

Høringsinstanser

Nye regler om gjenvinning av skip

Forordning (EU) 1257/2013 om skipsgjenvinning vil bli tatt inn i EØS-avtalen til høsten. Forordningen bygger på Den internasjonale konvensjonen om sikker og miljømessig forsvarlig gjenvinning av skip (Hongkong-konvensjonen), og stiller krav til skip og gjenvinningsanlegg. På vegne av Klima og miljødepartementet sender herved Sjøfartsdirektoratet og Miljødirektoratet forslag til ny forskrift om gjenvinning av skip som gjennomfører EUs forordning om skipsgjenvinning i norsk rett på høring. I tillegg foreslår vi nødvendige endringer i forskrift 24. november 2014 nr. 1458 om havnestatskontroll for å kunne kontrollere utenlandske skip i samsvar med skipsgjenvinningsforordningen. Forslaget har relevans for alle skip med bruttotonnasje 500 eller mer, med unntak av statlige skip og skip som i hele sin driftstid bare seiler i farvann som er underlagt norsk suverenitet eller jurisdiksjon.

Av hensyn til EØS-prosessen settes en kortere høringsfrist enn vanlig. Vi ber derfor om at høringsinnspill sendes pr. e-post til postmottak@sjofatsdir.no innen 1. august 2018.

Kontaktperson, Sjøfartsdirektoratet: Werner Dagsland (wda@sdir.no / 911 06 768)
Kontaktperson, Miljødirektoratet: Beate Langset (beate.langset@miljodir.no / 99559753)

Bakgrunnen for forslaget

Den internasjonale konvensjonen om sikker og miljømessig forsvarlig gjenvinning av skip (Hongkong-konvensjonen) ble vedtatt av FNs sjøfartsorganisasjon (IMO) i 2009. Norge var initiativtaker til konvensjonen og første land i verden som tiltrådte konvensjonen i juni 2013. Konvensjonen har fortsatt ikke trådt i kraft. Ikrafttredelse av konvensjonen er avhengig av at minst 15 stater som til sammen innehar minst 40 prosent av verdenstonnasjen ratifiserer. I tillegg stilles det krav til et visst gjenvinningsvolum. Per i dag har seks stater ratifisert konvensjonen, og ikrafttredelse av konvensjonen virker dermed ikke nært forestående.

Skipsgjenvinningsforordningen ble vedtatt i EU den 20. november 2013 og bygger i stor grad på Hongkong-konvensjonen. Enkelte bestemmelser i forordningen fikk anvendelse fra 1. januar 2015, men det er først f.o.m. 31. desember 2018 at forordningen fullt ut begynner å virke. Forslaget til forskrift gjennomfører EUs forordning om skipsgjenvinning i norsk rett. Det er ikke mulig å endre bestemmelsene i forordningen, og denne høringen har særlig som formål å informere om hvilke plikter og muligheter det nye regelverket vil ha for berørte parter.

I tillegg til forordning 1257/2013 er følgende rettsakter med utfyllende bestemmelser vedtatt av EU:

- Kommisjonens gjennomføringsbeslutning 2016/2321 (Format for gjenvinningssertifikatet)
- Kommisjonens gjennomføringsbeslutning 2016/2322 (Format for erklæringen om ferdigstilling)
- Kommisjonens gjennomføringsbeslutning 2018/684 som endrer 2016/2323 (The European list)
- Kommisjonens gjennomføringsbeslutning 2016/2324 (Format for rapporten om planlagt start)
- Kommisjonens gjennomføringsbeslutning 2016/2325 (Format for fortegningscertifikatet)

Disse kommisjonsbeslutningene utfyller skipsgjenvinningsforordningen og må ses i sammenheng med bestemmelsene i hovedrettsakten.

Beslutningene 2016/2322 og 2016/2324 krever at gjenvinningsanleggene bruker spesifikke maler for visse rapporteringsforpliktelser, og forpliktelsen er foreslått gjennomført i forslaget til ny forskrift § 2.

Beslutningene 2016/2321 og 2016/2325 retter seg mot myndighetene, og angir formatet for sertifikatene som flaggstaten eller et anerkjent klasseselskap (RO) utsteder. Vi vurderer at det er tilstrekkelig å gjennomføre disse beslutningene i de relevante sertifikatprosedyrene.

Når det gjelder beslutning 2016/2323 som endret ved beslutning 2018/684, er dette en opplisting av godkjente gjenvinningsanlegg. Det er antatt at listen vil bli oppdatert flere ganger i året. Selve kravet til kun å gjenvinne skip ved godkjente anlegg følger uttrykkelig av forordning 2013/1257 artikkel 6 (2) bokstav a. Det vurderes derfor ikke nødvendig, og heller ikke hensiktsmessig, å gjennomføre listen i forskrift.

Vi foreslår ny forskrift om gjenvinning av skip for å gjennomføre EU-forordningen i norsk rett. Skipssikkerhetsloven § 36 gir Klima- og miljødepartementet hjemmel til å fastsette forskrift om forsvarlig håndtering av skip som skal tas endelig ut av drift. Da skipssikkerhetsloven ble vedtatt i 2007 var arbeidet med internasjonalt bindende regler for gjenvinning av skip (Hongkong-konvensjonen) igangsatt. Skipssikkerhetsloven § 36 ble utformet med tanke på framtidig internasjonalt regelverk, og i motsetning til de øvrige bestemmelsene i kapittel 5 om miljømessig sikkerhet, reguleres også arbeidsmiljøforhold (liv og helse) i § 36 i tillegg til ytre miljø.

[Nærmere om forskriften](#)

EUs skipsgjenvinningsforordning gjennomfører kravene til skip og skipsgjenvinningsanlegg som følger av Hongkong-konvensjonen. Konvensjonen er enda ikke ratifisert, så forordningen gjennomfører bestemmelsene i konvensjonen tidligere enn konvensjonen krever, og stiller på enkelte områder noe strengere og andre krav. Krav fra Hongkong-konvensjonen om en inventarliste over farlige materialer om bord i skip og generelle krav til skip forut for gjenvinning, samt krav til at skip skal gjenvinnes i sikre og trygge gjenvinningsanlegg som oppfyller gitte tekniske krav, er gjennomført i forordningen. Forordningen er videre basert på Hongkong-konvensjonens håndhevelses- og kontrollsystem, ved at det settes krav til sertifiseringer og tilsyn.

EUs forordning går likevel lenger enn konvensjonen på flere punkter. Dette gjelder særlig kravet om at gjenvinningsanlegg i tredjeland (land utenfor EU) må godkjennes av EU-Kommisjonen for å kunne ta imot EU/EØS-flagede skip til gjenvinning. Det er samme krav til skipsgjenvinningsanleggene i og utenfor Europa, men innenfor EU/EØS-området er det medlemsstatene selv som foretar godkjenningen. EU-Kommisjonen vil regelmessig publisere en liste over godkjente gjenvinningsanlegg innenfor EU/EØS-området og i tredjeland. Forordningen har også et strengere sanksjonsregelverk

enn Hong Kong-konvensjonen. Videre inneholder forordningen en liste over farlige stoffer, med to stoffer som ikke er omfattet av Hongkong-konvensjonen: PFOS (Perfluorooctane sulfonic acid) og HBCDD (Brominated Flame Retardant).

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 kap. 13 om grensekryssende forsendelser av avfall.

Grensekryssforordningen har et forbud mot eksport av avfall med innhold av farlige stoffer fra EU til land utenfor OECD-området. Forordningen omfatter også eksport av skip som skal hugges opp. I dette regelverket er eksport av skip fra EU/EØS til gjenvinningsanlegg utenfor OECD ulovlig, og eksport av skip innenfor OECD-området har vært meldepliktig (dvs. at både eksport- og importlandets myndigheter må gi samtykke til eksport av skipet).

Skipsgjenvinningsforordningen gjør endringer i grensekryssforordningen, og følgende vil gjelde etter skipsgjenvinningsforordningen er gjennomført:

- Fra 1.1.2019 skal skip som seiler under medlemslandsflagg (EU/EØS) hugges opp iht. skipsgjenvinningsforordningen. Skip under europeiske flagg kan eksporteres til godkjente gjenvinningsanlegg i Europa (artikkel 14) og til gjenvinningsanlegg utenfor EU og OECD, dersom anleggene står på den ikke-europeiske listen (artikkel 15). Prosedyrene til slik eksport er beskrevet senere i dette dokumentet.
- Skip som seiler under ikke-europeiske flagg blir fortsatt regulert av grensekryssforordningen, og for disse er det ingen endringer i regelverket. Skipseier må søke myndighetene i eksport- og importlandet om samtykke, dersom skipet befinner seg i EU/EØS og skal sendes til gjenvinning. Eksport av skip til gjenvinning fra EU/EØS-land og ut av OECD-området vil fortsatt være ulovlig for disse skipene.

Krav som gjelder skipet

Virkeområde

Forordningen gjelder alle skip som seiler under EU/EØS-flagg, og det er satt enkelte krav til tredjelandsskip som anløper havner eller oppankringssteder i EØS-området. Skip er definert vidt, og omfatter bl.a. fiskefartøy, 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 flaggstaten. Det kan være hensiktsmessig å kople operasjonsområdet til fartssertifikatet, slik vi blant annet har gjort for krav til ballastvannbehandling, jf. forskrift 8. september 2017 nr. 1368 om ballastvannbehandling på skip og flyttbare innretninger. For eksempel har fiskefartøy som er sertifisert for fartsområde Bankfiske I eller større anledning til å operere utenfor områder underlagt norsk suverenitet eller jurisdiksjon, og omfattes dermed av skipsgjenvinningsforordningen. Det er i dag ca. 180 fiskefartøy med bruttotonnasje på 500 eller mer, som har gyldig fartssertifikat Bankfiske I eller større (de aller fleste av disse er sertifisert for fartsområde Havfiske II).

Rederiets plikter

Forordningen forbyr eller begrenser bruken av nærmere angitte stoffer oppført i vedlegg I til forordningen, jf. artikkel 4. Rederiet skal utarbeide en «inventory of hazardous materials» (IHM) som er 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 IMO¹. 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 IHM². EMSA retningslinjene bygger på de nevnte IMO-retningslinjene i tillegg til IMO-retningslinjer for tilsyn og sertifisering etter Hongkong-konvensjonen³. 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>

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 klaseselskap anerkjent av Sjøfartsdirektoratet. Det følger av forordningen at administrasjonen skal angi en tidsfrist for slik melding, og vi foreslår at det stilles krav om at slik melding sendes minst en måned før planlagt gjenvinning.

Sertifisering

Flaggstat eller anerkjent klaseselskap (RO) skal verifisere at IHM samsvarer med kravene i forordningen, og utarbeide et fortegnelsessertifikat. Det skal gjennomføres et førstegangstilsyn, og sertifikatet skal fornyes ved intervaller bestemt av flaggstaten. I tråd med det som er vanlig for internasjonale sertifikater foreslår vi en varighet på fem 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).

Sjøfartsdirektoratet vil foreslå endringer i sjøfartsdirektoratets gebyrregelverk⁴ for å kunne dekke omkostningene knyttet til tilsyn og sertifikater med hjemmel i skipsgjenvinningsforordningen.

Ikrafttredelse for nye skip, eksisterende skip og tredjelandsskip

Nye skip skal oppfylle kravene i forordningen fullt ut og ha om bord et gyldig fortegnelsessertifikat f.o.m. 31. desember 2018. Med nye skip menes skip bygget etter 31. desember 2018. Forordningen definerer nærmere i artikkel 3 hva som skal regnes som byggedatoen for nye skip.

Eksisterende skip skal ha om bord et gyldig fortegnelsessertifikat f.o.m. 31. desember 2020.

1 Resolution MEPC.269(68) «Guidelines for the development of the inventory of hazardous materials»

2 EMSA's Best Practice Guidance on the inventory of Hazardous Materials, 2016

3 Resolution MEPC.222(64) «2012 Guidelines for the Survey and Certification of Ships under the Hong Kong Convention

4 Forskrift 21. desember 2009 nr. 1738 om gebyr for tjenester som utføres av Sjøfartsdirektoratet (Sjøfartsdirektoratets gebyrtariff) og forskrift 2. februar 1996 nr. 115 om oppkreving av gebyr til statskassen for besiktelser, sertifikatstedelse mv. som foretas i henhold til skipssikkerhetsloven mv. (Sjøfartsdirektoratets gebyrforskrift)

Forordningen forutser at det for eksisterende skip kan gjennomføres førstegangstilsyn og avsluttende tilsyn samtidig, når det er besluttet at skipet skal gjenvinnes.

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

Forordning 2013/1257 endrer Direktiv 2009/16/EF om havnestatskontroll. Det er derfor behov for at Sjøfartsdirektoratet endrer forskrift 24. november 2014 nr. 1458 om havnestatskontroll, som gjennomfører havnestatskontrolldirektivet i norsk rett.

Det som skal kontrolleres i havnestatskontroll er i utgangspunktet kun at skipet har om bord et gyldig fortegnessertifikat 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.

Sjøfartsdirektoratet har utarbeidet et forslag til endringer i forskrift 24. november 2014 nr. 1458 om havnestatskontroll for å kunne kontrollere utenlandske skip i samsvar med skipsgjenvinningsforordningen.

Krav til skipsgjenvinningsanlegg

Et skipsgjenvinningsanlegg er i forskriften beskrevet som et område med et verft eller anlegg som brukes til opphogging av skip. Anleggene vil være sammenfallende med det vi i Norge kaller demoleringsanlegg for offshoreinstallasjoner, der Miljødirektoratet er myndighet. Enkelte anlegg for behandling av avfall som Fylkesmannen er myndighet for, vil også kunne ha virksomhet som omfattes av forskriften.

For at et anlegg skal bli oppført på den europeiske listen over godkjente anlegg er det stilt en rekke krav til anlegget i forordningens artikkel 13, for eksempel at det skal være utformet og drevet på en sikker og miljømessig forsvarlig måte, at det skal drives fra faste konstruksjon og at skadevirkninger på menneskers helse og miljø skal forebygges. Disse kravene er strengere enn tilsvarende krav i Hong Kong-konvensjonen. For anlegg som har tillatelse til demolering av offshoreinstallasjoner vil de fleste kravene være ivaretatt gjennom tillatelsen etter forurensningsloven. Øvrige krav til anlegget er dekket av annet norsk lovverk som stiller krav til arbeidsmiljø, helse, utforming og sikkerhet.

Hva må skipsgjenvinningsanlegget gjøre for å komme på den europeiske listen?

- Søke Miljødirektoratet om å bli godkjent
- Søke om ny godkjenning hvert femte år
- Anlegget skal utarbeide en skipsgjenvinningsplan for hvert skip som skal hugges opp. Planen skal bl.a. identifisere innhold av farlige stoffer og avfall på skipet og hvordan det vil bli håndtert og informasjon om arbeidsmiljøet. Skipsgjenvinningsplanen skal sendes til miljømyndighetene for godkjenning.
- For å få et gjenvinnings sertifikat skal anlegget sende en ferdigstillelserklæring til Sjøfartsdirektoratet innen 14 dager etter at gjenvinningen er fullført. Denne skal inneholde rapportering om evt. hendelser knyttet til arbeidsmiljø og ytre miljø.

Godkjenning av anleggene

Anlegg som tilfredsstillt kravene som stilles til skipsgjenvinningsanlegg i forordningens artikkel 13 må godkjennes av myndighetene for å komme på EUs liste over godkjente anlegg. Det er Miljødirektoratet som foretar godkjenningen i Norge og sender liste over godkjente anlegg til EU. Dette gjøres på grunnlag av en egen søknad fra anlegget. Godkjenningen gis for fem år.

EUs-godkjenningsliste vil inneholde følgende informasjon om anleggene:

- Gjenvinningsmetode
- Type og størrelse på skip (som i definisjonen) som kan gjenvinnes
- Eventuelle begrensninger i hva slags aktiviteter som anlegget kan utføre, f.eks. vedr. farlig avfall
- Største årlige kapasitet for gjenvinning av skip

Dersom det etter fem år fremkommer at et anlegg ikke overholder kravene, vil godkjenningen trekkes tilbake og Miljødirektoratet skal varsle EU-kommisjonen om at anlegget ikke lenger skal være på listen.

Miljødirektoratet er ansvarlig for å melde inn godkjente anlegg til Kommisjonens liste over godkjente skipsgjenvinningsanlegg. Miljødirektoratet står også for rapportering i hht. krav i forordningen art. 14-4, 14-5 og 16.

Økonomiske og administrative konsekvenser

Konsekvenser for skipet/rederi

Forslaget til ny forskrift om gjenvinning av skip regulerer forhold gjennom hele skipets livssyklus, fra bygging (krav til inventarlistene), gjennom sertifisering og sertifikatfornyelse, til skipet bestemmes for gjenvinning.

På oppdrag fra Sjøfartsdirektoratet, og i samråd med Klima- og miljødepartementet, beregnet DNV i 2009 at kravene i Hongkong-Konvensjonen ville innebære et samlet antall årsverk på ca. 20 for maritim industri tilknyttet norskflaggede skip, inkludert merarbeid for klasseselskaper. Kostnaden knyttet til dette vil falle på rederi eller operatør i forbindelse med utarbeidelse av IHM for skip i operasjon. 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.

Vurderingene av konsekvenser som referert over var derimot knyttet til konvensjonen og inngikk i kunnskapsgrunnlaget som lå til grunn for norsk ratifikasjon. Det må legges til grunn at konvensjonen vil tre i kraft, og konsekvensene av å innlemme skipsgjenninningsforordningen i EØS-avtalen er dermed at kravene vil tre i kraft på et tidligere tidspunkt for norske skip enn for skip flagget utenfor EU/EØS. Kostnadene på rederisiden vil i mellomtiden i seg selv kunne ha en negativ konkurranseeffekt for norskflaggede skip sammenlignet med skip flagget utenfor EU/EØS. Prinsippet om *no favourable treatment*, med krav til skip fra tredjeland som anløper EU/EØS-området f.o.m. 31. desember 2020, tilsier likevel at denne ulempen først og fremst gjelder skip som opererer utenfor EU/EØS-farvann.

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 gjenninningskapasiteten 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 godkjeningsprosessen i tredjeland går for sakte, og at gjenninningskapasiteten 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. Skipsgjenninningsforordningen 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 landbasert behandlingsanlegg i Norge

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 skipsgjenninningsplan, ferdigstillelserklæring og søknad om godkjenning. Det vil høyst sannsynlig ikke være behov for fysiske endringer på anlegget som følge av forskriften.

Administrative konsekvenser for Sjøfartsdirektoratet

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

Basert på en oversikt over seilende lasteskip, passasjerskip og fiskefartøy sertifisert for å gå i utenriks fart med bruttotonnasje på 500 eller mer, anslår vi at det vil være i størrelsesorden 50-60 seilende skip som skal sertifiseres av Sjøfartsdirektoratet. Det er også påregnelig med noe sertifisering av nybygg. I tillegg til oppgavene knyttet til sertifisering og tilsyn, vet vi av erfaring, bl.a. fra nye internasjonale regler om ballastvannhåndtering, at nytt regelverk legger beslag på relativt store ressurser knyttet til utvikling av sjekklister, prosedyrer, opplæringsmateriell og kompetansebygging.

Administrative konsekvenser for Miljødirektoratet

Miljødirektoratet må godkjenne anleggene hvert femte år, og sende inn liste over godkjente anlegg til EU. Direktoratet skal også melde fra om enkelte anlegg som ikke lenger skal stå på listen. Det er i dag fire godkjente anlegg og et anlegg som har varslet at de ønsker å starte opp. I tillegg kommer noen anlegg hvor Fylkesmannen er forurensningsmyndighet, men hvor Miljødirektoratet må melde inn anleggene til EU for at de skal komme inn på den europeiske listen over godkjente anlegg. Forutsatt at godkjenningen ikke krever inspeksjon og mengden anlegg ikke øker betydelig, er det rimelig å anta arbeidet vil kreve ca. fire ukeverk for hver godkjenningsrunde. I tillegg vil det måtte gjennomføres tilsyn for å kontrollere at anleggene overholder kravene som godkjenningen bygger på.

I tillegg vil Miljødirektoratet måtte bruke mer ressurser på å godkjenne skipsgjenvinningsplaner for hvert skip som skal gjenvinnes ved et av de norske anleggene. Dette er en ny oppgave for miljømyndigheten og vil kreve mer ressurser til administrasjon og saksbehandling. Det krever også mer koordinering med sjøfartsmyndighetene som skal kontrollere at gjenvinningsplanen på korrekt vis gjenspeiler de opplysninger som finnes i fortegnelsen for farlige materialer, og oppfyller kravene i artikkel 7 i en sluttbesiktigelse før gjenvinningen av skipet kan begynne.

Oppsummering av økonomiske og administrative konsekvenser

Denne forskriften er gjennomføring av EØS-regelverk, som vi er pålagt å gjennomføre fra det tidspunkt forordningen tas inn i EØS-avtalen. Forordningen er EUs gjennomføring av en FN-konvensjon Norge er positiv til, og hvor vi har støttet arbeidet.

Samlet sett innebærer dette regelverket en miljømessig forbedring av gjenvinning av skip. Norsk gjennomføring av regelverket innebærer også at norske behandlingsanlegg kan konkurrere om oppdrag om gjenvinning av skip hjemmehørende i hele EØS-området. Samtidig legger regelverket begrensninger i hvilke anlegg norske redere kan benytte for gjenvinning av sin skip, når de tas ut av drift. Samlet sett vurderer vi de miljømessige effektene av nytt regelverk som positive.

Regelverket kan føre til at kostnadene ved gjenvinning av skip blir høyere, fordi de godkjente behandlingsanleggene vil ha en høyere miljø- og sikkerhetsmessig standard enn enkelte anlegg som benyttes i dag. Forordningen går noe lengre enn konvensjonen og vil kunne medføre at kravene blir gjennomført noe tidligere. Kostnadene ved skipsgjenvinning kan dermed i enkelte tilfeller bli noe høyere enn om vi hadde gjennomført konvensjonen som den står. Miljønytt vil samtidig bli tilsvarende høyere.

Regelverket vil kunne gi norske behandlingsanlegg noen kostnader for å komme på EUs liste over godkjente behandlingsanlegg. De materielle krav er likevel allerede på plass her, og kostnadene ved søknadsprosessen vurderes som begrensede. Samtidig får disse anleggene et betydelig større marked, ved at de kan behandle alle EØS-flagede skip.

11. juni 2018

Myndighetene vil få noen administrative kostnader ved innføringen og oppfølgingen av regelverket. Dette er begrensede kostnader.

Samlet sett vurderer vi at regelverket gir flere fordeler enn ulemper.

Med hilsen

Olav Akselsen
Sjøfartsdirektør

Ellen Hambro
Miljødirektør

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

Kopi: Klima- og miljødepartementet
Miljødirektoratet

Vedlegg: Forslag til forskrift om gjenvinning av skip
Forslag til endring av forskrift om havnestatskontroll
Uoffisiell oversettelse av forordning (EU) 2013/1257
Høringsliste