

NÆRINGS- OG FISKERIDEPARTEMENTET
Postboks 8090 Dep
0032 OSLO

Høringsinnspill - regelverk for akvakulturanlegg til havs

Innledning

Sjøfartsdirektoratet viser til Nærings- og fiskeridepartementets høring om forslag til regelverk for utforming og utrustning for akvakulturanlegg til havs, i tillegg til en presisering av arbeidsmiljølovens virkeområde til eksplisitt å omfatte akvakulturvirkksomhet til havs. Som det omtales i høringen, er et av hovedformålene å avklare hvilket regelverk som gjelder for arbeidsmiljøet i havbruksvirksomhet i norsk økonomisk sone, og høringsmottakerne er bedt om å gi innspill på valg av regime.

Sjøfartsdirektoratet viser til forslaget som er presentert i høringsbrevet i kapittel 11. Sjøfartsdirektoratet mener at det maritime regelverket er det beste alternativet for å regulere den tekniske og operasjonelle sikkerheten til havbruksanlegg til havs, alternativt at aktørene får anledning til å velge å legge til grunn det maritime regelverket.

Kommentarer til høringsbrevet

I høringsnotatet kapittel 4 - Problembeskrivelse og formål, fremgår det at:

«Havbruk på det åpne hav kan ikke drives på samme måte som langs kysten og i fjordene. Betydelig større påkjenninger fra bølger, vind og strøm på konstruksjoner samt større avstand inn til fastlandet gir nye utfordringer. Det må derfor etableres egne tekniske krav for havbruksinstallasjoner til havs som sikrer at hensyn til personell på anlegget, fisken, miljøet og materielle verdier ivaretas.»

Fra høringsnotatet kapittel 5 om valg av regelverksregime følger det at det er to hovedalternativer. Havbruk til havs kan reguleres etter arbeidsmiljøloven som annen akvakultur og norsk næringsvirksomhet. Alternativt kan havbruk til havs underlegges sjøfart- og flaggstatsregimet og reguleres etter maritimt regelverk. Ved sistnevnte løsning kan skipssikkerhetsloven enten fungere sammen med skipsarbeidsloven eller arbeidsmiljøloven.

Sjøfartsdirektoratet mener alternativet inntatt i høringsnotatets kapittel 11 som går ut på å legge det maritime regelverket til grunn er det mest hensiktsmessige.

Innretninger for havbruk til havs har noen åpenbare likheter med flyttbare innretninger og skip, og de innretningene som så langt er bygget for «eksponert» havbruk har i all hovedsak blitt bygget etter maritimt regelverk. I det maritime regelverket har man et komplett teknisk regelverk for flyttbare innretninger, med et etablert sertifiserings- og tilsynsregime, med et høyt sikkerhetsnivå. Fordi man i det maritime regelverket har veletablerte og detaljerte forskriftskrav, vil det etter Sjøfartsdirektoratets syn være dette regelverksregimet som vil gi mest forutsigbarhet og de laveste byggekostnadene. Regelverket bygger på internasjonale regler, som etter direktoratets oppfatning vil være en stor fordel sammenliknet med et regelverk med særnorske krav, f.eks. ved bygging ved utenlandske verft. Ved dette vil man også være ha et godt grunnlag for eventuell eksport av innretninger fra Norge til utlandet.



Som det er vist til både i kapittel 5 og kapittel 11.3 i høringsnotatet er det maritime regelverket også funksjonsbasert og fleksibelt, og tilrettelagt for innovasjon. For innretninger som de preskriptive forskriftene ikke passer for, kan alternativ design-prosessen legges til grunn. Maritim næring var først ute med bruk av batteri (fergen Ampere), først ute med bruk av hydrogen (fergen Hydra), og maritim næring er også langt fremme når det gjelder ammoniakk og ledende på autonomi.

Sjøfartsdirektoratet vurderer det slik at aktørene i størst grad vil benytte konvensjonell maritim konstruksjons- og driftsteknologi. Innovasjonen vurderes først og fremst å være knyttet til produksjonsanlegg, som i liten grad berører de maritime kravene.

I høringsnotatets «foretrukne» alternativ er det gitt et forslag til forskrift med funksjonsbaserte krav med tilhørende veiledninger. Sjøfartsdirektoratet mener at dette alternativet vil være komplisert og lite forutsigbart å forholde seg til. I veiledning til bestemmelsene er det vist til en rekke standarder som kan legges til grunn for å oppfylle forskriftens krav. Standardene er hentet fra ulike sektorer, men valgene av de konkrete standardene er i liten grad begrunnet. Slik Sjøfartsdirektoratet vurderer det kunne også andre regler og standarder (f.eks. krav i forskrifter som Sjøfartsdirektoratet forvalter) ha blitt lagt til grunn for oppfyllelse av flere av forskriftens krav.

Det er god kompetanse på kystnær akvakultur i Norge. Det samme er ikke nødvendigvis tilfelle når det gjelder å drive akvakultur på åpent hav, med de tilleggsutfordringer som dette medfører, og havbruksbransjen er ennå trolig ikke moden nok til å kunne føre tilsyn med egen virksomhet i eksponerte områder. Sjøfartsdirektoratet vil videre understreke at om forslaget legges til grunn, forventes det at Havindustritilsynet bygger opp kompetanse til håndtering av regelverket.

Maritim gjennomføringsmodell

Sjøfartsdirektoratet viser til forskrift om helse, miljø og sikkerhet i petroleumsvirksomhet og på enkelte landanlegg (rammeforskriften) § 3¹, hvor det fremgår at «[f]or flyttbare innretninger som er registrert i et nasjonalt skipsregister, og som følger et maritimt driftskonsept, kan relevante tekniske krav i Sjøfartsdirektoratets regelverk for flyttbare innretninger med utfyllende klasseregler som er gitt av en klasseinstitusjon, eller internasjonale flaggstatsregler med utfyllende klasseregler som gir samme sikkerhetsnivå, med de presiseringer og begrensninger som følger av [innretningsforskriften § 1](#) legges til grunn i stedet for tekniske krav som er gitt i og i medhold av petroleumsoven. Det maritime regelverket som velges brukt, skal legges til grunn i sin helhet.»

For det tilfellet at det første alternativet i høringsforslaget blir besluttet, foreslår Sjøfartsdirektoratet at en løsning lik den som finnes i rammeforskriften § 3, hvor de aktørene som ønsker å legge det maritime regelverket til grunn, kan velge det, tas inn i regelverket for havbruk til havs. Dette er en innarbeidet løsning hvor det maritime regelverket legges til grunn med utfyllende klassestandarder fra anerkjente classeselskap. Dette er også en løsning som foreslås av Havindustritilsynet i den pågående høringen om forslag til regelverk for sikkerhet og arbeidsmiljø ved mineralvirksomhet til havs, se § 5-2 i utkast til forskrift om sikkerhet og arbeidsmiljø ved mineralvirksomhet til havs.

Alf Tore Sørheim
konstituert Sjøfartsdirektør

Linda Bruås
avdelingsdirektør
Regelverk og internasjonalt arbeid

Dette dokumentet er godkjent elektronisk, og har derfor ikke håndskrevne signaturer

¹ Forskrift om helse, miljø og sikkerhet i petroleumsvirksomhet og på enkelte landanlegg, FOR-2010-02-12-158

