

Mattilsynet
Felles postmottak
Postboks 383
2381 Brumunddal

Bergen 21.03.2022

Høringsinnspill til Forskrift om dyrehelseforskriftens regler for akvatiske dyr m.v

Viser til høringsutkast publisert på Mattilsynets hjemmesider. Den nye dyrehelseforordningen, Animal Health Law (AHL), samler EUs bestemmelser om forebygging og bekjempelse av dyresykdommer i ett regelverk. Dyrehelseforordningen omfatter også akvakultur og skal snarlig gjennomføres i norsk regelverk.

Brønnbåteiernes Forening organiserer den norske brønnbåtnæringen i Norge og i utlandet. Allerede er fartøyene gjennom IK-akva, transportforskriften og dyrevelferdsloven underlagt et strengt regime for sikker drift, biosikkerhet og fiskevelferd. I tillegg er PD-forskriften og lakselus-forskriften førende for fartøyenes aktiviteter og driftsmønster.

Både på utstyrssiden og innen driften til fartøyene, er fiskehelse grunnleggende for alt som gjennomføres om bord. Den særnorske kompetansen tilknyttet fartøysoperasjoner og fiskehelse er unik og setter premissene for forvaltningen av fartøyssiden innenfor havbruksnæringen.

Dyrehelseforskriftens regler for akvatiske dyr som nå innføres har som formål å bedre dyrehelsen og redusere antallet sykdomsutbrudd. I denne sammenheng stilles krav til det smitteforebyggende arbeidet, biosikkerhet, overvåking, helsekontroller, kunnskap om dyrehelse og beredskap gjennom ulike forskrifter og kapitler. Brønnbåteiernes Forening vil i dette notatet belyse noen problemstillinger tilknyttet noen av artiklene og gi innspill til de bestemmelser som har direkte innvirkning på fartøyenes drift og kapasitet.

De viktigste innspillene våre oppsummeres slik:

- Brønnbåteiernes Forening ber om at Mattilsynet presiserer at bruk av godkjente vannrensesystemer defineres som lukket ved transport av frisk fisk. Innføres kravet uten dette lagt til grunn, vil vi få et akutt behov for å øke den totale flåtekapasiteten med 40 % innenfor brønnbåtsegmentet.
- Brønnbåteiernes Forening ber om at Mattilsynet i merknad til krav om desinfisering mellom forsendelsene, presiserer at det som menes med «forsendelse» innebærer all last innenfor ett transportoppdrag, slik at fleksibiliteten som eksisterer innenfor kippkjøring kan fortsette.

Innføring av krav om avstand til lokaliteter

I forordning (EU) 2020/990 art. 4 punkt 1 b, i den nye dyrehelseforskriften innføres det krav om lukket transport av fisk:

«b) Ved transport med brønnbåt: minst 10 km fra alle akvakulturanlegg som ligger på ruten mellom lastestedet og bestemmelsesstedet.»

Før vi går nærmere inn på avstandskravet er det viktig å reflektere rundt fartøyenes eksisterende transportruter. Disse transportrutene er utviklet over tid, basert på erfaringer og soner for å ivareta fiskehelse og biosikkerhet. Dersom en tar en overordnet kikk på norgeskartet er det tydelig at de færreste av havbrukslokalitetene ligger i 10 kilometers avstand fra hverandre. Det er også sjelden at anleggene ligger 10 km fra skipsleia.

Senest i 2020 ble det også innført påbud om rensing av vann som går inn og ut av brønnbåtene, for å øke biosikkerheten og hindre smitte mellom anleggene. De norske rederiene har i årene før kravet trådte i kraft, investert betydelige beløp i vannrensaneanlegg for å oppfylle kravene i transportforskriften. Med innføringen av et «lukket»-avstandskrav kan en stille spørsmål rundt hensikten med vannrensekravet.

For transport av syk fisk har Norge et godt regelsett for å ivareta biosikkerhet etc. Vi anser at 10km-kravet kan gjennomføres i Norge uten utfordringer dersom vi legger til grunn at definisjonen av lukket transport, omfatter bruk av godkjent vannrensesystemer, under transport av frisk fisk. At bruken av vannrensesystemer defineres som «lukket» er kritisk for å sikre fleksibilitet innen kapasiteten, og sikre rett håndtering av fisk til rett tid.

Akutt kapasitetsmangel innen brønnbåt

Dersom vi ikke sidestiller vannrensesystem med lukket vil en akutt kapasitetsmangel gi konsekvenser både for fiskehelsen og effektiviteten i næringen, samt økte klimagassutslipp og svekket økonomi i virksomhetene.

En konservativ tolking av ordlyden i 10-km kravet vil ha en stor innvirkning på fiskevelferd for slaktefisk, og fiskevelferd og helsen for smolt. I det aller meste av Norge vil fartøy tvinges langt til havs om man ønsker friskt vann, der bølger og dønninger vil utsette fisken for store belastninger. For smolt vet vi at store bevegelser i fartøy kan føre til direkte dødelighet.

Alternativt vet vi at det er en større risiko for at vannkvaliteten forringes ved mekanisk lukket transport. Flere rederier rapporterer at risikobildet blir mer komplekst når det ikke tillates utskiftning av vann. En gjennomgående tilbakemelding er at for å redusere risikoen for forringelse av vannkvaliteten ved lukket transport (uten lukket ved bruk av vannrensesystem), må tettheten av fisk i brønnen reduseres, noe som igjen betyr at energiforbruket og kostnad tilknyttet transporten vil øke.

Interne beregninger rundt konsekvenser av at transportbetingelsene endres fra lukket med vannrensesystem, til fysisk lukket transport i alle aktivitetsområder, viser at vi minimum må øke kapasiteten med 30% for å gjennomføre dagens oppdrag. Disse beregningene har ikke tatt høyde for svært lange transporter som kanskje betinger enda lavere tetthet, eller fisk med restriksjonsbelagte sykdommer som må transporteres med svært lav tetthet for at fiskevelferden skal ivaretas. Dersom ventemerdene også blir avvirket, vil i tillegg behovet for kapasitet øke betraktelig i forbindelse med direktelevering etc. Med dette bakteppet anslår Foreningen et akutt behov for en samlet kapasitetsøkning på minimum 40 % med dagens biomasse, dersom bruk av vannrensesystem ikke defineres som lukket.

Fokus på biosikkerhet og kompetanse, samt krav om vannrensesystemer fra 2021 ser vi også har gitt gode resultater i næringen. Ifølge Veterinærinstituttet har antallet årlige tilfeller av PD typisk ligget mellom 135 og 176, og i 2021 hadde vi en betydelig reduksjon ned til 101 tilfeller.

Krav om desinfisering «mellom forsendelser»

I forordning (EU) 2020/990 art.3 punkt 2 b, legges det opp til en innstramming av vaskerutinene for fartøyene:

«b) containeren, dersom den ikke er til engangsbruk, eller fartøyet og annet transportutstyr rengjøres og desinfiseres mellom hver forsendelse.»

Innledningsvis ønsker vi å påpeke at vaskerutiner mellom transportoppdrag, samt karantenetid allerede er godt etablert i næringen. Store deler av driftstiden på skipene går til vask, desinfisering, interninspeksjon, veterinærinspeksjoner og karantene. Kravet om å desinfisere fartøyet «mellom

hver forsendelse» uten dagens unntak hjemlet i Transportforskriften vil likevel binde opp mer tid og kapasitet til vaskerutiner, uten at det er noe faglig grunnlag som tilsier at en slik praksis er nødvendig for å ivareta fiskehelsen og øke biosikkerheten.

«Kippkjøring» som involverer kjøring mellom to akvakulturlokaliteter under hele transportoppdraget sin varighet, er en godt innarbeidet praksis. Dersom «forsendelse» defineres som transportoppdraget, kan ordlyden i forordningen leve side ved side med dagens ordlyd i transportforskriften §20a. Dersom nevnte tolkning ikke kan legges til grunn vil forordningen medføre ekstra tid, økt bruk av fossilt drivstoff, samt større utslipp av kjemikalier – uten at det gir bedre biosikkerhet.

Nye krav til godkjenning av enheter som håndterer fisk

Forordningen innfører krav til godkjenning av fartøyer eller andre mobile anlegg der akvakulturdyr holdes midlertidig for å behandles eller gjennomgå andre prosedyrer knyttet til dyrehold, i artikkel 19.

Vi mener klart at godkjenningen av enhetene må gjennomføres i forbindelse med eventuell nyinstallasjon, eller i forbindelse med de ordinære godkjenningsbevisene til fartøyene. Det er videre viktig at alle enhetene som skal transportere fisk er godkjent ut ifra de samme kriteriene, slik at vi sikrer at regelverket er likt for alle transportenheter og ikke konkurransevridende. En effektiv samkjøring av godkjenninger vil være hensiktsmessig og redusere både tidsbruk og kostnader hos både næringen og forvaltningen.

Innhenting og deling av kunnskap fra Mattilsynet

Mattilsynet har gjennom flere år opparbeidet seg solid kompetanse om havbruksnæringen. I fremtiden når det arbeides med forordninger i EU, ber vi om at Mattilsynet i større grad bidrar inn i regelverksutformingen, også gjennom en bredere dialog med virksomhetene.

På generelt grunnlag bør en innføring av et avstandskrav slik vi ser i forordningen nå, være faglig begrunnet. Samtidig som forordningen innføres har vi bemerket oss at Mattilsynet har besluttet at avstander til farled ikke lenger inngår ved søknader om etablering eller utvidelse av oppdrettsanlegg. Årsaken til at kravet avvikes er behovet for mer kunnskap om betydningen av avstander mellom oppdrettsanlegg og farled og smitterisiko.

I informasjon fra Mattilsynet kommer det også frem at det pågår et samarbeidsprosjekt mellom næringen og Veterinærinstituttet, for å belyse temaet og å etablere mer kunnskap om den reelle risikoen for smitteoverføring mellom oppdrettsanlegg og transport via sjøveien. Å legge til grunn resultatet av dette arbeidet for å eventuelt definere og innføre avstandsgrenser uten vannrensesystem i fremtiden, synes både fornuftig og hensiktsmessig. Dette budskapet burde også vært tydelig formidlet fra Mattilsynet inn i arbeidet med forordningen. At Norge som verdensledende lakseproduserende land allerede har betydelige krav innen vannrensesystemer/lukket transport burde også vært oppe til diskusjon og informasjon i regelverksutformingen. Vi anser at Mattilsynet har mye å bidra med inn i regelverksutformingen, også i EU, og ber om at Mattilsynet prioriterer innspill og dialog med næringen til slikt arbeid i fremtiden.

Konklusjon

Et tett samarbeid mellom myndigheter og næring er helt nødvendig for å få et godt regelverk som også fungerer i praksis. Organisasjonene ser med bekymring på innføring av nevnte punkter i kapittel 3 og kapittel 4. På tross av vekst i flåten senere år, samt flere fartøy i bestilling vil disse punktene kunne gi et akutt behov for mer kapasitet for å håndtere dagens biomasse. At bruken av vannrensesystemer om bord defineres som «lukket» er kritisk for å sikre fleksibilitet innen kapasitet,

og sikre rett håndtering av fisk til rett tid. Dersom «lukket» ikke sidestilles som bruk av godkjent vannrensesystem, anslår vi et akutt behov for 40 % økt brønnbåtkapasitet.

At det totale antall laster vil øke, medfører i seg selv også en økt risiko for en uønsket hendelse. Vi mener at avstandskravet ikke betyr bedret fiskehelse eller fiskevelferd. Det kan heller medføre økt risiko for fiskevelferdsmessige hendelser, og kapasitetsproblemer eksempelvis innen behandling mot lakselus og sykdom. Kravet vil også gi en sterk økning i utslipp av klimagasser, selv med dieselelektrisk fremdrift. At antall laster øker, gir også økt forbruk av renholdskjemikalier.

Lokalitets-strukturen og den norske kystlinjen fører videre til at 10km-kravet i flere områder betyr at nær all transport må skje lukket. Det må legges til grunn at det er større risiko for fiskevelferden å gå ut til havs en innaskjærs, samtidig som rederiene rapporterer at vannkvaliteten forringes fortere ved mekanisk lukket transport, selv om tettheten i brønn reduseres.

Vi ber derfor om at Mattilsynet presiserer at bruk av godkjente vannrensesystemer defineres som lukket, og Mattilsynet i merknad til krav om desinfisering mellom forsendelsene, konkretiserer at det som menes med «forsendelse» innebærer all last innenfor ett transportoppdrag, slik at vi kan opprettholde dagens praksis med «kippkjøring».

Vi ber videre om at regelverket gjennomføres på en måte som gjør det forståelig og håndterlig for transportørene. Når forordningen er implementert er det viktig at det etableres et informasjonsmøte hvor Mattilsynet tar en gjennomgang av gjeldende regelverk for fartøyene.

Vi vil også benytte anledningen til å påpeke at fleksibiliteten med ventemerder er meget viktig for næringen. Ventemerdene bidrar til optimal utnyttelse av fartøyene og gir mulighet til å frigjøre brønnbåtkapasitet ved å kompensere for driftstid i forbindelse med direktelevering av slaktefisk, samt sikre god logostikk ved slakteriene. Ventemerden fungerer også slik at det blir færre turer og dermed et bedre klimaregnskap for transportør og kunder.

Vi ønsker også å legge til at det ikke finnes noen faglig begrunnelse for å hevde at brønnbåter utgjør en større smitterisiko enn eksempelvis fôrfartøy og bløggfartøy.

Brønnbåteiernes Forening er en egen avdeling i Kystrederiene, som utelukkende representerer brønnbåtene med deres interesser. Vårt høringsinnspill skiller seg noe fra Kystrederiene sitt på enkelte områder. Se Kystrederienes høringsinnspill for mer informasjon.

Med hilsen fra

Tanja Hoel
Styreleder
(elektronisk.sign)

Linn- T.S Hosteland
Næringspolitisk rådgiver
(elektronisk.sign)