

HØRINGSSVAR – UTKAST TIL FORSKRIFT SOM GJENNOMFØRER BALLASTVANNKONVENSJONEN

Avsender	Merknad	Sjøfartsdirektoratets kommentar
<p><b>1. Nasjonal kommunikasjonsmyndighet</b></p>	<p>Ingen merknader</p>	<p>Ingen</p>
<p><b>2. Norsk Forening for Fartøyvern</b></p>	<p>Norsk Forening for Fartøyvern ber om at det legges til en fartøygruppe i unntakene under §1:                      - Fartøy som er vernet eller fredet av Riksantikvaren.</p> <p>Det er uvisst hvor mange, om noen, av dagens verna eller freda fartøy som vil falle inn under forskriften. Da denne listen stadig utvides med nyere og til dels større skip er det viktig at også denne fartøygruppen unntas fra dette, om ikke tilstrekkelig reiseutstyr allerede er montert og en del av Riksantikvarens vern.</p> <p>Skip som er verna eller freda går i all hovedsak ikke i kommersiell fart, alle inntekter fra passasjerer går tilbake til driften av fartøyet. Noen fartøy deltar på utenlandske veteranskipsstevner som for eksempel Brest. Vi håper derfor at forskriften kan tilpasses slik at denne fartøygruppen ikke hindres fra å representere norsk skipsfart og kystkultur i utlandet.</p> <p>Norsk Forening for Fartøyvern er interesseorganisasjon for eldre verneverdige fartøy. Per i dag representerer vi over 170 verneverdige skip, med over 10.000 frivillige. De fleste av våre medlemsfartøy er vernet eller fredet av Riksantikvaren.</p>	<p>Sjøfartsdirektoratet bemerker at Norge er forpliktet av ballastvannkonvensjonens regler, og konvensjonen åpner ikke for noe generelt unntak for vernede skip. Samtidig får reglene bare virkning for skip med fartsområde for utenriksfart. Den særskilte forskriften for vernede skip (vernetforskriften)<sup>1</sup> er begrenset til å gjelde skip med sertifikat for innenriksfart. Skip i utenriksfart vil i utgangspunktet måtte oppfylle krav på linje med nyere skip. Inntil videre vil skip omfattet av vernetforskriften måtte basere eventuelle enkeltturer utenlands på særskilte fartstillatelser, hvor</p>

<sup>1</sup> Forskrift 17. juni 2014 nr. 768 om særlige regler for skip som er vernet eller fredet og fører flere enn 12 passasjerer

HØRINGSSVAR – UTKAST TIL FORSKRIFT SOM GJENNOMFØRER BALLASTVANNKONVENSJONEN

		også reglene om ballastvannhåndtering vil måtte bli gjort til et tema.
<b>3. Helse- og omsorgsdepartementet</b>	Ingen merknader	Ingen
<b>4. Industri Energi</b>	Ingen merknader	Ingen
<b>5. Pelagisk forening</b>	<p>Pelagisk Forening er opptatt av at fiskerinæringa skal vera så miljøvennleg som mogeleg. Det er såleis positivt at ein unngår spreiding av framande artar. Pelagisk Forening synest det er positivt at Sjøfartsdirektoratet tolkar konvensjonen slik at rsw-tankar ikkje er omfatta av reinsekravet. Det beste er at det blir fastsett, i forskrifta, at rsw tankar brukt til føring av fangst ikkje er omfatta av reinsekravet. Det same gjeld stabilisatortankar.</p> <p>Pelagisk Forening er einige i at det enkelte skip sitt sertifikat for fartsområde er ein enkel måte å avgjera om skipet er omfatta av reinsekrava eller ikkje, og er einige i at krava ôg må gjelda for utanlandske fartøy som kjem til farvatn under norsk jurisdiksjon.</p> <p>Det er viktig at fartøya rar tid til å oppfylla kravet. Frist til første fornying av skipets IOPP sertifikat, eventuelt seinast 8. september 2022 er såleis ei god løysing.</p> <p>Det er foreslått at forskrifta ikkje skal gjelda for «skip i statlig teneste». Pelagisk Forening ser ingen grunn til at skip i statleg teneste ikkje skal plikta å reinsa eventuelt ballastvatn. Dette fordi skip i statleg teneste kan spreia uynskte artar nett som andre skip. Forslaget er heller ikkje grunngeve i høyringsbrevet. Ein konsekvens t.d. at Havforskningsinstituttet sine båtar ikkje pliktar å ha reinseanlegg. Dette sjølv om enkelte av desse skipa opererer i fjerne farvatn.</p> <p>Elles meiner Pelagisk Forening at forskrifta ikkje må føra til meir byråkrati, eller fleire eller høgare gebyr.</p>	<p><u>Når det gjelder forskriftens virkeområdebestemmelse, beror høyringsutkastets unntak for statlige skip på en feil.</u> I utkastet til endringer i andre forskrifter var heller ikke et slikt unntak gjennomført. Unntaket er tatt bort ved den endelige fastsettelsen av forskriften.</p> <p>Endringer i gebyrordningen som følge av innfasingen av ballastvannkonvensjonen vil bli kommentert i eget rundskriv.</p>

HØRINGSSVAR – UTKAST TIL FORSKRIFT SOM GJENNOMFØRER BALLASTVANNKONVENSJONEN

<b>6. Tolletaten</b>	Ingen merknader	Ingen
<b>7. Samferdselsdepartementet</b>	Ingen merknader	Ingen
<b>8. Regelrådet</b>	Valgt å ikke prioritere å uttale seg	Ingen
<b>9. Fiskebåt</b>	<p>Fiskebåt er i hovedsak positiv til konvensjonen og mener det er viktig å hindre spredning av organismer. Spredning av fremmede organismer over store avstander har hatt uheldige virkninger også i norske havområder. Fiskebåt er likevel negativ til å påføre en betydelig nærskipsflåte store kostnader, når ferdsel foregår innenfor de samme strømsystemer og en ikke kan forvente at tiltakene har effekt i forhold til formålet med konvensjonen.</p> <p>Fiskebåt mener for øvrig at forskriften på enkelte punkter er mer restriktiv enn konvensjonen skulle tilsi. I konvensjonsteksten i Artikkel 3 heter det at konvensjonen gjelder alle skip i internasjonal fart mens det i forskriften, når det gjelder fiskefartøy, er lagt til grunn alle fartøy med bankfiske I eller større omfattes. Med bankfiske I kan en anløpe havn i Sverige og Danmark, men Fiskebåt mener det er grunnlag for å kun omfatte fartøy som faktisk seiler i utenriks fart. Det vises her blant annet til § 11 i forskriften der det kan gis unntak for utenlandske skip som utelukkende opererer i norsk territorialfarvann, norsk økonomisk sone, eller på norsk kontinentalsokkel. Det virker urimelig at norske skip ikke skal ha samme mulighet, forutsatt at en utelukkende opererer i norske havområder.</p>	<p>Avgrensingen av virkeområdet er i tråd med annet internasjonalt regelverk som avgrenser gjelder skip i utenriksfart. Ansvar for å hindre spredning av organismer til annet lands kyst tilsier også skip som etter sitt sertifikat har slik mulighet, vil måtte underkaste seg kravene etter ballastvannkonvensjonen som det er nå er internasjonal enighet om skal innføres. Unntaket for utenlandske skip som utelukkende opererer i norsk farvann gjelder tilsvarende for norske skip som opererer utelukkende i annen stats farvann. Norske skip utelukkende i operasjon i norsk farvann vil også være fritatt for krav til renseteknologi, men en</p>

HØRINGSSVAR – UTKAST TIL FORSKRIFT SOM GJENNOMFØRER BALLASTVANNKONVENSJONEN

		effektiv gjennomføring av konvensjonens krav tilsier at dette må baseres på skipets fartsområde, evt. med særskilt geografisk operasjonsbegrensning inntatt i fartssertifikatet.
<b>10. Class NK</b>	Ingen merknader	Ingen
<b>11. Politidirektoratet</b>	Ingen merknader	Ingen
<b>12. Utenriksdepartementet</b>	Ingen merknader	Ingen
<b>13. Fiskarlaget</b>	<p>Norges Fiskarlag er i utgangspunktet positiv til innføringen av ballastvannkonvensjonen. Å flytte vann med tilhørende mikroorganismer og dyreliv mellom ulike økosystemer kan representere svært uheldige konsekvenser for miljøet.</p> <p>I Norges Fiskarlags videre kommentarer velger en å fokusere på forskriftens direkte betydning for fiskeflåten.</p> <p>Først vil Norges Fiskarlag påpeke at høringsnotatet, i langt større grad, burde reflektere at skadepotensialet ved ballastvann er størst når en flytter vann mellom områder hvor det ikke er naturlig emigrering via havstrømmer eller via bunn. For fiskeflåten som i all hovedsak driver sin aktivitet innenfor områder med naturlig emigrasjon, blir derfor rensekravet vanskeligere å forstå.</p> <p>Det er et faktum at rensing av vann vil innebære en kostnad og en miljøbelastning i seg selv. Gjennom formøter med direktoratet ble det vist til at en typisk kostand for et UV-renseanlegg med en kapasitet på 300 kubikkmeter per time fort vil koste 1 million kroner. Videre må en kanskje oppgradere strømforsyningen, fordi et slikt renseanlegg bruker en god del strøm. Så rensing av vann vil i tillegg til investeringskostnaden, innebære økte driftskostnader og økte utslipp av Co2 og Nox.</p>	<p>Reglene som er presentert gjennomfører internasjonalt vedtatt regelverk som ikke uten videre kan settes til side. Det har liten hensikt å diskutere konkrete miljømessige gevinster så lenge ikke reglene åpner for slike betraktninger som grunnlag for særskilte ordninger for enkeltgrupper. Det vil likevel være naturlig for Sjøfartsdirektoratet å følge tett utviklingen med tanke på å etablere Same Risk Area i hvor en slik tilnærming kan ha noe for seg.</p>

Den norske fiskeflåten arbeider for en tilpassing rundt et lavere miljøavtrykk. Det er derfor viktig at alle rammebetingelser forsøkes tilrettelagt slik at en klarer å innfri denne ambisjonen. Med bakgrunn i dette må norske myndigheter gjøre sitt ytterste for å hensynte at kun vann som ut fra et biologisk perspektiv er nødvendig å rense, blir underlagt krav om rensing. Fiskarlaget viser også i denne sammenhengen til kapittel 4.4 i MENON-rapporten fra 2014, som berører den naturlige migrasjonen av marine organismer langs norskekysten, og den lave risikoen knyttet til skifting av vann innenfor det samme havstrømssystemet. Det vises også til rapportens figur 5, som viser det sammenhengende havstrømssystemet innenfor størstedelen av virkeområdet til den norske fiskeflåten. Med bakgrunn i dette stiller Norges Fiskarlag et stort spørsmål med at fiskeflåten underlegges strenge renskrav, uten at den biologiske effekten av dette er tilstrekkelig berørt eller dokumentert.

For fiskeflåten slår det uheldig ut at alle fartøy som bruker ballastvann, med fartsområde Bankfiske I eller større blir underlagt renskravet. Som direktoratet er godt kjent med utløser denne regelen av mange fartøy underlegges ordningen, selv om de sjelden eller aldri er i <utenriks fart. Bakgrunnen for ordningen er at fiskefartøy med fartsområde Bankfiske I per definisjon har mulighet til å være i «utenriks fart» i området rundt Skagerak (norsk økonomisk sone er smalest her). Norges Fiskarlag mener derfor at Sjøfartsdirektoratet og Nærings- og Fiskeridepartementet snarest må oppta samtaler med administrasjonene i landene rundt Skagerak, med sikte på å få etablert et «Same Risk Area» for dette området, som etter Norges Fiskarlags oppfatning vil medføre at størstedelen av fiskeflåten ikke vil berøres av renskravene. Dersom ikke dette løser saken bør det ses på en ordlyd som definerer hvilke fiskefartøy som omfattes av forskriften kan endres og/eller om det kan gjøres tydelige unntak fra hovedregelen, slik at forskriften blir nødvendig målrettet.

Norges Fiskarlag vil videre understreke at den korte tiden før konvensjonen skal etterleves, må innebære fleksible løsninger fra Sjøfartsdirektoratet i forhold til krav for de som kommer innenfor ordningen, om godkjent plan for håndtering av ballastvann. Dette gjelder både mulighet for utsatte frister og i forhold til veiledning fra direktoratets side.

Virkeområdet og knyttingen til fartsområde er kommentert ovenfor under Fiskebåts kommentarer.

HØRINGSSVAR – UTKAST TIL FORSKRIFT SOM GJENNOMFØRER BALLASTVANNKONVENSJONEN

	<p>Ellers er Norges Fiskarlag opptatt av en god dialog med Sjøfartsdirektoratet videre i saken, slik at innfasingen av kravene etter konvensjonen blir forutsigbar, og at kostanden for næringen ikke blir for store.</p>	
<p><b>14. Mattilsynet</b></p>	<p>§ 2 sier at rensesystem for ballastvann skal være godkjent i henhold til MEPC.174(58) (G8), MEPC.169(%/) (G9), og skal installeres i henhold til IACS Requirements concerning Machinery Installations M74.          Dette rensesystemet skal gjøre at rensed ballastvann som slippes ut ikke skal overstige et definert mål (grenseverdi) av levedyktige organismer og indikatorbakterier.</p> <p>Det står ikke noe i forskriften § 2 om hvem som skal verifisere at rensesystemet fungerer etter intensjonen ved at prøver av rensed ballastvann leveres til analyse på dertil egnet laboratorium, og at prøveresultatet må kunne forevises når det er inspeksjon.</p> <p>Forskriften § 4 sier at sedimenter skal leveres til mottaksanlegg uten å konkretisere krav til mottaksanlegget.</p> <p>Høringsbrevets kommentar til § 2 omtaler bare rensesystemene, og sier heller ikke noe om prøvetaking for å verifisere at rensesystemet fungerer.          Høringsbrevets kommentar til § 4 påpeker at sedimentene må håndteres slik at en unngår spredning av arter, men angir ikke annet enn at sedimentet må leveres til mottaksanlegg. Det kommer ikke fram noen krav til mottaksanleggene og hvem som skal drifte disse mottaksanleggene (offentlig/privat) og om disse anleggene også skal inspiseres og prøvetas.</p> <p>Høringsbrevet avslutter med «Konsekvenser for det offentlige» og her nevnes bla. innkjøp av analyseapparater og prøvetakingsutstyr og avtale med laboratorium for utvidet analyse. På denne bakgrunn må en anta at Sjøfartsdirektoratet i alle fall har som intensjon å ta verifiserende prøver til analyse.</p>	<p>G2 (res.MEPC173(58)), jf. ballastvannkonvensjonen artikkel 9 inneholder retningslinjer for utøvelsen av prøvetaking, som vil bli lagt til grunn ved inspeksjoner som ledd i havnestatskontroll og inspeksjon av norske skip. Dette vil måtte innarbeides i kontrollprosedyrene, og hører ikke naturlig hjemme i forskriftsteksten som angir rettigheter og plikter til næringen.</p>

HØRINGSSVAR – UTKAST TIL FORSKRIFT SOM GJENNOMFØRER BALLASTVANNKONVENSJONEN

	Det bør komme tydeligere fram i forskriften at virksomheten/skipene pålegges å ta prøver med en viss frekvens av rensset ballastvann, og at Sjøfartsdirektoratet vil ta verifiserende prøver for å forsikre seg om at renseteknologien fungerer.	
<b>15. Cefor</b>	Ingen merknader	Ingen
<b>16. Miljødirektoratet</b>	<p><b>§1</b> Miljødirektoratet skulle helst sett at forskriften også ville omhandle skip i innenriksfart, ettersom vår kystlinje er over 100 000 km lang, og strekker seg over hele 14 lengdegrader. Dette medfører at kysten vår inkluderer svært mange forskjellige økoregioner med forskjellige artssammensetninger, og det medfører f eks. langt større risiko for å introdusere nye arter ved å overføre urensset ballastvann mellom to havner i Sør- og Nord-Norge enn mellom en havn i Sør-Norge og Sør-Sverige.</p> <p>Forslagsvis kunne man delt inn kysten i hensiktsmessige regioner hvor rensing ble pålagt på tvers av regionene. Norges kyst er inndelt i et hierarkisk system som kalles Norsk Fjordkatalog som eventuelt kan benyttes, sammen med relevante økologiske parametere til å foreta en slik inndeling. <a href="https://kartkatalog.geonorge.no/metadata/miljodirektoratet/fjordkatalogen/d4b28454-ebd6-4425-9a66-00cb2d7e57ed">https://kartkatalog.geonorge.no/metadata/miljodirektoratet/fjordkatalogen/d4b28454-ebd6-4425-9a66-00cb2d7e57ed</a></p> <p><b>§6 femte ledd</b> Det åpnes opp for å gi unntak fra krav om ballastvannsbehandling når utslipp av ballastvann og sedimenter skjer på samme sted. Vi savner en nærmere spesifisering av hva som her menes med samme sted. Et sted kan defineres ganske vidt, fra eksakte GPS-koordinater til å være innenfor en og samme fjord osv. Norsk Fjordkatalog kan eventuelt også her benyttes til å nærmere definere begrepet samme sted <a href="https://kartkatalog.geonorge.no/metadata/miljodirektoratet/fjordkatalogen/d4b28454-ebd6-4425-9a66-00cb2d7e57ed">https://kartkatalog.geonorge.no/metadata/miljodirektoratet/fjordkatalogen/d4b28454-ebd6-4425-9a66-00cb2d7e57ed</a></p> <p><b>§10</b> Skip som seiler mellom bestemte havner eller steder kan søke dispensasjon fra kravet om rensing ved å levere en risikoanalyse som er i samsvar med</p>	<p>Sjøfartsdirektoratet mener det krever en klarere klartlegging av kysten for å kunne legges som basis for et innenriks krav om rensing av ballastvann.</p> <p>Forståelsen av samme sted må bli til gjennom tolkning og praksis. Trolig vil elementet av forflytning som naturlig del av operasjonen være et vesentlig element.</p> <p>Det legges internasjonalt opp til et omfattende</p>

HØRINGSSVAR – UTKAST TIL FORSKRIFT SOM GJENNOMFØRER BALLASTVANNKONVENSJONEN

	<p>retningslinjene i MEPC.162(56) og de utfyllende retningslinjer som følger av Joint Harmonised Procedure for the Contracting Parties of OSPAR and HELCOM. I sistnevnte OSPAR-HELCOM dokument så baserer risikovurderingen seg i all hovedsak på fravær eller tilstedeværelse av arter som finnes på en "target species list" som er utarbeidet av en arbeidsgruppe under OSPAR-HELCOM.</p> <p>Miljødirektoratet er ikke kjent med at denne "target species list" er gjennomgått, supplert og faglig evaluert av norske fagekspertene på marine fremmede arter, noe som er vesentlig hvis den skal benyttes til vurderinger av framtidige dispensasjonssøknader. I tillegg til at vi er usikre på at "target species list" vil kunne dekke norske behov for risikovurderinger mener vi at det også er arter som kan utgjøre en ukjent men reell trussel mot det naturlige biomangfoldet selv om de ikke kvalifiserer til å komme på denne listen etter kriteriene som er satt. Introduserte arter har en iboende usikkerhet når det gjelder hvilke arter som vil gi hvilke effekter i hvilke miljøer de introduseres i. Med andre ord er det svært vanskelig å forutse hvilke arter som vil gi større eller mindre effekter på det biologiske mangfoldet i det området de introduseres til. Av den grunn er vi skeptiske til at risikovurderingen som skal legges til grunn for søknader om dispensasjon fra kravet om rensing av ballastvannet, kun fokuserer på funn av arter som står oppført på "target species list". Vi mener at det generelt er en miljørisiko hvis opptakshavn og mottakshavn har forskjellig artssammensetning, selv om det ikke er påvist arter fra "target species list" i noen av havnene, ettersom man ikke kjenner risikoen ved introduksjon av disse ukjente artene i et nytt miljø.</p> <p>Miljødirektoratet kan gjerne bidra med miljøfaglig kompetanse på dette fagfeltet, hvis det er ønskelig.</p>	<p>saksbehandlingsregime for søknader om dispensasjon etter denne bestemmelsen. Sjøfartsdirektoratet har ingen indikasjoner på at slik søknad er under oppseiling, men anser Miljødirektoratets kompetanse som en viktig faktor dersom det skulle skje.</p>
<p><b>17. Kystverket</b></p>	<p>Gjennomføring av konvensjonen gir imidlertid store utfordringer, teknisk og økonomisk, for skipsfarten. Vi forstår derfor at renskrav for ballastvann for alle skip som omfattes av denne vil måtte innføres i perioden frem til 2024. Vi forstår det videre slik at det for skip som i mellomtiden ikke omfattes av renskrav fortsatt vil gjelde krav om utskifting av ballastvann.</p>	
<p><b>18. Advokatforeningen</b></p>	<p>Ingen merknader</p>	<p>Ingen</p>



## HØRINGSSVAR – UTKAST TIL FORSKRIFT SOM GJENNOMFØRER BALLASTVANNKONVENSJONEN

<b>19. Kystrederiene</b>	Kystrederiene har gjennomgått høringsdokumentene og informert våre medlemsrederier om de krav og forventninger forskriften pålegge frem til 2024.	Ingen
<b>20. Justis- og beredskapsdep.</b>	Ingen merknader	Ingen
<b>21. Sjømannsorganisasjonenes fellesekretariat</b>	Ingen merknader	Ingen