NIVA-forsker Pernilla Carlsson anbefaler at minst 80 prosent av materialet som løsner under skrogvask, samles opp. Foto: Privat

Hun anbefaler 80 prosent – dette svarer myndighetene

NIVA mener 80 prosent er et realistisk nivå for skrogvask med oppsamling. Sjøfartsdirektoratet vil likevel ikke gjøre tallet til et fast krav.

Ruben André M. Njøtøy JOURNALIST

SKIPSREVYEN

PUBLISERT 04.09.2026 - 15:00

SIST OPPDATERT 04.09.2026 - 18:52

Etter forsøk på land og i Bergen havn anbefaler NIVA, DNV og partnerne i Grønt Skipsfartsprogram at minst 80 prosent av materialet som løsner under skrogvask, samles opp.

De anbefaler også at minst 80 prosent av partiklene fjernes fra vaskevannet før det slippes tilbake i sjøen.

– Kravene må være strenge nok til å gi en miljøgevinst, men samtidig mulige å oppnå med dagens teknologi. Setter vi listen for høyt, kan det bli vanskelig å kontrollere om kravene blir fulgt, sier Pernilla Carlsson, forsker i NIVA.

Saken oppsummert:

- NIVA anbefaler 80 prosent oppsamling av partikler fjernes.

Sjøfartsdirektoratets reviderte forskriftsforslag vil likevel ikke inneholde en fast prosentgrense for oppsamling.

– Hvis vi setter en prosentandel, kan det utelukke noen vaskeaktører. I enkelte tilfeller er det ikke mulig å beregne oppsamling av begroingen i prosent, sier Linda Dehlin Fluvåg, seniorrådgiver ved avdelingen for regelverk og avtaler i Sjøfartsdirektoratet, til Skipsrevyen.

Konkurransehensyn

Ifølge Fluvåg må valg av rengjøringsmetode ta hensyn til blant annet fartøyets operasjonsmønster, hvor fartøyet befinner seg, hvilke tjenester som er tilgjengelige, kostnader og fartøyets videre seilingsplan.

Samtidig skal forskriften gjelde for en næring med mange forskjellige typer skip.

– Det er store forskjeller mellom en flyttbar innretning, et fiskefartøy og et lasteskip, blant annet med tanke på hvor og hvordan de opererer. Dette er noe av det som gjør det utfordrende å lage en forskrift som skal passe for alle, forklarer Fluvåg.

Linda Dehlin Fluvåg i Sjøfartsdirektoratet sier en fast prosentgrense kan utelukke aktører. Derfor vil direktoratet foreløpig ikke tallfeste kravet til oppsamling ved skrogvask. Foto: Sjøfartsdirektoratet / Torbein Kvil Gamst

Direktoratet ønsker også å unngå at regelverket favoriserer enkelte teknologier eller leverandører.

– Vi må passe på at regelverket er teknologinøytralt og ikke blir konkurransevridende. Samtidig må regelverket være gjennomførbart for næringen.

Fluvåg mener derfor at det i første omgang er viktigere å få på plass et regelverk som fungerer i praksis, enn å sette et høyt prosenttall for oppsamling av begroingen.

– Vi er opptatt av at regelverket skal fungere og faktisk kunne brukes, kanskje mer enn at oppsamlingen nødvendigvis skal være 90 prosent. Det har vært en vanskelig avveining.

Kan ikke kopiere andre land

I mars ble pilotprosjektet presentert. Da viste en representant fra Sør-Afrika til at landet allerede opererer med krav om 90 prosent oppsamling.

– Vi vet at New Zealand, Australia og California ligger langt fremme, men vi har først og fremst forholdt oss til IMO-retningslinjene og sett på hva som er mulig å få til under norske forhold, sier Fluvåg.

Fluvåg legger til at direktoratet ikke har sett noen direkte overføringsverdi fra andre lands regelverk til Norge.

Hun mener det ikke er gitt at krav fra andre land kan overføres direkte til Norge. Fluvåg viser blant annet til at New Zealand har et strengt kontrollregime for å vurdere begroing på skip som ankommer landet.

Submara er først i Norge med sertifisering for miljøvennlig skrogvask med oppsamling. Foto: Submara/Falck Dykkerservice

– Slik situasjonen er i dag, har Norge ikke ressurser til et omfattende kontrollregime som i New Zealand. Vi må begynne i det små og heller bygge opp systemet etter hvert, sier hun.

Teknologikrav skapte uro

I forskriftsforslaget som var på høring i 2025, ble det foreslått at skrog skulle rengjøres med «beste tilgjengelige teknologi».

Ved valg av metode skulle det blant annet legges vekt på å begrense forurensning og utslipp av levende organismer, unngå skader på bunnstoffet og samle opp mest mulig av materialet som løsner.

Ifølge Fluvåg er formuleringen fjernet fra det reviderte forskriftsforslaget.

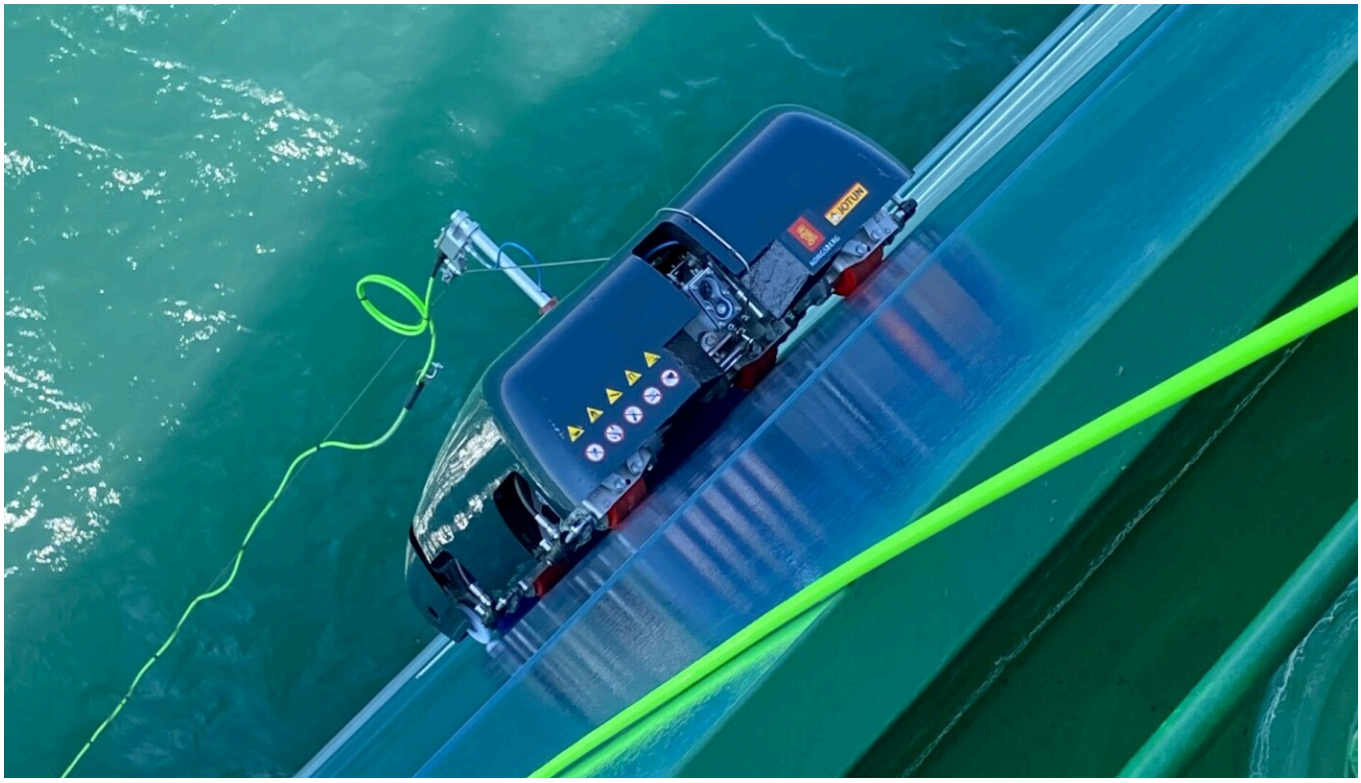
– «Beste tilgjengelige teknologi» har vi tatt bort. Det var veldig mange som reagerte på formuleringen. Høringsinnspillene ga oss en forståelse av at det foreslåtte kravet ga uklare rammer, og at det var behov for mer objektive og standardiserte kriterier. Nå har vi forsøkt å gjøre bestemmelsen litt mer spiselig, sier Fluvåg.

Hun beskriver den kommende forskriften som et førstegenerasjonsregelverk. Dersom 80 prosent blir en etablert og oppnåelig standard i næringen, kan en konkret grense komme inn ved en senere revisjon av forskriften.

– Hvis de fleste klarer å samle opp 80 prosent, og det blir standarden fremover, kan det muligens bli tatt inn senere. Men vi må uansett være teknologi- og konkurransenøytrale i utformingen av regelverket.

Fem år og to høringsrunder

Sjøfartsdirektoratet har arbeidet med forskriften om håndtering av begroing på skrog i rundt fem år.



Jotuns Hull cleaner rengjør skipsskroget, i tråd med nye standarder som skal hindre spredning av fremmede arter og kutte utslipp. Foto: Jotun

Underveis har direktoratet gjennomført én kunnskapsstudie og sendt to forskriftsforslag på høring. Den første høringen ble gjennomført i 2024, mens den siste hadde høringsfrist i september 2025.

– Regelverksarbeidet har vært en lang prosess, sier Fluvåg.

I det siste høringsforslaget var planen at forskriften skulle fastsettes 1. januar 2026 og tre i kraft 1. juli 2028. Den tidsplanen holdt ikke.

Direktoratet arbeider nå med de siste endringene før det reviderte forskriftsforslaget etter planen skal sendes til Klima- og miljødepartementet i september.

– Vi har fått veldig mange innspill i begge høringsrundene. Det er kjempebra. Etter den siste høringen har vi forsøkt å gjøre forbedringer og oppklaringer, samtidig som vi skal sikre at regelverket lar seg gjennomføre i praksis. Nå er vi i sluttspurten med å få regelverksarbeidet sendt over til departementet.

Fluvåg ønsker ikke å oppgi en ny dato for når forskriften kan fastsettes.

– Vi ønsker å få den fastsatt så snart som mulig. Vi vet at næringen etterspør dette regelverket, men de endelige datoene er ikke spikret.

Skal komme uten makrobegroing

Hovedregelen i høringsforslaget er at skip og flyttbare innretninger som ankommer norsk territorialfarvann fra et sted utenfor norsk økonomisk sone, ikke skal ha makrobegroing på skroget.

Begroing på skipsskrog kan bestå av mikroorganismer, biofilm, alger og større organismer som rur og skjell. Makrobegroing er den synlige begroingen med større organismer. Et slimlag med mikroskopiske organismer regnes som mikrobegroing og omfattes ikke av regelverket.

relativt enkelt, sier Fluvåg.

Den nye ISO 6319-standarden skal hjelpe havner og myndigheter å håndtere begroing på skipsskrog uten å spre fremmede arter. Foto: Jotun

I høringsforslaget ble det også lagt opp til at fartøyene skal ha en plan for håndtering av begroing og kunne dokumentere når og hvordan skroget sist ble rengjort.

Kravene til plan og dokumentasjon er beholdt i det reviderte forskriftsforslaget, opplyser Fluvåg.

Dersom et fartøy likevel ankommer med makrobegroing, skal skroget rengjøres. I høringsforslaget var fristen satt til 24 timer etter ankomst.

Fluvåg understreker at teksten er blitt bearbeidet etter høringen.

– Utgangspunktet er at fartøyene skal komme inn til norsk territorialfarvann uten makrobegroing. Da skal dette allerede være håndtert gjennom vanlig vedlikehold. Rengjøring i Norge blir først aktuelt dersom fartøyet kommer inn i norske farvann med makrobegroing på skroget.

Vil inngå i ordinære tilsyn

Fluvåg sier at planen er at de nye kravene skal inngå i de ordinære tilsynene med fartøy.

Hvordan tilsynet skal gjennomføres i praksis, er ikke avklart på dette stadiet i regelverksarbeidet. Perioden mellom fastsettelse og ikrafttredelse skal blant annet brukes til å utarbeide veiledning og gi inspektørene nødvendig opplæring.

Fluvåg tror likevel ikke forskriften vil påvirke rederiene i særlig stor grad. Mange rengjør allerede skrogene regelmessig, blant annet for å redusere drivstofforbruket.

– Jeg tror ikke dette regelverket kommer til å velte lasset eller føre til veldig store endringer. Vi forsøker å finne en gyllen middelvei og lage et regelverk som skal fungere i praksis for rederiene og samtidig forhindre spredning av fremmede arter fra skrog i internasjonal skipsfart.

For tips og redaksjonelle henvendelser, ta kontakt på:
redaksjon@skipsrevyen.no

Skipsrevyen og skipsrevyen.no er medlem av Norsk Redaktørforening og Mediebedriftenes landsforening og redigeres i henhold til Vær-

For flere opplysninger: nored.no og presse.no

Redaktør:
Helge Martin Markussen

Ansvarlig redaktør:
Christian Lawley

Publisher Oceanspace Media:
Gustav Erik Blaalid

Copyright © Oceanspace Media AS