Sjøfartsdirektoratet
Norwegian Maritime Authority

Rundskriv - Serie R

Rundskriv serie R (regelverk) erstatter tidligere serie F.
I den nye serie R publiseres også relevante lovendringer og konvensjonsendringer.

Mottakere av rundskrivet: (sett kryss)

- ☐ Sdir : Sjøfartsdirektoratet
- ☐ A: 16 spesielt bemyndigete arbeidskontorer
- ☐ U: Utvalgte utenriksstasjoner
- ☐ P: Produsenter av utstyr evt. undergrupper
- ☐ OFF: Offshorerederier / plattformsjefer / operatører
- ☒ Hov Hovedorganisasjoner
- ☐ H.i. Høringsinstanser
- ☐ Andre:

Nr.: **RSR 10-2018**

Dato: 19.12.2018

Saksnr.: 2018/16152

Opphever:

Referanse til: Regler for gjenvinning av skip

Rundskrivet innføres i egen tabell i regelverkssamlingen og oppbevares til neste regelverkssamling.

Nye regler om gjenvinning av skip og flyttbare innretninger

1. Innledning

Klima- og miljødepartementet har fastsatt forskrift 6. desember 2018 nr. 1813 om gjenvinning av skip, og Sjøfartsdirektoratet har fastsatt endringer i forskrift 24. november 2014 nr. 1458 om havnestatskontroll. Reglene gjennomfører forordning (EU) 1257/2013 om sikker og forsvarlig gjenvinning av skip (skipsgjenvinningsforordningen), som ble gjort til en del av EØS-avtalen 6. desember 2018. Med «skip» legges det her til grunn et vidt begrep, og reglene får blant annet også anvendelse for fiskefartøy og flyttbare innretninger.

Forordningen bygger på Den internasjonale konvensjonen om sikker og miljømessig forsvarlig gjenvinning av skip (Hongkong- konvensjonen) som ble vedtatt av FNs sjøfartsorganisasjon (IMO) i 2009. Som initiativtaker til konvensjonen ratifiserte Norge Hongkong-konvensjonen i 2013, som første land i verden. Fem år etter mangler konvensjonen tilstrekkelig med ratifikasjoner til at konvensjonen kan tre i kraft. For å sikre sikker og miljømessig forsvarlig gjenvinning av skip, samt å legge til rette for ratifisering av Hongkong-konvensjonen, vedtok EU skipsgjenvinningsforordningen den 20. november 2013. Enkelte bestemmelser i forordningen fikk anvendelse fra 1. januar 2015, men det er først fra 31. desember 2018 at forordningen fullt ut begynner å virke.

2. Høring

Innledning

På vegne av KLD, og i samråd med Miljødirektoratet, sendte Sjøfartsdirektoratet forslaget til nye regler for gjenvinning av skip på høring fra 11. juni til 1. august i år. Det kom inn noen høringsinnspill som blir kommentert nedenfor. Alle høringsinnspillene ble forelagt departementet før fastsettelse.

Høringsinnspill

Interesse og arbeidsgiverforeningen Fiskebåt mener generelt det vil være tilstrekkelig med en godkjenningsordning for gjenvinningsanlegg, sammen med et krav om gjenvinningsplan i forkant av kondemnering, for å oppnå målsettingen om forsvarlig gjenvinning av skip. Fiskebåt mener videre at det er en betydelig svakhet at det er lagt til grunn en kostnadsvurdering fra 2009. Videre mener Fiskebåt at reglene vil påføre den norske havgående fiskeflåten store kostnader, fordi norske myndigheter stiller krav om kondemnering av fartøy for å tillate sammenslåing av fiskekvoter. Konsekvensen av innføringen av kravene til gjenvinning av skip bør derfor etter Fiskebåts oppfatning være at det særnorske kondemneringskravet fjernes.

Norges Fiskarlag gjentok Fiskebåts merknader til konsekvensvurderingen og at kondemneringskravet må ses på. Når det gjelder virkeområdet og hva det betyr å utelukkende operere innenfor norsk jurisdiksjon, viser Norges Fiskarlag til at koplingen til fartssertifikatet kan gi uheldige følger. Flere fartøy har et

sertifikat som tillater at fartøyet går ut av Norge, f.eks. til Danmark, uten at rederiet har som intensjon å gå ut av Norge.

Norsk industri viser til at rederiets plikter under skipsgjenvinningsregelverket tilsier krav om kontinuerlig vedlikehold av fortegnelsen over farlige materialer gjennom hele skipets levetid, og at dette i for liten grad framgår av beskrivelsen av rederiets plikter i høringsbrevet.

Norges rederiforbund (NR) Støtter initiativ som hever standardene for denne næringsvirksomheten, men finner det svært problematisk at det innføres særregler for EØS-tonnasje. Videre finner NR det problematisk at forordningen går lenger enn konvensjonen, og dermed avviker fra det kompromisset mellom opphuggingsland og leverandørland som var grunnlaget for enigheten bak Hongkong-konvensjonen. NR er bekymret for gjenvinningskapasiteten på EU-listen over godkjente verft. Bl.a. viser NR til tall fra ECSA som sannsynliggjør økt behov for utskifting av flåten i tiden framover som følge av strengere utslippskrav. Sannsynligheten for avvik mellom behov og reell kapasitet er aller størst for de største skipene (over 300m) som i dag i svært liten grad gjenvinnes i EU eller Tyrkia. Brexit kan redusere EU-kapasiteten ytterligere ved at 2 av 3 EU verft som kan ta i mot skip over 300m er i UK. Det vil ha negative konkurransemessige konsekvenser dersom ikke kapasiteten på EU-listen økes, ved å ta inn Hongkong-klassifiserte asiatiske verft. NR anbefaler derfor norske og europeiske myndigheter å utsette ikrafttredelse av regelverket.

Sjøfartsdirektoratets vurdering av innspillene
Det har ikke vært mulig å ta hensyn til innspill til de materielle bestemmelsene i denne høringsrunden. Reglene har vært vedtatt på EU-nivå siden 2013. I motsetning til et direktiv, hvor det noen ganger kan være mer rom for nasjonale løsninger, vil en forordning som innlemmes i EØS-avtalen normalt gjennomføres ved inkorporasjon i sin vedtatte form og ordlyd. Sjøfartsdirektoratet tar merknadene til konsekvensvurderingen og beregningene fra 2009 til etterretning. Vi oppfatter likevel at beregningen av ressursbruk beskrevet som årsverk er relevante også for arbeidet som forventes med håndheving av sertifikatkravene som følger av forordningen. Innspillet knyttet til kondemneringskrav og sammenslåing av fiskekvoter er videreformidlet til KLD.

Når det gjelder virkeområdet og koplingen til fartssertifikatet, har vi sett nærmere på innspillet som Norges Fiskarlag kom med og forsøkt å imøtekomme dette på en pragmatisk måte. Se nærmere beskrivelse under virkeområde.

En oversikt over rederiets plikter beskrives nedenfor, og vi er enig med Norsk industri at kontinuerlig vedlikehold av IHM er en viktig del av dette.

Sjøfartsdirektoratet tar Norges rederiforbunds merknader til etterretning, og vi har forståelse for bekymringen for manglende kapasitet på EU-listen. Vi er opptatt av at EU-Kommisjonen må prioritere å øke kapasiteten på listen, og vi vil jobbe aktivt for dette i relevante fora. Forordningen inneholder ingen mekanismer for å utsette ikrafttredelsen utover 31. desember 2018, og så langt vi er kjent med er heller ingen slike initiativ brakt inn for behandling hos EUs lovgivende organer.

3. Nærmere om regelverket

Innledning
Forskriften gjennomfører EUs skipsgjenvinningsforordning, og får betydning for skip og skipsgjenvinningsanlegg.

Forholdet til Baselkonvensjonen og grensekryssforordningen
Skip som er definert som avfall, reguleres av Basel-konvensjonen. Konvensjonen er gjennomført i EØS-området gjennom grensekryssforordningen (EU 1013/2006) som er gjennomført i norsk rett gjennom avfallsforskriften kapittel 13 om grensekryssende forsendelser av avfall. Etter grensekryssregelverket regnes altså skip som skal tas endelig ut av drift som avfall, og skip omfattes også av forbudet som dette regelverket gir mot eksport av farlige stoffer ut av OECD-området. Fram til nå har det derfor vært ulovlig

å eksportere norske skip fra OECD-området til gjenvinningsanlegg lokalisert i stater som ikke er medlemmer i OECD, f.eks. til strender i Sør-øst Asia. Innenfor OECD-området er eksport av skip meldepliktig, og både eksport- og importlandets myndigheter må gi samtykke til eksport av skipet.

Forholdet mellom skipsgjenvinningsregelverket og grensekryssregelverket er slik at grensekryssforordningen ikke gjelder for skip som omfattes av skipsgjenvinningsregelverket. Det betyr videre for skip som omfattes av skipsgjenvinningsregelverket at dagens ordning med meldeplikt og forbud mot eksport ut av OECD bortfaller. I stedet blir skipene underlagt et sertifikatregime som skal følge skipet fra vugge til grav, og rederiet forpliktes til bare å gjenvinne skip ved anlegg som står oppført på EU-listen over godkjente anlegg i eller utenfor EU og OECD.

For andre norske skip enn de som vil omfattes av det nye regelverket for gjenvinning av skip, vil avfallsforskriften fortsatt gjelde. Det kan f.eks. dreie seg om norske skip med bruttotonnasje under 500, militære fartøy eller større næringsskip som utelukkende opererer innenfor norsk suverenitet eller jurisdiksjon, og som dermed er unntatt fra skipsgjenvinningsregelverket.

Virkeområde
Skipsgjenvinningsregelverket gjelder alle skip som seiler under EU/EØS-flagg. Deler av regelverket gjelder også tredjelandsskip som anløper havner eller oppankringssteder i EØS-området. Skip er definert vidt, og omfatter bl.a. fiskefartøy, flyttbare innretninger, flytende og selvløftende plattformer og undervannsfartøy. Det er gjort unntak for skip med bruttotonnasje under 500, for statlige skip (f.eks. krigsskip) og skip som i hele sin driftstid bare seiler i farvann som er underlagt suvereniteten eller jurisdiksjonen til den medlemsstaten som skipet fører flagget til.

Ved at virkeområdet er koplet til operasjonsområde[1], er skip unntatt fra gjenvinningsreglene ikke forhindret fra å gå ut av Norge i nødrettssituasjoner eller for å få utført reparasjoner e.l. Skip som utelukkende går innenriks vil også som i dag kunne eksporteres ut av Norge ved endt driftstid. Ved utfasing av skip og innretninger som faller utenfor virkeområdet til skipsgjenvinningsforordningen, vil det også framover være slik at Baselkonvensjonen og forordning (EU) 2006/1013 (grensekryssforordningen) kommer til anvendelse, dersom gjenvinningen skal skje utenfor Norge.

Når det gjelder hva det vil si å seile innenfor norsk jurisdiksjon i hele skipets driftstid, er det som et utgangspunkt fartssertifikatet som avgjør om skipet skal ha sertifikater i henhold til gjenvinningsregelverket. Dersom skipet har et fartssertifikat som tillater at skipet går ut av norsk jurisdiksjon, er utgangspunktet at skipet ikke er unntatt fra gjenvinningsreglene. Etter innspill i høringsrunden ser vi at dette kan slå uheldig ut for en gruppe fiskefartøy sertifisert for bankfiske I eller større. For fiskefartøy med Bankfiske I/II eller Havfiske I/II vil Sjøfartsdirektoratet derfor tillate at det kan påføres en begrensning mot å operere utenfor norsk jurisdiksjon i sertifikatet. Dette vil være et valg som rederiet må ta for fartøyet. Skulle det senere bli aktuelt å endre operasjonsmønster slik at fartøyet kommer inn under virkeområdet til gjenvinningsregelverket, må det gjennomføres en førstegangsinspeksjon og utstedes et IHM-sertifikat.

Sjøfartsdirektoratet vurderer videre at det også for flyttbare innretninger er grunn til å vurdere virkeområdet for gjenvinningsregelverket uavhengig av fartssertifikatet. Flyttbare innretninger opererer ofte med lange kontrakter og relativt stor grad av forutsigbarhet. For denne fartøyskategorien oppfatter derfor Sjøfartsdirektoratet at det vil være hensiktsmessig å legge til grunn at eksisterende norskflaggede flyttbare innretninger som i lang framtid skal operere innenfor norsk suverenitet eller jurisdiksjon, ikke omfattes av reglene før det eventuelt er aktuelt å endre operasjonsområde.

Rederiets plikter
Forordningen forbyr eller begrenser bruken av nærmere angitte stoffer oppført i vedlegg I til forordningen, jf. artikkel 4. Rederiet skal utarbeide en fortegnelse over farlige materialer (IHM) som er

1 Originalspråk med vår understreking: «ships operating throughout their life...»

skipsspesifikk. IHM skal identifisere, lokalisere og kvantifisere farlige stoffer listet opp i vedlegg II til forordningen, og IHM skal videre dokumentere samsvar med begrensningene i bruken av stoffer oppført i vedlegg I, jf. artikkel 5. For eksisterende skip er det presisert i forordningen at plikten til å identifisere, lokalisere og kvantifisere farlige stoffer listet opp i vedlegg II gjelder så langt det praktisk er mulig.

IHM skal utarbeides i tråd med retningslinjer vedtatt av IMO. Disse retningslinjene er utviklet både med tanke på nye og eksisterende skip. Videre har Det europeiske sjøsikkerhetsorganet (EMSA) utviklet ikke-bindende retningslinjer for utarbeidelse av IHM. EMSA retningslinjene bygger på de nevnte IMO-retningslinjene i tillegg til IMO-retningslinjer for tilsyn og sertifisering etter Hongkong-konvensjonen. Hensikten med EMSAs retningslinjer er å bidra til en harmonisert utforming av IHM i henhold til forordningen, og samtidig legge til rette for harmonisert anvendelse og håndhevelse: http://www.emsa.europa.eu/news-a-press-centre/external-news/item/3003-emsa-guidance-on-the-inventory-of-hazardous-materials.html

I henhold til EMSAs retningslinjer skal IHM utarbeides av en IHM kyndig person eller selskap (individual IHM expert or IHM expert company). Gjennom skipets levetid skal IHM kontinuerlig vedlikeholdes, slik at fortegnelsen over farlige materialer alltid er oppdatert og reflekterer endringer i utstyr og miljøkrav. Rederiet må påse at nødvendige prosedyrer er på plass for å sikre etterlevelse av disse forpliktelsene, herunder utpeke hvem som skal sørge for nødvendig vedlikehold og oppdatering av IHM.

Rederiet pålegges videre en generell plikt til å gi gjenvinningsanlegg nødvendig informasjon om skipet for at anlegget skal kunne utarbeide en skipsgjenvinningsplan, jf. artikkel 6. Skip som omfattes av forordningen kan utelukkende gjenvinnes på anlegg inkludert på EU-listen over godkjente anlegg, og det er rederiets ansvar å påse at det skjer. Når rederiet har intensjon om å gjenvinne et skip, skal rederiet sende skriftlig melding til Sjøfartsdirektoratet eller et klasseselskap anerkjent av Sjøfartsdirektoratet. Det følger av forordningen at administrasjonen skal angi en tidsfrist for slik melding, og i forskriften er den satt til minst en måned før planlagt gjenvinning.

Sertifisering
Flaggstat eller anerkjent klasseselskap (RO) skal verifisere at IHM samsvarer med kravene i forordningen, og utarbeide et fortegnelsessertifikat. Det skal gjennomføres et førstegangstilsyn, og sertifikatet skal fornyes hvert femte år. Ved større endringer skal rederiet be om tilleggstilsyn. Før skipet tas endelig ut av drift skal skipet gjennomgå et avsluttende tilsyn, hvor tilsynet skal verifisere at IHM samsvarer med kravene i artikkel 5 og at det er utarbeidet en gyldig skipsgjenvinningsplan ved et godkjent gjenvinningsanlegg. Flaggstat/RO skal da utstede et gjenvinningssertifikat med gyldighet i 3 måneder (ready for recycling certificate).

Det er gjort endringer i Sjøfartsdirektoratets gebyrregelverk. Gebyr i forbindelse med sertifisering beregnes på grunnlag av anvendt tid og vil følge den til enhver tid gjeldende timesatsen i henhold til Sjøfartsdirektoratets gebyrtariff.

Ikrafttredelse for nye skip, eksisterende skip og skip flagget i tredjestater
Skip bygget etter 31. desember 2018 skal ha om bord et gyldig fortegnelsessertifikat. Det er nærmere definert i artikkel 3 i forordningen hva som skal regnes som byggedatoen for nye skip.

Innen 31. desember 2020 skal også eksisterende skip ha om bord et gyldig fortegnelsessertifikat. Skal slike skip til gjenvinning etter 31. desember 2018, skal skipet ha et gyldig gjenvinningssertifikat. Fordi sluttinspeksjonen innebærer en kontroll av skipets IHM, legger forordningen opp til at sluttinspeksjon og førstegangsinspeksjon kan gjennomføres samtidig for seilende skip som tas endelig ut av drift, og som ikke allerede har et gyldig IHM-sertifikat.

For alle norske skip som omfattes av disse reglene, betyr dette altså at skip som skal tas endelig ut av drift etter 31. desember i år, bare kan gjenvinnes ved gjenvinningsanlegg som står oppført på den såkalte EU-listen over godkjente anlegg. Forut for slik gjenvinning skal rederiet klargjøre skipet for gjenvinning ved å

inngå avtale med et godkjent gjenvinningsanlegg, begjære og få gjennomført sluttinspeksjon samt å få utstedt et gjenvinningssertifikat fra flaggstat/RO.

Skip flagget i tredjeland som anløper havner eller oppankringssteder i EØS-området skal f.o.m 31. desember 2020 ha ombord gyldig samsvarserklæring og IHM utstedt av flaggstaten eller en organisasjon bemyndiget av flaggstaten. Samsvarserklæringen skal dokumentere at skipet har en skipsspesifikk IHM som samsvarer med artikkel 5 (2) i forordningen og som er utformet i samsvar med IMO-retningslinjene. At det stilles tilsvarende krav til materielt innhold og flaggstatsverifikasjon for tredjelandsskip som for EU/EØS-skip, er i tråd med prinsippet om "*no favorable treatment*" for skip flagget utenfor EU/EØS som anløper EU/EØS-farvann.

Havnestatskontroll
Sjøfartsdirektoratet har fastsatt endring i forskrift 24. november 2014 nr. 1458 om havnestatskontroll for å kunne kontrollere utenlandske skip i samsvar med skipsgjenvinningsforordningen. Det som skal kontrolleres i havnestatskontroll er i utgangspunktet kun at skipet har om bord et gyldig fortegnelsessertifikat eller et gyldig gjenvinningssertifikat. I nærmere bestemte tilfeller kan det gjennomføres en utvidet kontroll, i tråd med de generelle prinsippene for havnestatskontroll. Reaksjonsmidler ved manglende samsvar er advarsel, tilbakehold, avvisning eller utestengelse/anløpsforbud.

Sanksjoner ved brudd på rederiets plikter
I tillegg til forurensningsloven er forskrift om gjenvinning av skip gitt med hjemmel i skipssikkerhetsloven §§ 33, 36, 43 og 44. Paragraf 33 regulerer blant annet adgangen til å gi regler om miljøsertifikater som IHM-sertifikat og gjenvinningssertifikat, mens § 36 spesielt angår skip som tas endelig ut av drift. Dersom rederiet forsettlig eller grovt uaktsomt vesentlig overtrer bestemmelser gitt i eller i medhold av § 33, straffes dette med bøter eller fengsel inntil 2 år, jf. skipssikkerhetsloven § 64. Brudd på § 36 er underlagt regimet om administrativ sanksjon (overtredelsesgebyr) i henhold til skipssikkerhetsloven § 55.

Krav til skipsgjenvinningsanlegg
Skipsgjenvinningsforordningen pålegger rederiet bare å gjenvinne skip ved gjenvinningsanlegg som står oppført på EU-listen over godkjente anlegg. I forordningen artikkel 13 stilles det en rekke krav til gjenvinningsanlegg som må være oppfylt for å kunne bli godkjent. For anlegg lokalisert utenfor EØS-området er det EU-Kommisjonen som skal godkjenne anlegget. For anlegg lokalisert i EØS-området, er det de nasjonale myndighetene med ansvar for gjenvinningsanlegg som står for godkjenningen. I Norge er ansvarlig myndighet Miljødirektoratet. Anlegg lokalisert i Norge som ønsker å bli godkjent skipsgjenvinningsanlegg, anmodes om å ta kontakt med Miljødirektoratet for informasjon om søknadsprosessen.

4. Økonomiske og administrative konsekvenser

Konsekvenser for skipet/rederiet
Ny forskrift om gjenvinning av skip regulerer forhold gjennom hele skipets livssyklus, fra bygging (krav til IHM), gjennom sertifisering og sertifikatfornyelse, til skipet bestemmes for gjenvinning. Identifisering, kvantifisering og opplisting av farlige materialer basert på IMO-guidelines gjøres derimot allerede for mange nybygg, og det er påregnelig at de største utfordringene er for eksisterende skip med varierende informasjon og data om stoffer som finnes om bord.

Kostnader knyttet til sertifiseringen vil kunne ha en negativ konkurranseeffekt for norsk flaggede skip sammenlignet med skip flagget utenfor EØS-området. Ettersom tilsvarende materielle krav gjøres gjeldende fra 31. desember 2020 overfor skip som seiler under en tredjestats flagg og som anløper EØS-området, vil ulikhetene være av mindre betydning for skip som opererer i Europa.

Den antatt største ulempen for EU/EØS-flagg er likevel at det kun vil være mulig å gjenvinne skip oppført på EU-listen over godkjente anlegg i tredjeland og i EU/EØS-området. Det vil kunne ha betydning for

gjenvinningskapasiteten og dermed kostnaden knyttet til gjenvinning av skip som skal tas endelig ut av drift. Det har vært uttrykt bekymring fra enkelte EU medlemsstater og industrien at godkjenningsprosessen i tredjeland går for sakte, og at gjenvinningskapasiteten er for lav. EU-Kommisjonen jobber aktivt med godkjenning av flere anlegg, og det er påregnelig at ulempen for EU/EØS-flagg vil reduseres etterhvert som flere anlegg vil bli godkjent.

De miljømessige utfordringene med gjenvinning av skip er på den annen side store og alvorlige, både når det gjelder arbeidsforhold og ytre miljø. Det eksisterende regelverket for eksport av avfall har vist seg å være vanskelig å håndheve for skip. Hvem som regnes som eksportstat etter regelverket for grensekryssende transport av avfall avgjøres territorielt ut i fra hvor avfallet, i dette tilfellet skipet, er når beslutningen om å fase det ut tas. I mange tilfeller vil den staten som er forpliktet etter grensekryssregelverket ikke ha noen tilknytning til skipet annet enn at det befinner seg akkurat der akkurat da. Beslutningen om utfasing kan også tas mens skipet er i internasjonalt farvann, et scenario som ikke adresseres i grensekryssregelverket. Skipsgjenvinningsforordningen plasserer ansvaret for håndheving av rederiets plikter til flaggstaten i tråd med det som er vanlig ellers innenfor skipsfarten, og det er lagt opp til et tilsyns- og sertifiseringsregime som er velkjent for rederinæringen. Videre erfarer Sjøfartsdirektoratet at det ikke er uvanlig at finansinstitusjoner stiller krav om en forsvarlig håndtering av skip som tas endelig ut av drift, og krav til sertifikater og gjenvinning ved godkjente anlegg innebærer at finansinstitusjoner og andre aktører vil ha noe konkret å stille vilkår om. Selv om forordningen ikke eliminerer faren for omgåelse (f.eks. ved flaggbytte) er dette regelverket mer spesifikt tilpasset skipsfarten enn det grensekryssregelverket er, og vi forventer at reglene vil bidra til å redusere de negative miljømessige konsekvensene ved gjenvinning av norske skip.

Konsekvenser for norske skipsgjenvinningsanlegg
Den antatt største ulempen dersom anleggene ønsker å stå på den europeiske listen over godkjente anlegg er at det blir mer administrasjon i forbindelse med utarbeidelse av skipsgjenvinningsplan, ferdigstillelseserklæring og søknad om godkjenning. Det vil høyst sannsynlig ikke være behov for fysiske endringer på anlegget som følge av forskriften.

Administrative konsekvenser for myndigheter
I forbindelse med konsekvensvurdering av en gjennomføring av Hongkong-konvensjonen ble det vurdert at reglene ville føre til merarbeid tilsvarende tre årsverk for Sjøfartsdirektoratet.

Sjøfartsdirektoratet har vurdert at det vil være i størrelsesorden 50-60 seilende skip og flyttbare innretninger som skal sertifiseres av Sjøfartsdirektoratet. Det er også påregnelig med noe sertifisering av nybygg. I tillegg vil det kunne være skip og flyttbare innretninger som faller utenfor virkeområdet til skipsgjenvinningsregelverket, men hvor rederiet likevel ønsker IHM-sertifisering mv. Foruten oppgavene knyttet til sertifisering og tilsyn, vil nye regler kreve ressurser knyttet til utvikling av sjekklister, prosedyrer, opplæringsmateriell og kompetansebygging.

Miljødirektoratet forventer omtrent samme antall godkjente anlegg som er nasjonalt godkjent pr. i dag (4 anlegg), og det forventes ca fire ukeverk for hver godkjenningsrunde. I tillegg vil nye oppgaver knyttet til godkjenning av skipsspesifikke gjenvinningsplaner og samhandling med Sjøfartsdirektoratet kreve en del ressurser.

Samlet sett er det vurdert at regelverket gir flere fordeler enn ulemper.

Med hilsen

Olav Akselsen
Sjøfartsdirektør

Linda Bruås
fung. avdelingsdirektør