



HØRING – NY FORSKRIFT OM HÅNTERING AV BEGROING PÅ SKROG.

Vivian Husa

Havforskningsinstituttet
2024



Viser til brev fra Sjøfartsdirektoratet datert 11.03.2024 – ref 2024/20963-1.

Havforskningsinstituttets faglige vurdering er at en forskrift for håndtering av begroing på fartøy i norsk farvann vil være et viktig for å oppnå et av målene i Naturavtalen der innføring av fremmede arter skal forsøkes redusert med 50 % innen 2030. Etter ikrafttredelsen av Forskrift om ballastvannbehandling på skip og flyttbare innretninger i 2017 (FOR-2017-09-08-1368), regnes begroing på fartøy som den viktigste innførselsvei for fremmede marine arter til norske farvann.

Lignende forskrifter er under arbeid i andre Europeiske land for å begrense etablering av fremmede arter som vokser på fartøy. Med en innføring av den norske forskriften allerede i 2025 blir Norge et foregangsland i Europa, og det kan oppstå endel utfordringer med så rask innføring av en slik forskrift. Skipstrafikken er økende i Norge, slik som andre steder i verden, og et stort antall fartøy registrert for utenriksfart kommer daglig inn til norske havner eller går gjennom i norske farvann. Kontroll med alle slike fartøy vil kreve et omfattende forvaltningssystem med detaljerte protokoller for håndtering av fartøyenes risikoprofil.

Havforskningsinstituttet ser det som viktig at det stilles krav til at alle fartøy og flyttbare innretninger (heretter fartøy) har et godt og dokumentert antibegroingssystem og jevnlig inspeksjoner av begroingen på skroget eller at det kan dokumenteres at begroing har blitt fjernet på en tilfredsstillende måte i løpet av de siste 30 dager før fartøyet kommer inn i norske farvann. Nye krav til antibegroingssystem vil trolig føre til økt forbruk av antigromidler og det bør legges vekt på bruk av miljøvennlige alternativ. Det kommer ikke klart frem av forskriften om fartøy som ikke tilfredsstiller kravene skal nektes adgang til norsk farvann eller norsk havn og om det i slike tilfeller skal kreves en risikovurdering, inspeksjon av fartøyet eller rensing av skroget før fartøyet kan gå inn i norsk farvann.

En slik risikovurdering av fartøy kan være komplisert, der faktorer som temperatur i mottaker og donor region, fartøyets historikk som lengre eller hyppige opphold i områder med mange arter som er fremmede for norskekysten samt forekomsten av slike arter på skroget spiller inn. New Zealand (Starboard Maritime Intelligence) har utviklet et slikt verktøy for risikovurdering av spredning av Covid-19 med fartøy basert på AIS data og kunnskap om andre risikofaktorer. Havforskningsinstituttet ser på muligheten for å utvikle en slik dynamisk plattform i samarbeid med SMI for å vurdere risikoen for at fartøy bringer med seg fremmede arter før det kommer inn til havn. Et slikt verktøy finnes ikke i dag og risikovurderingen av fartøy kan derfor bli usikker og tilfeldig.

Området der forskriften skal gjelde er stort og omfattende. De fleste dørstokkarter (fremmede arter som forventes til Norge) er knyttet til kystnære strøk. Et fartøy som kun passerer norsk territorialt farvann offshore, vil ha betydelig mindre risiko for å spre fremmede arter til norskekysten enn fartøy som legger seg inn i en norsk havn eller ved en energi-installasjon til havs. Jo lenger slike opphold er jo høyere er risikoen for introduksjoner.

De fleste firma i Norge som utfører inspeksjon av skrog i Norge i dag vurderer kun graden av begroing har liten kunnskap om arter som inngår i begroingen og hvilke fremmede arter som utgjør en stor risiko for stedegen natur. Inspeksjonsorgan bør gjøres mer kompetente til å vurdere slik risiko. Det kunne for eksempel være nyttig å opprette en akkreditering for inspeksjonsorgan som har



gjennomført godkjent kurs i vurdering av begroingsorgansimer og risiko forbundet med begroingssamfunnet på det aktuelle fartøyet eller mobil installasjon.

Forskriften krever at reingjøring av fartøy i norsk farvann skal skje med oppsamling av materialet. Reingjøring i vann med oppsamling av materialet hindrer både spredning av fremmede arter og miljøgifter til naturen. Det er viktig at det stilles detaljerte krav til oppsamlingsgrad, rensing av avløpsvann og sikker deponering av det oppsamlede materialet. Det er i dag få firma i Norge som har teknologi som imøtekommer slike krav og det er en forutsetning for at dette skal lykkes at denne industrien utvikles slik at man har bedre kapasitet til å foreta slik rensing. Forskriften omfatter bare reingjøring i vann, men det bør også stilles krav til reingjøring på land/i dokk slik at ikke fremmede arter spres til miljøet via urensset avløpsvann. Sjøfartsdirektoratet etterspør områder der det er trygt å reingjøre fartøy uten oppsamling i vann. Da de fleste fremmede arter er knyttet til kyst, vil kun områder i åpent farvann med dyp større enn 100 meter og en lang avstand til land være i mindre risiko.

Forskriften skal omfatte utenlandske skip og flyttbare innretninger som befinner seg i norsk territorialfarvann inklusiv Jan Mayen og Svalbard, i Norges økonomiske sone eller på Norges kontinentalsokkel. Forskriften skal også gjelde for norske skip som er sertifisert for utenriksfart i samme område, men her er §2 første ledd noe uklar ved at det spesifiseres fartøytype til passasjer og lasteskip, lektere, flyttbare innretninger og spesielle fiskefartøy. En rekke fartøy som ikke kan kategoriseres som noen av disse slik som f. eks service fartøy for oljeindustri, vil da ikke omfattes av forskriften. Det er uklart hvorvidt moduler til offshore vindmøllerparker som slepes sjøveien fra land utenfor Norge skal omfattes av forskriften, slike moduler har til vår kunnskap ikke antibegroingsssystem, er vanskelige å inspisere og reingjøre.

Skip som kun er sertifisert for innenriks trafikk foreslås omfattes av aktsomhetsplikten for å hindre spredning av fremmede arter. Etter Havforskningsinstituttets erfaring er norske maritime næringer lite informert om denne plikten. Detaljert informasjon om hva denne aktsomhetsplikten innebærer bør økes til maritime næringer. En kan også vurdere om ikke forvaltningen bør ha mulighet til å kreve inspeksjon og reingjøring av fartøy som har stor risiko for å spre problematiske arter, slik som for eksempel havnespy, langs kysten.

Noen spesifikke kommentarer:

§ 3

- a. *planter og dyr* bør erstattes av enten *alger og dyr* eller *flora og fauna*. Med unntak av ålegress finnes det ikke planter i havet, men alger. I stedet for å bruke oppbygning kan man vurdere å heller bruke forekomst.
- b. Definisjonen av en fremmed skadelig art er litt uforståelig. Her bør man ta utgangspunkt i Artsdatabankens definisjon av en fremmed art som bygger på CBD's definisjon: *En art betraktes som fremmed for et område, hvis tilstedeværelsen skyldes menneskelig transport (bevisst eller ubevisst) og den ikke tidligere har forekommet naturlig i området.* Med utgangspunkt i denne definisjonen kan man si at skadelige fremmede arter er fremmede arter som utgjør en høy risiko for negative effekter på stedegne arter eller økosystemer.