

Kurze Zusammenfassung der Folgenabschätzung

Folgen für die Industrie

Den Reedereien entstehen Kosten für die Einrichtung eines Systems sowie für die Erstellung und Umsetzung eines Plans für den Umgang mit Biofouling am Schiffsrumpf und das zugehörige Biofouling-Aufzeichnungsbuch für die einzelnen Schiffe und mobilen Offshore-Einheiten.

Die Branche hat bereits Erfahrung im Umgang mit Biofouling. Die norwegische Seeschiffverkehrsbehörde (NMA) geht daher davon aus, dass den Reedereien keine nennenswerte Verwaltungsarbeit zur Einrichtung eines Systems mit einem Plan und einem Biofouling-Aufzeichnungsbuch entsteht. Das System kann auch Teil des bestehenden Sicherheitsmanagementsystems der Reederei und des Schiffs oder der mobilen Offshore-Einheit sein.

Es ist jedoch zu erwarten, dass die Kosten von Reedereien für die Entfernung von Biofouling in norwegischen Gewässern etwas höher ausfallen, insbesondere weil das Biofouling bei der Reinigung des Schiffsrumpfes entsorgt werden muss. Reedereien kennen sich aber bereits mit der Reinigung von Schiffsrümpfen und dem Entfernen von Biofouling aus. Da es für den Umgang mit Biofouling schon eine Praxis gibt, geht die NMA weiter davon aus, dass die vorgeschlagenen Vorschriften nur relativ geringe finanzielle Folgen haben werden. Allerdings gilt es zu beachten, dass die Technologien für die Entsorgung von Biofouling weniger bekannt sind und in der Anfangsphase möglicherweise nur eine begrenzte Anzahl entsprechender Dienstleister verfügbar sind. Dies kann zu höheren Kosten für diese Dienstleistungen führen.

Folgen für die Behörden

Für die Behörden werden die vorgeschlagenen Vorschriften eine erhöhte Arbeitslast in Form von Überwachung mit sich bringen.

Die Aufsichtsbehörde genehmigt keine Pläne oder Aufzeichnungsbücher, die an Bord zu finden sind, kann jedoch überprüfen, ob solche Pläne vorliegen und ob die Aufzeichnungsbücher alle Tätigkeiten beim Umgang mit Biofouling abdecken. Wenn festgestellt wird, dass Pläne oder Aufzeichnungsbücher gemäß den Anforderungen der Vorschriften fehlen, kann eine Anordnung gemäß § 49 des Schiffssicherheitsgesetzes erlassen werden. Die Bestimmung über Anordnungen zur Entfernung von Biofouling wird es erforderlich machen, den Grad des Biofoulings am Schiffsrumpf zu überwachen, einschließlich der Beurteilung der Gefahr, die das Biofouling für die Meeresumwelt darstellt. Für diese Art der Inspektion müssen die Inspektoren geschult werden, da die mit den Inspektionen betrauten Personen nicht notwendigerweise Kenntnisse über die heutigen gebietsfremden Arten haben. Die Vorschriften erfordern daher die Einrichtung eines Schulungsprogramms für Inspektoren, in dem sie lernen, was sie prüfen müssen, wie sie dabei vorgehen müssen und wie gründlich die Inspektion sein sollte. Die norwegische Seeschiffverkehrsbehörde geht davon aus, dass die Vorschriften klare finanzielle und administrative Folgen für die Behörden haben werden, aber das Ausmaß der Folgen steht noch nicht fest.

Es wird jedoch darauf hingewiesen, dass die Einführung eines Regelwerks für den Umgang mit Biofouling auf durchdachten und fundierten Erwägungen beruht. Die Kosten, die mit der Einführung der Vorschriften einhergehen, werden als notwendige Investition betrachtet, um die gewünschte Umweltwirkung zu erzielen.