



# Høgskulen på Vestlandet

## Bacheloroppgave Nautikk (NAB3030)

NAB3030-PRO-1-2021-VÅR-FLOWassign

### Predefinert informasjon

<b>Startdato:</b>	10-03-2021 13:56	<b>Termin:</b>	2021 VÅR
<b>Sluttdato:</b>	05-05-2021 14:00	<b>Vurderingsform:</b>	Norsk 6-trinns skala (A-F + Bestått)
<b>Eksamensform:</b>	Bacheloroppgave		
<b>SIS-kode:</b>	203 NAB3030 1 PRO-1 2021 VÅR		
<b>Intern sensor:</b>	(Anonymisert)		

### Deltaker

<b>Kandidatnr.:</b>	215
---------------------	-----

### Informasjon fra deltaker

<b>Tittel *:</b>	Legal framework for recycling of ships
<b>Antall ord *:</b>	14175
<b>Engelsk tittel *:</b>	Rettslige rammer for gjenvinning av skip

Sett hake dersom  ja  
besvarelsen kan brukes  
som eksempel i  
undervisning?:

Egenerklæring \*  ja  
Inneholder besvarelsen  nei  
konfidensielt  
materiale?:

Jeg bekrefter at jeg har  ja  
registrert  
oppgavetittelen på  
norsk og engelsk i  
StudentWeb og vet at  
denne vil stå på  
vitnemålet mitt \*:

### Gruppe

**Gruppenavn:** (Anonymisert)  
**Gruppenummer:** 1  
**Andre medlemmer i gruppen:** 213, 205

**Jeg godkjenner avtalen om publisering av bacheloroppgaven min \***

Ja

**Er bacheloroppgaven skrevet som del av et større forskningsprosjekt ved HVL? \***

Nei

**Er bacheloroppgaven skrevet ved bedrift/virksomhet i næringsliv eller offentlig sektor? \***

Nei



# BACHELOROPPGAVE

Rettslige rammer for gjenvinning av skip

Legal framework for recycling of ships

**Erlend Emberland Nese** **213**

**Haakon Standal** **205**

**Øyvind Lien Rebnor** **215**

Nautikk

Høgskolen på Vestlandet avdeling Haugesund

Sigmund Simonsen

05. mai 2021

Jeg bekrefter at arbeidet er selvstendig utarbeidet, og at referanser/kildehenvisninger til alle kilder som er brukt i arbeidet er oppgitt, jf. Forskrift om studium og eksamen ved Høgskulen på Vestlandet, § 12-1.

## Forord

Denne bacheloroppgaven er skrevet av tre avgangselever på Bachelor i Nautikk, ved Høgskulen på Vestlandet. I tråd med det grønne skifte ble vi tidlig enig om at det kunne være interessant å skrive om skipsgjenvinning. På grunn av mange og omfattende regelverk gikk det i oppstartsfasen av forskningsprosjektet mye tid på å sette oss inn i disse. Vi ville finne ut hvordan regelverket for norske skip hadde endret seg, og hvilke regler som gjelder i dag. For å finne ut av dette valgte vi å se på hvordan regelverket tidligere har vært og hvordan det har utviklet seg til dagens regelverk.

Takk til alle som har hjulpet oss med innspill og innsamling av data. Vi vil også gjerne rette en ekstra stor takk til vår veileder, professor Sigmund Simonsen, for god og sikker veiledning.

## Sammendrag

I en verden med stadig økende fokus på miljøet er gjenvinningen av skip noe som blir lagt relativt lite fokus på. Det har lenge vært et miljøproblem at skipsredere velger å beache skipene sine på strender i Asia for høyere lønnsomhet. I norsk rett er det bare tatt ut tiltale i en sak, for brudd på det gamle regelverket. Dette er saken om skipet Tide Carrier som oppgaven ser på.

I 2018 ble det fastsatt et nytt regelverk for gjenvinning av skip, skipsgjenvinningsforskriften. Dette stilte flere og strengere krav til skip som skal gjenvinnes enn det gamle regelverket, avfallsforskriften. På bakgrunn av det nye regelverket ønsker oppgaven å belyse hvilke rettslige rammer som gjelder for gjenvinning av skip i dag, og hvordan reglene har utviklet seg. Dermed blir problemstillingen i denne oppgaven:

Hvordan har reglene for gjenvinning av norske skip utviklet seg og hvilke regler gjelder i dag?

For å besvare problemstillingen anvendes juridisk metode. Nærmere bestemt ser vi på ulike rettskilder som lovens ordlyd, lovforarbeider, rettspraksis, folkerett, EU-rett, forvaltningspraksis og juridisk litteratur.

Oppgaven konkluderer med at skipsgjenvinningsforskriften er det regelverket som regulerer gjenvinningen av norske skip i dag. Det er et mer spesifikt, utfyllende og bedre regelverk enn det avfallsforskriften var. Skipsgjenvinningsforskriften er imidlertid ikke vanntett og vår mening er at hvis noen skulle ønske å omgå regelverket vil det fremdeles være mulig. Det burde derfor legges til et større insentiv for at rederiene skal følge reglene.

## Summary

In a world where sustainability and protecting the environment comes more and more in focus, the idea of recycling ships is not widely mentioned. Shipowners often “beach” their ships in shallow waters across Asia in order to decrease their expenses. This has for a long time posed an environmental issue. In the Norwegian court, only one case has been prosecuted that violated the old regulations. This is the case about the ship Tide Carrier, that this thesis will examine.

In 2018 a new regulation was established making the process of recycling ships more restricted. In the light of these circumstances this thesis address the research question:

How have the rules concerning ship recycling developed over time, and what legal framework applies when recycling a ship today?

To approach this research question a legal methodology is applied. We therefore investigate various legal sources such as the Norwegian law, draft legislation, case law, international law, EU-law, the administration practice and legal literature.

The thesis concludes that the ship recycling regulation is the current set of rules that cover how a ship is legally recycled. Even though this regulation is more restricted than its predecessor, we find that it can be exploited. In the light of this we find that the shipping companies should be more encouraged to comply with the ship recycling regulation.

## Innholdsfortegnelse

Forord .....	ii
Sammendrag .....	iii
Summary .....	iv
1. Bakgrunn for oppgaven .....	1
1.1 Bakgrunn .....	1
1.2 Problemstilling .....	2
1.3 Avgrensninger / presiseringer .....	3
1.4 Oppbygging av oppgaven .....	4
2. Metode .....	5
2.1 Juridisk metode .....	5
2.2 Innledende presentasjon av relevante rettskilder .....	6
3. Nærmere om hva skipsgjenvinning er og utfordringene knyttet til det .....	11
3.1 Beaching .....	12
3.2 Alongside og slipway .....	14
3.3 Tørrdokk .....	15
4. Utvikling av internasjonalt regelverk .....	16
4.1 Baselkonvensjonen .....	16
4.2 Hongkong-konvensjonen .....	18
4.3 Skipsgjenvinningsforordningen .....	19
4.4 Oversikt .....	20
5. Tide Carrier saken .....	21
5.1 Hendelsesforløp .....	22
5.2 Tingrettens vurderinger .....	23
5.3 Våre refleksjoner rundt dommen .....	26

6. Analyse av norske lover og forskrifter .....	27
6.1 Forurensningsloven.....	27
6.1.1 Almennelige bestemmelser om forurensning.....	28
6.1.2 Avfall .....	28
6.2 Skipssikkerhetsloven.....	29
6.2.1 Lovens hovedbestemmelser.....	29
6.2.2 Anvendelse .....	30
6.2.3 Forbud mot forurensning (§ 31) .....	31
6.3 Skipsgjenvinningsforskriften .....	31
6.3.1 Inventory of Hazardous Materials-sertifikat (IHM) .....	32
6.3.2 Krav om skipsgjenvinningsplan .....	34
6.3.3 Godkjente skipsgjenvinningsanlegg.....	34
6.3.4 Gjenvinningssertifikat (RfRC- Ready for Recycling Certificate) (Artikkel 9) .....	35
6.3.5 Almennelige krav til rederiet (artikkel 6).....	36
6.4 Forvaltning av loven .....	36
7. Diskusjon.....	38
8. Konklusjon .....	43
9. Kilderegister .....	45
9.1 Figurer.....	49



# 1. Bakgrunn for oppgaven

## 1.1 Bakgrunn

I en verden som til stadighet blir mer miljøbevisst er det relativt lite fokus på utfordringene skipsfarten har rundt gjenvinning av skip. Disse utfordringene er at når skipene gjenvinnes forurenses de det ytre miljø, at avfallshåndteringen ikke er tilfredsstillende, så vel som om sikkerheten og arbeidsmiljøet på skipsgjenvinningsanlegget ikke er tilstrekkelig.

En utbredt form for skipsgjenvinning er strandsetting (*beaching*). Tidligere leder i Norges rederiforbund, Sturla Henriksen (2015), definerer beaching slik “I sin enkleste form beskriver det en aktivitet der store skip blir kjørt opp på strendene for så å bli manuelt plukket fra hverandre”. Beaching blir med andre ord utført ved å seile et skip opp på en strand, for å dele det opp i mindre biter som kan selges. Ifølge den ideelle organisasjonen Shipbreaking platform ble 90% av alle gjenvunnede skip i 2020 beachet i India, Bangladesh og Pakistan. Dette foregår under problematiske miljømessige forhold (NGO Shipbreaking platform, 2021).

Majoriteten av skipsredere foretrekker altså fremdeles å beache skipene sine i utviklingsland til fordel for egen profitt. De får nemlig mer pant for skipene sine der. Med andre ord kommer egen vinning foran miljøhensyn, noe som er etisk problematisk og potensielt til skade for det ytre miljø og arbeiderne som utfører arbeidet.

Som vi skal se nærmere på er beaching et miljøproblem fordi man ved gjenvinningen av et skip behandler en rekke farlige stoffer herunder olje, asbest og kjemikalier. Dette er stoffer som ved forurensning utgjør en trussel for miljøet. Det er nettopp dette som er utfordringen med beaching (NGO Shipbreaking platform, u.å.). Skipsgjenvinningsanleggene som praktiserer beaching har nemlig ikke fasiliteter som fanger opp eventuell forurensning. Dermed tilføres forurensningen direkte i det ytre miljø. Som vi skal se senere i oppgaven er dette ikke tillatt ifølge norsk rett.

For å imøtekomme disse og andre problemer hva gjelder gjenvinning av skip har det gjennom tidene blitt vedtatt en rekke regelverk internasjonalt, og etter hvert nasjonalt i Norge. Mest kjent internasjonalt er Baselkonvensjonen av 1989, men denne konvensjonen har ikke stilt tilstrekkelig krav for å hindre forurensning ved gjenvinning av skip. I regi av IMO (Den internasjonale sjøfartsorganisasjonen) ble Hongkong-konvensjonen utarbeidet etter initiativ

fra blant annet Norge. Konvensjonen ble vedtatt i 2009, men har ennå ikke trådt i kraft på grunn av at konvensjonen foreløpig ikke har tilstrekkelig antall tiltrådte stater. Som følge av dette har EU vedtatt skipsgjenvinningsforordningen av 2018. Denne forordningen var ment å påskynde implementeringen av Hongkong-konvensjonen i Europa. EU-regler og andre internasjonale regler er gjennomført i norsk rett, for eksempel skipsgjenvinningsforskriften av 2018 som gjennomfører skipsgjenvinningsforordningen i norsk rett. Rettsutviklingen og hvilke regler som gjelder i dag for norske skip skal vi analysere og klargjøre.

I 2020 ble det for første gang reist tiltale og avsagt dom i en straffesak som gjaldt gjenvinning av skip. Saken vil heretter bli omtalt som “Tide Carrier” saken. Denne saken er naturligvis relevant for vårt tema, selv om regelverket har utviklet seg i ettertid av dommen. Vi skal derfor analysere Tide Carrier saken i forbindelse med vår analyse av rettsutviklingen, samt hvilke regler som gjaldt tidligere og hvilke som gjelder i dag. Funnet av denne dommen i forbindelse med datainnsamlingen til denne oppgaven gjorde at vi fant dette temaet svært interessant, unikt og aktuelt.

Bakgrunn for valg av tema kommer altså av at dette er et dagsaktuelt tema, og at regelverket har utviklet seg. Dagens regler er nye og i liten grad beskrevet tidligere, iallfall ikke i et norsk perspektiv. Det er også et viktig tema for både det ytre miljø og arbeidsmiljøet ved skipsgjenvinningsanleggene. Vi har valgt å fokusere på vern av det ytre miljø, siden det vil føre for langt å inkludere reglene som er rettet mot å ivareta arbeidsmiljøet til de som utfører arbeidet, selv om reglene naturlig nok henger noe sammen.

## 1.2 Problemstilling

Ettersom det fornyede og relativt ferske regelverket er trådt i kraft, vil vi se på hvordan dette regelverket har utviklet seg og endret miljø sikkerheten til norske fartøy med tanke på gjenvinning. På grunnlag av dette er oppgavens problemstilling:

Hvordan har reglene for gjenvinning av norske skip utviklet seg og hvilke regler gjelder i dag?

### 1.3 Avgrensninger / presiseringer

Med norske skip mener vi i denne sammenheng skip som er registrert i Norsk ordinært skipsregister (NOR) og Norsk internasjonalt skipsregister (NIS). Av den grunn vil fokuset i oppgaven være på rettsstilstanden i Norge – altså norsk rett. Det bakenforliggende internasjonale regelverket, herunder Hongkong-konvensjonen og EUs skipsgjenvinningsforordning vil imidlertid også bli behandlet uten at vi går inn på detaljene i disse regelverkene.

Oppgaven avgrenser seg hovedsakelig til skipet og rederiet, gjenvinningsanlegg vil likevel nevnes der det faller seg naturlig. De nye reglene for skipsgjenvinning regulerer som nevnt to faktorer, det ytre miljø og arbeidsmiljøet på verftene. Denne oppgaven vil som nevnt innledningsvis i hovedsak kun ta for seg det ytre miljøet. Vi vil analysere hvordan reglene har utviklet seg og klargjøre hvilke regler som gjelder i dag.

Når vi analyserer avfallsforskriften § 13-1, vil vi ha et fokus på de delene av regelverket som gjelder gjenvinning av skip. Dette er fordi regelverket i sin helhet dekker for mye til at vi kan gå inn på alt. I tillegg gjelder deler av regelverket flere områder som ikke vil være relevant for denne oppgaven. Siden denne oppgaven tar for seg folkerett som er implementert i norsk rett har regelverk flere benevninger. Internasjonal rett blir typisk vedtatt i form av konvensjoner, EU-/EØS-rett blir vedtatt som forordninger og direktiver, mens norsk rett blir vedtatt som lover og forskrifter.

## 1.4 Oppbygging av oppgaven

I fortsettelsen vil vi først presentere metodevalg og begrunne dette. Herunder vil vi kort presentere relevante rettskilder (datagrunnlaget). Dette vil gjøre det enklere å holde følge utover i oppgaven. Videre vil oppgaven gå nærmere inn på hva skipsgjenvinning er, ved å belyse de ulike gjenvinningsmetodene som industrien anvender. Deretter skal internasjonalt regelverket presenteres. I kapittel 5 redegjøres det for Tide Carrier dommen. I kapittel 6 analyserer og klarlegger vi gjeldende rett, herunder den nye skipsgjenvinningsforskriften. I kapittel 7 diskuterer vi våre funn med hensyn til utviklingen av regelverket, gjeldende regelverk og svakheter (utfordringer) med det. Avslutningsvis kommer konklusjonen, hvor vi vil svare på problemstillingen.

## 2. Metode

For å finne svar på et forskningsspørsmål må man bruke en forskningsmetode. En metode er en vitenskapelig fremgangsmåte på hvordan man skal løse et forskningsspørsmål (Jacobsen, 2018, s.15). Det er vanlig å skille mellom to hovedformer for metodisk tilnærming: kvantitativ- og kvalitativ metode (Holme, 1996, s.15).

På bakgrunn av problemstillingen vår “Hvordan har reglene for gjenvinning av norske skip utviklet seg og hvilke regler gjelder i dag?” er dette en juridisk oppgave. Av den grunn vil det anvendes juridisk metode for å svare på oppgavens problemstilling.

### 2.1 Juridisk metode

I juridisk metodelære redegjøres det for hvordan man argumenterer og tar standpunkt til et rettsspørsmål *de le gata* (gjeldende rett) (Eckhoff & Helgesen, 2001, s.15). Juridisk metode er en særegen metode utviklet i jusen for å gi svar på rettslige spørsmål. Juridisk (rettsvitenskapelig) metode kan minne om dokumentanalyse og litteraturstudier, men har enkelte særtrekk som gjør at det er en egen anerkjent vitenskapelig metode som brukes i rettsvitenskapen og rettspleien (domstolene o.l.). I Norge brukes norsk juridisk metode, mens andre land har sine egne metoder. Internasjonalt brukes folkerettslig metode. Siden vi først og fremst har et norsk rettslig perspektiv vil vi bruke norsk juridisk (rettsvitenskapelig) metode (Simonsen, 2020, s.1-2).

Rettskilder er de kildene man bruker for å besvare et rettsspørsmål. Det er vanlig å tro at lovens ordlyd er den eneste rettskilden, men slik er det ikke. Det må tas hensyn til alle relevante rettskilder for å besvare et rettsspørsmål (Simonsen, 2020, s.2). Det er vanlig å operere med syv relevante kategorier for rettskilder: lover og forskrifter, lovforarbeider, rettspraksis, andre myndigheters praksis, privates praksis, rettsoppfatninger og reelle hensyn. I den tradisjonelle listen er folkeretten utelatt. I dag er det anerkjent at folkeretten er en viktig rettskilde, spesielt i sjøretten (Eckhoff & Helgesen, 2001, s.23).

Rettskildene må analyseres og veies opp mot hverandre for å besvare rettsspørsmålet. De ulike rettskildene vektet forskjellig. Lovens ordlyd og formål har som regel størst verdi. Øvrige kilder vil vektet ut fra hvor velbegrunnede og fornuftige de fremstår sett i forhold til

den overordnede rettsregel. Dersom rettskildene trekker i samme retning vil resultatet av analysen fremstå som sikker, dette blir kalt for sikker juss. Dersom rettskildene trekker i forskjellige retninger er det større rom for ulike synspunkt på hva rettsregelen sier. Om dette er tilfellet må man ta hensyn til de forskjellige rettskildenes vektning, for å besvare rettsspørsmålet (Simonsen, 2020, s.7).

Rettskildene som skal anvendes i denne oppgaven for å besvare rettsspørsmålet er: lover, forskrifter, lovforarbeider, rettspraksis, folkerett, EU-rett, forvaltningspraksis, juridisk litteratur og reelle hensyn.

Videre i dette kapittelet vil vi kort presentere de rettskilder som er særlig relevante for vår oppgave. Det er på sett og vis oppgavens datamateriale som vi har samlet inn og som vi skal analysere nærmere i hoveddelen.

## 2.2 Innledende presentasjon av relevante rettskilder

### *Skipssikkerhetsloven*

Lov om skipssikkerhet (skipssikkerhetsloven) trådte i kraft 1. juli 2007, den erstattet sjødyktighetsloven av 1903 (Nærings- og handelsdepartementet, 2006, s.7).

Skipssikkerhetsloven forvaltes av Nærings- og fiskeridepartementet. Lovens formål lyder slik:

Loven skal trygge liv og helse, miljø og materielle verdier ved å legge til rette for god skipssikkerhet og sikkerhetsstyring, herunder hindre forurensning fra skip, sikre et fullt forsvarlig arbeidsmiljø og trygge arbeidsforhold om bord på skipet, samt et godt og tidsmessig tilsyn (skipssikkerhetsloven, 2007, § 1).

Loven skal med andre ord forhindre sjøulykker, gjøre arbeid tryggere om bord på skip, hindre forurensning på ytre miljø som følge av skipet eller dets aktivitet og ivareta last og andre materielle verdier.

Skipssikkerhetsloven inkluderes i denne oppgaven fordi at den inneholder relevante bestemmelser hva gjelder rederiets plikter, miljøsikkerhet og forvaltningstiltak. Særlig § 36 er relevant for denne oppgaven. Den tar for seg skip som tas endelig ut av drift.

### *Forurensningsloven*

Lov om vern mot forurensninger og avfall (forurensningsloven) trådte i kraft 1. oktober 1983.

Forurensningsloven er relevant fordi:

Formålet med forurensningsloven er å verne det ytre miljø mot forurensning, redusere eksisterende forurensning og avfall, og å fremme god avfallshåndtering. Loven skal sikre en forsvarlig miljøkvalitet, slik at forurensning og avfall ikke fører til helseskade, går ut over trivselen eller skader naturens evne til produksjon og selvfornyelse (1983, § 1).

Loven skal med andre ord verne om skader på helse og miljø som følge av forurensning. Loven skal også redusere eksisterende forurensning, samt føre til at avfallshåndtering utføres på miljøvennlig vis. Dette vil si å påvirke det ytre miljø i så liten grad at det ikke vil ta noen langvarige skader og klarer å bygge seg selv opp igjen.

Forurensningsloven forvaltes av Klima- og miljødepartementet.

Forurensningsloven er også relevant for denne oppgaven fordi skip som skal gjenvinnes defineres som avfall jf. § 27 (1983).

### *Internasjonal rett*

Det finnes en rekke konvensjoner og forordninger som omhandler regelverket for gjenvinning av skip. Internasjonal rett (folkerett) blir implementert i norsk rett etter dualismeprinsippet. Dualismeprinsippet går ut på at internasjonale regelverk må vedtas i Norge som norsk rett for at reglene skal bli gjeldende i Norge og for norske skip (Skodvin, 2021). Reglene i EU gjelder også i Norge som følge av EØS-avtalen. De viktigste forordningene og konvensjonene som omhandler gjenvinning av skip er Baselkonvensjonen, grensekryssforordningen, Hongkongkonvensjonen og EUs skipsgjenvinningsforordning. Baselkonvensjonen er implementert i EU-rett under grensekryssforordningen, grensekryssforordningen er videre implementert i norsk rett under avfallsforskriften § 13-1. Skipsgjenvinningsforordningen er implementert i norsk rett under forskrift om gjenvinning av skip og flyttbare innretninger. Hongkongkonvensjonen er enda ikke implementert i norsk rett da den enda ikke er ratifisert, men både skipsgjenvinningsforordningen og skipsgjenvinningsforskriften er likevel basert på Hongkongkonvensjonen. Ratifisert betyr i dette tilfellet at staten Norge forplikter seg til å

følge og håndheve den folkerettslige avtalen, blant annet ved å vedta et norsk regelverk i samsvar med konvensjonens regler (Strand, 2019). Hvordan det internasjonale regelverket henger sammen og har utviklet seg kommer vi tilbake til i kapittel 4.

### *Lovforarbeider*

Lovens forarbeider er et dokument som skrives før lover vedtas. Dette er et utfyllende arbeid som beskriver hva lovgiver ønsker å oppnå med loven, altså formålet til loven og bakgrunnen for bestemmelsene i loven og hvordan bestemmelsene skal forstås. Lovforarbeider er en viktig rettskilde og blir normalt lagt stor vekt på ved tolkning av lovtekster; dette er fordi lovforarbeidene viser hensikten til lovteksten (Jusleksikon, 2017). For vår del er det særlig forarbeidene til skipssikkerhetsloven som er av interesse. Som nevnt tidligere i dette delkapittelet er det og en rekke relevante folkerettslige regelverk. Herunder Baselkonvensjonen, grensekryssforordningen, Hongkong-konvensjonen og skipsgjenvinningsforordningen. Det er også viktig å se på folkeretten da norsk rett må implementere folkeretten i henhold til dualismeprinsippet.

Forurensningsloven er en gammel lov som trådte i kraft i 1983 (forurensningsloven, 1983, Ikrafttredelse). Siden forurensningsloven trådte i kraft har den gått igjennom en rekke endringer, blant annet for å stemme overens med folkeretten. Derfor er lovens forarbeider gammel, utdatert og lite relevante.

### *Rettspraksis*

Rettspraksis er tidligere rettskraftige dommer. Rettspraksis er en rettskilde som brukes til argumentering i rettslig sammenheng. Det er først og fremst høyesterettsdommer som benyttes (Jusleksikon, 2020). Vi har søkt i databasen lovdata pro etter relevante dommer. Vi fant ingen relevante høyesterettsdommer. Som nevnt innledningsvis har vi likevel funnet en relevant tingrettsdom som kan knyttes til oppgaven vår, Tide Carrier saken. Dette er en sak der tiltalte ble dømt i tingretten etter avfallsforskriften § 13-1. Det er viktig å presisere at dommen enda ikke er rettskraftig da den har blitt anket til lagmannsretten. Utfallet av saken er derfor usikkert, og tiltalte skal anses som uskyldig inntil han eventuelt er dømt ved en rettskraftig dom. Ved å se på rettspraksisen i denne saken vil vi vise hvordan det “gamle” regelverket ble praktisert og forstått, noe som kan ha betydning for hvordan dagens regler skal tolkes og forstås. Den vil også vise hvordan regelverket har utviklet seg.



### *Forvaltningspraksis*

Forvaltningspraksis brukes av rettsanvendere for å se på hvordan lovene forvaltes av en offentlig etat. I praksis vil dette være ulike tiltak en etat utfører for å sikre at en lov ikke brytes (Falkanger & Gisle, 2021). Forvaltningspraksis har generelt mindre vekt enn rettspraksis. Vi har i liten grad funnet relevant forvaltningspraksis. Men vi har funnet enkelte dokumenter og uttalelser fra Sjøfartsdirektoratet som er av interesse for oppgaven.

### *Juridisk litteratur*

Et litteratursøk er et systematisk søk etter kilder over flere databaser som finner sted i oppstarten av et forskningsprosjekt (Solhaug, 2017). Juridisk litteratur er en relevant rettskilde, men da mer som en sekundærkilde. Juridisk litteratur er bøker, artikler og/eller andre lignende juridiske tekster (Gulichsen, 2018).

Vi har fokusert søket vårt for norsk rett siden det er dette oppgaven hovedsakelig tar for seg. Det har blitt søkt i databasene Oria og Google Scholar. Disse søkeordene ble brukt: gjenvinning av skip, skipsgjenvinning, ship recycling, beaching, juridisk metode, skipssikkerhetsloven, forurensningsloven, grensekryssforordningen, Hongkong-konvensjonen, Baselkonvensjonen, skipsgjenvinningsforskriften, skipsgjenvinningsforordningen. Det er i liten grad skrevet noe om oppgavens tema i norsk rett, men vi har likevel funnet noe litteratur av relevans, herunder “Skipssikkerhetsloven - med kommentarer” av Bull og Pettersen. Vi har også brukt litteratur som beskriver hva juridisk metode er, og hvordan juridisk metode skal anvendes. Relevant juridisk litteratur vil bli brukt i våre analyser hvor det er relevant. Vi fant også en masteroppgave som er relevant for oppgavens tema. Denne tar for seg straffeansvaret ved gjenvinning av skip.

Annen litteratur kan også være relevant og av interesse for oppgavens tema. Eksempel på dette er informasjon i fra Sjøfartsdirektoratet og Miljødirektoratet. Det er disse direktoratene som forvalter lovene oppgaven tar for seg. Som forvaltere gir de utfyllende informasjon om innholdet i regelverket og hva som må gjøres for å følge regelverket. Vi har også brukt NGO Shipbreaking Platform som kilde. Dette er en uavhengig organisasjon som opplyser om alle forhold rundt gjenvinning av skip. I Tide Carrier saken ble lederen i NGO Shipbreaking Platform brukt som vitne i retten.

*Reelle hensyn*

Reelle hensyn er relevante og fornuftige momenter som ikke fremkommer direkte av andre rettskilder, for eksempel skipsgjenvinningsforskriften. Et eksempel på reelle hensyn kan være at man ved tolkningen av skipssikkerhetsloven med forskrifter velger den tolkningen som best ivaretar miljøet, fordi det best fremmer lovens formål om å verne om det ytre miljø.

### 3. Nærmere om hva skipsgjenvinning er og utfordringene knyttet til det

Den tidligere lederen av Norges Rederiforbund, Sturla Henriksen (2015), sier at “De fleste skip har en levetid på 25-30 år før redusert effektivitet, økt slitasje og kostbare reparasjoner gjør det ulønnsomt å drifte skipet videre”. Når levetiden til skipet er over, blir skipet gjenvunnet. Å gjenvinne et skip betyr å gjenvinne materialet skipet består av. Nesten hele skipet kan gjenvinnes, alt fra stålet skipet er bygget av til maskineri og møblement. Etter at et skip er gjenvunnet gjenstår det bare noen få vektprosent som ikke kan resirkuleres. Hvert år blir mellom 600 og 700 skip gjenvunnet på forskjellige skipsgjenvinningsanlegg i hele verden. Det er antatt at dette tallet vil stige i tråd med den økende skipsfarten de siste 50 årene (Sjøfartsdirektoratet, 2015).

Et av problemene med å gjenvinne skip i dag er at det er farlige materialer om bord. Et av de farligste og vanligste materialene er asbest, som tidligere ble brukt som isolering om bord på skip. Når asbest behandles, brytes den ned til små fibre som svever i luften i en lang periode. Inhalering av asbest er ekstremt farlig og kan føre til sykdommer som lungekreft, mesothelioma og asbestosis (NGO Shipbreaking platform, u.å.). Andre farlige materialer som kan være om bord inkluderer kvikksølv, bly, kadmium, sink, kobber, brukt olje, lensevann og ballastvann. Eksponering eller forurensning av disse kan få store konsekvenser for helse og miljøet (NGO Shipbreaking platform, u.å.). Med tanke på det ovennevnte er det forståelig og nødvendig at det settes strenge krav til hvordan gjenvinning av skip skal foregå.

Å gjenvinne et skip er en omfattende prosess som krever store anlegg til å utføre arbeidet på. For å gi et innblikk i hvordan gjenvinning av skip foregår vil oppgaven videre i dette kapitlet belyse de fire vanligste metodene å gjenvinne et skip på: tørrdokk, beaching, alongside og slipway. Hensikten med å belyse de ulike gjenvinningsmetodene er for å illustrere hvordan de påvirker det ytre miljø, samt å gi et innblikk i hvordan gjenvinningen av skip foregår.

### 3.1 Beaching

Som nevnt i delkapittel 1.1 ble 90% av alle gjenvunnede skip i 2020 utført ved beaching på strender i India, Bangladesh og Pakistan. Disse landene er foretrukne destinasjoner for beaching, ettersom de har store strandområder langs kystlinjene. Landene utnytter de store tidevannsforskjellene i form av å strandsette skipene ved høyvann slik at de kommer langt opp på stranden (Lloyd's Register, 2011, s.10).

Den største miljøutfordringen ved beaching oppstår om det kommer oljeutslipp fra skipene. Det vil da forurense det marine miljø, siden det ikke er noe anlegg for å stoppe forurensningen (Lloyd's Register, 2011, s.10). Norges Rederiforbund fraråder alle medlemmene å gjenvinne skip med beaching som metode (Henriksen, 2015).

Et utfordrende moment ved fraråding av beaching er at det blir mindre profitabelt for skipsrederne å benytte seg av gjenvinningsanlegg som er bedre utviklet. "Ved å selge til verft som anvender «beaching» vil man ofte kunne få betalt 3-7 millioner dollar mer per skip enn om man velger fullstandard huggeverft" (Henriksen, 2015). Dette er fordi Bangladesh, India og Pakistan har høyere stålpriser enn industriland som følge av høy etterspørsel, billig arbeidskraft og billige skipsgjenvinningsanlegg (Lloyd's Register, 2011, s. 5).



Figur 1. "Dawn at Alang Shipyards", 2015, av Adam Cohn. (<https://search.creativecommons.org/photos/a437b4cd-5cbe-4667-872f-1b0369afa411>). CC BY-NC-ND 2.0.

Figur 1 illustrerer hvordan skipene er strandet ved skipsgjenvinningsanleggene i Alang, India. Figuren illustrerer hvordan eventuell forurensning fra skipet vil havne direkte i det ytre miljø, de store tidevannsforskjellene vil da føre til en stor spredning.

Det som er spesielt med beaching er at det ikke anvendes faste installasjoner som for eksempel kraner. Dette gjør at skipet må deles opp manuelt med skjærebrenner og bæres for hånd vekk fra stranden.

Representanter fra Lloyd's Register besøkte i 2008 skipsgjenvinningsanlegg i Bangladesh, representantene beskrev arbeidsforholdene de lokale arbeiderne er utsatt for slik:

Bare footed workers carried raw plates to lorries, clambered over piles of scrap steel or waded out into the mud. Disorganisation and confusion prevailed. Almost no safety precautions were visible. Oil was dumped in pits on the beach and workers washed in puddles. There appeared to be a total lack of understanding of any of the issues or concerns (2011, s. 14).



Figur 2. "Ship Breaking Industry Thrives In Indonesia As Steel Demand Rises", 2010, av Ulet Ifansasti. ([https://quest-eb-com.galanga.hvl.no/search/beaching-ship-recycling/1/115\\_2712026/Ship-Breaking-Industry-Thrives-In-Indonesia-As-Steel-Demand#](https://quest-eb-com.galanga.hvl.no/search/beaching-ship-recycling/1/115_2712026/Ship-Breaking-Industry-Thrives-In-Indonesia-As-Steel-Demand#)) For educational use only.

Figur 2 viser hvordan arbeidere i Indonesia deler opp stålet til skipet manuelt med skjærebrenner. Det kommer tydelig frem i bildet at bruk av verneutstyr er manglende. De har verken på seg vernebriller eller skikkelig åndedrettsvern.

Til tross for de store utfordringene gjenvinning av skip også står overfor med tanke på arbeidsvilkår vil denne oppgaven som nevnt fokusere på de miljømessige utfordringene industrien står overfor, fordi at det vil bære for langt å se på begge deler. Det er likevel viktig å understreke at beaching er et problem, ikke bare for det ytre miljøet, men også for arbeiderne.

### 3.2 Alongside og slipway

Gjenvinning av skip “alongside” foregår ved at skipet ligger langs kaien. Videre deles skipet opp i mindre blokker før de løftes vekk med kran, til slutt ligger bare kjølen igjen. Kjølen taes så inn i en tørrdokk hvor den gjenvinnes (Lloyd’s Register, 2011, s.12).

Slipway ligner på beaching i den forstand at skipet seiles på land. Forskjellen er at skipet blir seilt i land på et hardt underlag (betong) istedenfor en strand og at det blir gjort i områder med lite tidevannsforskjeller (Lloyd’s Register, 2011, s.11).

Hovedforskjellene på alongside, slipway og beaching er at alongside og slipway bruker faste installasjoner med bruk av kraner og betongunderlag. Som nevnt i forrige delkapittel bruker ikke beaching noen faste installasjoner da arbeiderne eksempelvis bærer vekk delene fra skipet for hånd (Lloyd’s Register, 2011, s.11 og s. 12).

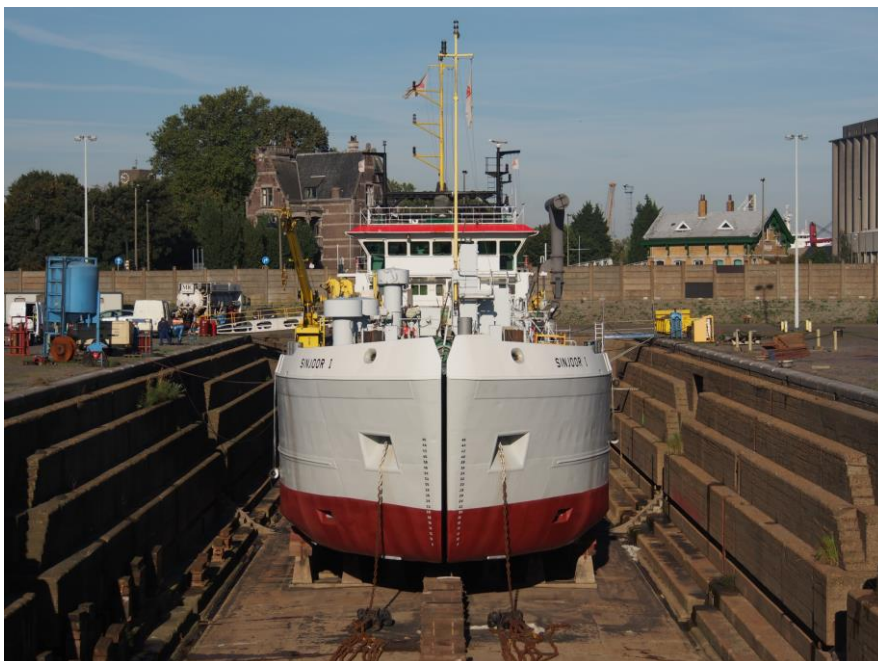
Både slipway og alongside blir gjort i områder med små tidevannsforskjeller. Dette fører til at eventuelle oljeutslipp fra skipet hovedsakelig vil føre til lokale forurensninger (Lloyd’s Register, 2011, s.11 og s. 12). Tidevannet er med på å bestemme hvor raskt eventuelle utslipp spres. Dette kommer av at store tidevannsforskjeller fører til sterkere havstrømmer, noe som gjør at eventuelle oljeutslipp spres over et større område raskere. Derfor vil alongside og slipway sammenlignet med beaching være en mindre miljøskadelig metode.

### 3.3 Tørrdokk

En tørrdokk er et anlegg hvor et skip kan seile inn i et basseng/dokk, og innløpet kan stenges. Deretter kan dokken tømmes for vann ved bruk av pumper. På denne måten vil kjølen til skipet ligge tørt (Rabbevåg, 2020).

Ved gjenvinning av skip i tørrdokk seiles skipet inn i dokken, deretter blir skipet demontert. Å gjenvinne et skip i tørrdokk er den tryggeste og mest miljøvennlige måten å gjenvinne et skip på. Årsaken til dette er at all potensiell forurensing fra skipet som gjenvinnes vil forbli i dokken slik at det kan håndteres på en miljømessig forsvarlig måte. Dermed vil det ikke forurense miljøet rundt (Lloyd's Register, 2011, s. 12). Videre i rapporten til Lloyd's Register skrives det at kostnadene med å bygge og vedlikeholde et slikt anlegg er vesentlig dyrere enn de andre metodene. Dette fører til at denne metoden er mindre lønnsom for rederiet (s. 12).

Beaching, alongside og slipway kan altså ikke måle seg med tørrdokk der alt utslipp vil forbli i dokken. Gjenvinning av skip i tørrdokk er med andre ord den klart beste løsningen for miljøet.



Figur 3. "File:Sinjoor I (ship, 1982), Drydock, Port of Antwerp pic3.JPG", 2015, av Alf van Beem. (<https://search.creativecommons.org/photos/bfb925a1-441b-4253-bb5d-377199986a2f>). CC0 1.0.

Figur 3 illustrerer skipet Sinjoor I i tørrdokk i Antwerpen, Nederland. Dette er ikke et skip som blir gjenvunnet. Bildet illustrerer likevel hvordan skipet befinner seg i et lukket anlegg der eventuell forurensning vil fanges opp av dokken.



## 4. Utvikling av internasjonalt regelverk

Før oppgaven går inn på det norske regelverket skal utviklingen av det internasjonale regelverket gjennomgås. Dette er fordi det norske regelverket bygger på det internasjonale regelverket. Som nevnt i delkapittel 2.2 må det internasjonale regelverket implementeres i norsk lov etter dualismeprinsippet. Regelverkene som skal gjennomgås her er Baselkonvensjonen og EUs grensekryssforordning, samt Hongkong-konvensjonen og EUs skipsgjenvinningsforordning.

I dette kapittelet vil vi gå i dybden på innholdet av Baselkonvensjonen. Dette for å skape et klart skille på hva som er gammel lov og hva som er ny. Under Baselkonvensjonen vil oppgaven også gå inn på EUs grensekryssforordning og avfallsforskriften § 13-1. Grunnen til at dette går inn under Baselkonvensjonen er fordi disse regelverkene, som nevnt i delkapittel 2.2, er tilnærmet lik og vi ser det ikke nødvendig å komme med separate analyser av hvert av dem.

Ved å se på hvilke regelverk som gjaldt tidligere, vil vi kunne se hvordan regelverkene har utviklet seg. Slik kan vi svare på den første delen av problemstillingen vår:

*Hvordan har reglene for gjenvinning av norske skip utviklet seg og hvilke regler gjelder i dag?*

Som oppgaven vil vise i dette kapittel er Baselkonvensjonen nå i hovedsak erstattet av skipsgjenvinningsforordningen som er basert på Hongkong-konvensjonen. Skipsgjenvinningsforordningen er implementert i norsk rett i skipsgjenvinningsforskriften.

### 4.1 Baselkonvensjonen

Den industrialiserte verden på 70- og 80-tallet førte til at bedrifter stadig oftere benyttet seg av og dumpet farlig avfall. Den parallelt økte miljøbevisstheten blant folket og innstramning i miljøpolitikken førte til økte priser på avfallshåndtering hos industrilandene (i-land). Dette skapte økte kostnader for private bedrifter, som følgelig gjorde at mange vurderte andre løsninger. På bakgrunn av dette startet en rekke bedrifter å eksportere avfall fra i-land til utviklingsland, eksempelvis til Øst-Europa og Afrika. Miljøbevisstheten i disse landene var



mindre utviklet samtidig som de førte en vesentlig mykere regulering på avfallshåndtering sett mot i-landene (Basel Convention, u.å.a).

Baselkonvensjonen er en internasjonal avtale som regulerer transport av farlig avfall på tvers av landegrenser. Som hovedregel forbyr avtalen å eksportere avfall ut fra OECD-land, med andre ord fra rike til fattigere land (Hambro, 2011). OECD (Organisation for Economic Co-operation and Development) er et samarbeid mellom industriland hvor økonomiske og sosiale spørsmål drøftes. På denne måten kan medlemslandene enkelt komme i dialog med hverandre (Regjeringen, 2012).

Baselkonvensjonen ble undertegnet i Basel, Sveits mars 1989 og ble gjort gjeldende fra mai 1992. Baselkonvensjonen har sin hensikt å gjøre avfallshåndtering sikkert, sett fra et menneskelig og miljøvennlig perspektiv. Konvensjonen reduserer generering av farlig avfall dersom det er mulig, og understreker at håndteringen av det skal foregå på forsvarlig vis uansett hvor det dumpes. Selv om konvensjonen regulerer transport av avfall over landegrenser, så forbyr den det ikke (Basel Convention, u.å.a).

I EU/EØS-området er Baselkonvensjonen gjennomført med grensekryssforordningen (Europaparlaments- og rådsforordning (EU) 1013/2006) som videre er gjennomført i norsk rett gjennom avfallsforskriften § 13-1 om grensekryssende forsendelser av avfall (Amble, 2018). I grensekryssforordningen blir det poengtert at den viktigste målsettingen til forordningen er å verne miljøet (Europaparlaments- og rådsforordning (EU) 1013/2006, punkt 1). En kan med dette si at formålet til grensekryssforordningen, og da også avfallsforskriften § 13-1, er å verne miljøet. Baselkonvensjonen ble undertegnet av Norge i juli 1990. Per dags dato er avtalen ratifisert av 188 land (Basel Convention, u.å.b).

Grensekryssforordningen punkt 35 sier “Det er nødvendig å sikre sikker og miljømessig forsvarlig opphogging av skip for å verne menneskers helse og miljøet...” (Europaparlaments- og rådsforordning (EU) 1013/2006, punkt 35). Forordningen mener med andre ord at det er nødvendig at skip blir hugget og gjenvunnet på en måte som er sikker både for menneskers liv og helse, så vel som miljøet.

Videre i grensekryssforordningen punkt 35, står det at et skip kan defineres som et skip samtidig som det er avfall. Dette gjør at skip som skal gjenvinnes defineres som avfall, noe som gjør at det vil være ulovlig å frakte dem ut av et OECD-område for gjenvinning. Dette var vanskelig for norske myndigheter å håndheve på en god måte (Sjøfartsdirektoratet, 2018). Det kommer av at det er komplisert å definere avfallets eksportør, ettersom at et skip kan oppholde seg på et geografisk område men ha flaggstat en annen plass. Det var også et problem at dersom beslutningen om å gjenvinne skipet ble tatt i internasjonalt farvann gjaldt ikke avfallsforskriften § 13-1.

Baselkonvensjonen er per dags dato ikke gjeldende for de fleste skip. Konvensjonen omfatter likevel fortsatt militære fartøy, norske skip med bruttotonnasje under 500 og større næringskip som utelukkende opererer i farvann som er innenfor norsk suverenitet eller jurisdiksjon. Disse fartøyene går av den grunn ikke inn under skipsgjenvinningsforskriftens anvendelsesområde. Regelverket er fremdeles gjeldende for transport av vanlig avfall over landegrensene (Sjøfartsdirektoratet, 2018). Det vil derfor være feil å si at regelverket ikke er gjeldende lenger. Det er dog ikke like relevant lenger når det kommer til gjenvinning av norske skip og oppgavens tema, fordi det i senere tid har kommet nye regler som mer spesifikt regulerer skip som skal gjenvinnes.

## 4.2 Hongkong-konvensjonen

Den internasjonale Hongkong-konvensjonen om sikker og miljømessig forsvarlig gjenvinning av skip ble først lagt fram for IMO (den internasjonale sjøfartsorganisasjonen) i 2009, under en konferanse i Hongkong. Utviklingen av konvensjonen var et resultat av samarbeid mellom IMO, ILO (den internasjonale arbeidsorganisasjonen) og partene til Baselkonvensjonen (Bull & Pettersen, 2010, s. 561). Konvensjonen skal sikre at et skip ikke skal utgjøre en fare for menneskeliv eller miljø når det blir resirkulert (International Maritime Organization, u.å.). Norge spilte en sentral rolle i å få frem Hongkong-konvensjonen, og kom med forslag om en slik konvensjon allerede i 1999. I 2013 ble Norge det første landet som ratifiserte konvensjonen (Sjøfartsdirektoratet, 2015).

Hongkong-konvensjonen vil ikke tre i kraft før minst 15 medlemsland som representerer minst 40% av den totale bruttotonnasjen representert av IMO-medlemsland har godkjent konvensjonen. Dersom dette kravet blir oppfylt vil det ta to år før konvensjonen trer i kraft.

Disse kravene er enda ikke oppfylt, dette er bakgrunnen for at konvensjonen enda ikke er trådt i kraft (International Maritime Organization, u.å.).

### 4.3 Skipsgjenvinningsforordningen

Forordningen tar utgangspunkt i Hongkong-konvensjonen, som skal sikre en sikker og miljømessig forsvarlig gjenvinning av skip. Ettersom Hongkong-konvensjonen ikke har oppfylt kravene for ikrafttredelse, fant EU det hensiktsmessig å fremskynde denne prosessen ved å lage en forordning (Europalov, 2017). På den måten kunne reglene tre i kraft tidligere enn de ellers ville, i EU- og EØS-området, i påvente av Hongkong-konvensjonen. Dette for at gjenvinning av skip kunne skje på en mer sikker og miljøvennlig måte.

Skipsgjenvinningsforordningen tar altså utgangspunkt i Hongkong-konvensjonen. Som vi skal komme nærmere tilbake til i delkapittel 6.3 vil det si at skipene blant annet pliktes til å ha liste over alle farlige materialer om bord. Videre setter forordningen, likt som Hongkong-konvensjonen, spesifikke krav til sertifiseringer og tilsyn på skipene gjennom hele skipets livstid. Når det kommer til krav for gjenvinningsanlegg utenfor EU, strekker skipsgjenvinningsforordningen seg imidlertid lengre enn Hongkong-konvensjonen. Alle gjenvinningsanlegg utenfor EU må godkjennes av EU-kommisjonen og føres opp på egen europeisk liste. For gjenvinningsanlegg i EU er lokale myndigheter ansvarlige for å godkjenne anleggene. På denne måten blir de oppført på den europeiske listen for godkjente gjenvinningsanlegg. Forordningen har også strengere sanksjoner ved regelbrudd, samt en strengere regulering av farlige stoffer (Regjeringen, 2018).

Formålet med skipsgjenvinningsforordningen er:

Formålet med denne forordning er å forebygge, redusere, minimere og så langt som mulig unngå ulykker, skader og andre skadevirkninger på menneskers helse og miljøet som skyldes gjenvinning av skip. Formålet med denne forordning er å forbedre sikkerheten, vernet av menneskers helse og Unionens havmiljø i hele skipets livsløp, særlig for å sikre at farlig avfall fra gjenvinning av skip får en miljømessig forsvarlig håndtering (2018, artikkel 1).

Formålet er dermed å minimere faren for ulykker, skader og andre skadevirkninger på menneskers helse og miljøet som følge av skipsgjenvinning. Videre har forordningen som formål å forbedre følgende elementer: sikkerhet, vernet av menneskers helse og EU's havmiljø under hele skipets driftstid. Disse elementene skal forbedres for å sikre at farlig avfall håndteres på en forsvarlig måte sett fra et miljøvennlig perspektiv.

#### 4.4 Oversikt

Det internasjonale regelverkets utvikling startet altså med å forby grensekryssende transport av avfall til land utenfor OECD, i den generelle Baselkonvensjonen av 1989. Videre ble Hongkong-konvensjonen presentert i 2009 som skulle gjøre skipsgjenvinning mindre skadelig for mennesker og miljø. På bakgrunn av at Hongkong-konvensjonens krav for ikrafttredelse ennå ikke er oppfylt fastsatte EU skipsgjenvinningsforordningen. Forordningen førte til at reglene trådte i kraft tidligere enn de ellers ville. Denne forordningen bygget på Hongkong-konvensjonen og erstattet Baselkonvensjonen sine bestemmelser som angår gjenvinning av skip. Dermed kan det internasjonale regelverket sies å ha utviklet seg fra Baselkonvensjonen til dagens Hongkong-konvensjon og skipsgjenvinningsforordning.

## 5. Tide Carrier saken

Som nevnt innledningsvis er Tide Carrier saken av særlig interesse for oppgaven. Vi har ikke registrert noen som har analysert dommen tidligere. Ved å analysere denne dommen vil vi illustrere hvordan rettspraksis utøves, noe som kan hjelpe oss med å besvare problemstillingen vår “Hvordan har reglene for gjenvinning av norske skip utviklet seg og hvilke regler gjelder i dag?”.

Vi har valgt å behandle Tide Carrier saken mellom utviklingen av internasjonalt regelverk (kap. 4) og analysen av norske lover og forskrifter (kap. 6). Dette fordi saken hovedsakelig tar for seg om det har foregått et brudd på tidligere rett, nemlig avfallsforskriften § 13-1, som vi dekket i delkapittel 4.1 under Baselkonvensjonen.

Det er ingen saker i norsk rett der noen har blitt dømt for brudd på den nye skipsgjenvinningsforskriften som kom i 2018. Dom i saken ble avsagt i Sunnhordland Tingrett, november 2020. Det straffbare forholdet i Tide Carrier saken ble imidlertid begått i tidsrommet 2016-2017, altså før skipsgjenvinningsforskriftens ikrafttredelse. Grunnloven § 97 sier “Ingen lov må gis tilbakevirkende kraft” (1814). Denne bestemmelsen sier at tiltalte skal dømmes etter reglene som var gjeldende under handlingens tidsrom.

Dommen er i dag ikke rettskraftig, siden den ble anket og venter per dags dato på å bli behandlet av lagmannsretten. Tingretten dømte tiltalte skyldig, men siden saken er anket er det viktig at tiltalte blir sett på som uskyldig til motsatte er bevist. Dette er bestemt i Grunnloven § 96 som blant annet sier “Enhver har rett til å bli ansett som uskyldig inntil skyld er bevist etter loven” (1814). Dette gjør at vi ikke vil nevne eller komme med meninger om tiltaltes skyld eller uskyld. Det som legges frem i dette kapittelet angående skyld er tingrettens vurdering av saken.

Vi begynner med å redegjøre for saksforholdene. Etter dette vil vi fortsette med å se på hvordan retten går frem for å svare på rettsspørsmålene sine. Dernest vil vi gi komme med våre refleksjoner rundt dommen.

## 5.1 Hendelsesforløp

Et selskap som tiltalte eide, kjøpte skipet Tide Carrier i 2007. Skipet ble aldri satt i kommersiell drift, grunnet flere forhold. Det ble gjort flere forsøk på å sette skipet i drift, men alle var mislykket (Sunnhordaland tingretts dom av 19-183171. november 2020 s. 5 og 6). Videre i kapittelet vil vi referere til tingrettsdommen som Tide Carrier dommen.

I juni 2015 ble det opprettet kontakt mellom tiltaltes selskap og selskapet Wirana. Den 8. juli 2015 ble skipet solgt til Julia Shipping Inc for 5 millioner USD. Julia Shipping Inc var et datterselskap av Wirana som ble opprettet spesielt for å utføre denne handelen (Tide Carrier dommen s. 9). Wirana er et *cash buyer* selskap. I denne sammenhengen er cash buyer et selskap som kjøper et skip for å gjenvinne skipet, for så å ta profitten fra vrakpanten.

Mot slutten av 2016 begynte Wirana å klargjøre skipet for å seile til Pakistan. Tiltaltes selskap skulle gjennomføre en test av skipet for å vise at det var sjøklart, altså i teknisk god nok stand til å gjennomføre seilasen til Pakistan. Før testseilasen måtte det utføres reparasjoner på skipet. Disse reparasjonene ble utført med assistanse fra tiltalte. Tiltalte formidlet også ulik informasjon til Wirana angående priser på arbeid som måtte utføres og eksempelvis drivstoffpriser i området. I samme periode fikk tiltalte et hjerneslag og ble liggende på sykehus og bedrev rehabilitering. Tiltalte koordinerte da en person til å representere seg og utføre de gjenstående oppgavene på vegne av seg selv (Tide Carrier dommen s. 11 og 12). Denne personen vil heretter bli omtalt som tiltaltes representant.

I januar 2017 kom mannskap fra Wirana om bord. Tiltalte hadde 20 % eierskap i en taubåt som var med skipet ut under et testseilas. Testseilasen var vellykket og skipet satte kursen mot Pakistan, selv om destinasjonen som var oppgitt var Dubai for ombygging (Tide Carrier dommen s. 12 og 13).

Når skipet kom utenfor Jærstrendene, fikk det motorhavari og måtte slepes til Gismarvik. Skipet fikk seilingsnekt av Sjøfartsdirektoratet, og Miljødirektoratet gav forbud mot at skipet kunne forlate Norge uten tillatelse. Om bord ble det funnet interiør, rør pakninger og liknende, som til sammen inneholdt omkring 260 tonn asbest (Tide Carrier dommen s. 21).

Wirana måtte betale et forelegg for forsøk på å frakte avfall til et land som ikke er medlem av OECD. Tiltalte ble dømt for å medvirke til dette (Tide Carrier dommen s. 13).

## 5.2 Tingrettens vurderinger

Hovedspørsmålet til tingretten var om tiltalte medvirket i forsøket på å eksportere avfall til en stat som ikke er medlem av OECD, uten samtykke fra Miljødirektoratet. Mer konkret var spørsmålet om tiltalte har medvirket i forsøk på å bryte avfallsforskriften § 13-1 jf. EF nr.1013/2006. Både medvirkning til lovbrudd og forsøk på lovbrudd kan være straffbart, jf. straffeloven §§ 15 og 16 (2005).

Tingretten vurderte flere tema rundt saken før dommen ble avsagt. Alle spørsmål som retten besvarte ble besvart ved bruk av bevis fra vitneavhør og/eller fysiske bevis. Retten benyttet seg også av tidligere høyesterettsdommer og lovendringer. Grunnen til at retten benyttet tidligere høyesterettsdommer for å avklare spørsmål, er fordi Høyesterett er over tingretten på den juridiske “stigen” og har dermed høyere rang. Avgjørelser fra Høyesterett har derfor høyere rettskildemessig vekt enn de lavere rettsinstanser og brukes derfor som rettskilde for tilsvarende saksforhold.

Retten måtte vurdere om det var snakk om fysisk medvirkning til å gjøre skipet sjøklart igjen. Dette fordi en fysisk handling kreves for å kunne bli dømt for medvirkning til handlingen. Retten så på dette spørsmålet for å vurdere om tiltalte gjorde mer enn det som vanligvis forventes av en selger med en lignende avtale.

I perioden før tiltalte ble sykemeldt hadde tiltalte satt hjulene i sving for å hjelpe til. Når tiltalte ble bedre igjen, sørget han for at Wirana fikk den hjelpen de trengte for å gjøre skipet sjøklart. Med dette ble tiltalte bedt av Wirana om å utnevne en “superintendent” (overordnet). Verken tiltaltes representant eller tiltalte husket at representanten hadde blitt utnevnt til en slik rolle. Tiltaltes representant sa dog at han kan ha blitt sett på som en med en slik rolle. Retten mente at det ikke var tvil om at tiltaltes representant hadde en slik rolle. Dette sa de på bakgrunn av oppgavene tiltaltes representant utførte, for å hjelpe med å få skipet tilbake i drift. Retten begrunnet dette med at det ikke ville være naturlig at tiltaltes representant involverte seg i den grad som han gjorde uten å ha fått beskjed om det fra sin overordnede (Tide Carrier dommen s. 26).

Retten brukte bevismaterialet til å begrunne at tiltaltes representant må ha handlet på vegne av tiltalte. Fra vitner og e-poster kom det frem at dette foregikk ved at det ble innhentet:

... tilbud fra dykkerselskap opp mot reparasjon av skade i skroget på skipet, for testing av smøreolje, innhentet priser på bunkers og smøreolje, samt for fjerning av sludge og spillolje, pris for taubåt assistanse, at han var til stede under havnestatskontroll etter ønske fra Wirana (Tide Carrier dommen, s. 25).

Disse oppgavene ble etter tingrettens vurdering utført av tiltaltes representant, i tidsrommet tiltalte selv hadde rehabilitering. Etter at retten hadde sett på gjeldende bevis fant de det ikke tvilsomt at det var ytt tilstrekkelig fysisk bistand til å kunne kalle det medvirkning.

Retten måtte videre avklare om tiltalte var klar over at skipet skulle vrakes, altså om det var forsøk på ulovlig avfallshåndtering (beaching av skip). Under avhør hadde tiltalte forklart at han trodde skipet skulle til Dubai for ombygging. Likevel mente tingretten at basert på eposter som var sendt mellom tiltalte og kontakter i Wirana, var tiltalte klar over at skipet skulle til Pakistan for å hugges. Tingretten mente også at tiltalte var klar over at skipet skulle vrakes siden han tilbydde Wirana ti lektere som kompensasjon for mislighold av salgavtalen. Disse lekterne ville ikke ha noen verdi utover at de også kunne hogges, som potensielt ville økt Wiranas totale vrakpant (Tide Carrier dommen, s. 28). Disse bevisene gjorde at tingretten mente at tiltalte uten tvil var klar over at skipet skulle gjenvinnes ulovlig. Basert på bevis fra epost mente retten også at tiltalte strakk seg langt for å hjelpe til med å gjøre skipet sjøklart igjen. I en av epostene sendt fra tiltalte til Wirana, stod det at tiltalte (med hjelpere) vil “do our utmost to assist you in connection with preparing the vessel for the voyage...” (Tide Carrier dommen, s. 25). Tiltalte ble i tillegg takket av Wirana som var fornøyd med hjelpen de fikk av tiltalte til å gjøre skipet sjøklart.

Tingretten vurderte dermed at tiltalte forsettlig (med vitende vilje) hadde medvirket til forsøk på ulovlig avfallshåndtering (beaching). Vilkårene for straff ble dermed oppfylt.

For å vurdere tiltaltes straffeutmåling så retten på tidligere høyesterettsdommer som også gjaldt miljøvern. De påpekte at det var en lovendring i 2014 som økte fokuset på slike saker



og at det skal straffes hardere enn tidligere. Retten konstaterte at det ikke var noen sak i norsk rett lik denne, men ved å se på andre saker som gjelder miljøvern kan de gjøre en analogisk vurdering. Analogi er en form for sammenligning, hvor man viser til noe som ligner.

Lovendringen la vekt på at saker som gjelder miljøkriminalitet, slik som den aktuelle saken, skal straffes relativt hardt for å virke avskrekkende for andre (Tide Carrier dommen, s. 32 og 33).

Retten la vekt på blant annet høyesterettsdom HR-2020-1353 som gjaldt brudd på plan- og bygningsloven. Selv om det ikke inngår i samme lovverk mente retten at spesielt en del av denne saken var verdt å ta opp:

I saker om miljøkriminalitet må det av allmennpreventive grunner reageres strengt. En forsvarlig forvaltning av naturen forutsetter at befolkningen etterlever gjeldende reguleringslovgivning. Ved å opptre slik A har gjort, vil dessuten grunneierne kunne oppnå en betydelig gevinst. Dette må tillegges vekt ved straffutmålingen, slik at boten ikke bare utgjør en bagatell post i byggeregnskapet (Tide Carrier dommen, s. 34).

Man ser at Høyesterett vurderte at straffutmålingen skulle være hard nok til at det ikke kunne ses på som en bagatell, eller en mindre utgift. I Tide Carrier saken tilsvarende dette at tiltalte, dersom han er skyldig, ikke skal kunne gå ut av saken med økonomisk gevinst.

Tingretten dømte tiltalte for å medvirke til at farlig avfall ble forsøkt eksportert fra Norge til et land som ikke var medlem av OECD, uten tillatelse. Retten la til grunn at han gjorde dette når han hjalp til med testing av skipet før avreise, og la til rette for at skipet skulle kunne seile. Han var ifølge retten på dette tidspunkt klar over at skipet skulle til Pakistan for å hogges (gjenvinnes). Han ble dømt etter forurensningsloven § 79 tredje ledd. jf § 31. jf § 32. og avfallsforskriften § 13-1 jf. (EF) nr 1013/2006 § 37 nr. 5 jf. nr. 1 litra b. jf § 35 nr. 4 bokstav a, jf. Strl (2005) § 16 jf. strl (2005) § 15.

Saken ble imidlertid anket og skal behandles i lagmannsretten på et senere tidspunkt. Dette gjør at dommen per i dag ikke er rettskraftig.

### 5.3 Våre refleksjoner rundt dommen

Fra høyesterettsdommen om brudd på plan- og bygningsloven kom det frem at Høyesterett mente at saker som gjelder miljøkriminalitet skal reageres strengt mot. Dette er ikke bare gjeldende i plan- og bygningssaken de omtaler, men også alle andre saker som gjelder miljøkriminalitet, deriblant Tide Carrier saken. Dette vil også være aktuelt i dag hvis noen skulle sende et skip til ulovlig gjenvinning og blir dømt etter skipsgjenvinningsforskriften. Dette utsagnet viser også det økende fokuset som har vært på miljøkriminalitet de senere årene som har ført til at en vil øke straffen for slike saker.

Tiltalte forklarte selv at han trodde skipet skulle til Dubai for å bygges om før det skulle få en kontrakt i Afrika. Retten mente at basert på bevisene som ble ført var det ikke tvil om at tiltalte var klar over at skipet skulle gjenvinnes. Dette er en viktig avklaring for oppgaven. Det viser at en reder ikke kan selge skipet sitt uten å stille seg ansvarlig for hva som blir gjort med det i etterkant. Oppgaven vil komme tilbake til dette i kapittel 7.

## 6. Analyse av norske lover og forskrifter

I dette kapitlet vil vi analysere forurensningsloven, skipssikkerhetsloven og skipsgjenvinningsforskriften, som alle tidligere er introdusert i delkapittel 2.2. Dette er norske lover og forskrifter som utgjør det gjeldende regelverket for norske skip i dag. Vi vil analysere disse lover og forskrifter for å besvare den siste delen av oppgavens problemstilling:

*Hvordan har reglene for gjenvinning av norske skip utviklet seg og hvilke regler gjelder i dag?*

Forurensningsloven er det mest generelle regelverket. Regelverket gjelder på land, i luft og på sjø. Skipssikkerhetsloven spisser seg inn til å gjelde for norske og utenlandske skip i norske farvann og blir i den forstand et mer spesifikt og utfyllende regelverk enn forurensningsloven. Ifølge *lex specialis*-prinsippet går mer spesifikke lover (spesiallover) foran generelle lover. Som vi skal komme tilbake til spesifiseres skipssikkerhetsloven av forskrifter, som for eksempel skipsgjenvinningsforskriften. Med tanke på oppgavens innledende avgrensninger vil vi, i dette kapitlet, fokusere på de delene av regelverkene som gjelder det ytre miljøet.

### 6.1 Forurensningsloven

Det mest generelle regelverket vedrørende miljø sikkerhet er forurensningsloven som gjelder både på land, i luft og til havs i Norge. Dette regelverket definerer hva forurensning er, og inneholder et generelt forbud mot forurensning. Forurensningsloven er gjeldende på Norges fastland og sjøterritorium. Norsk sjøterritorium strekker seg fra de ytterste skjær og holmer (grunnlinjen) til 12 nautiske mil utenfor (Benjaminsen, 2016). Forurensningsloven spiller og en viktig rolle i avfallsforskriften § 13-1, da skip som skal gjenvinnes blir definert som avfall jf. forurensningsloven § 27. Av denne grunn skal oppgaven i dette delkapitlet først ta for seg de generelle bestemmelsene i forurensningsloven som er relevant for oppgavens problemstilling og tema.

### 6.1.1 Almennelige bestemmelser om forurensning

Som nevnt i delkapittel 2.2 er forurensningslovens formål å verne om skader på helse og miljø som følge av forurensning. Hva som defineres som forurensning kommer frem i forurensningsloven § 6, men av hensyn til oppgavens relevans vil vi bare fokusere på første punkt:

- 1) tilførsel av fast stoff, væske eller gass til luft, vann eller i grunnen,
- 2) støy og rystelser,
- 3) lys og annen stråling i den utstrekning forurensningsmyndigheten bestemmer,
- 4) påvirkning av temperaturen

som er eller kan være til skade eller ulempe for miljøet (1983).

Dersom et skip tilfører miljøet fast stoff, væske eller gass til luft, vann eller i grunnen som skader eller er til fare for miljøet blir dette definert som forurensning. Eksempelvis dersom et skip får oljeutslipp i sjøen defineres dette som forurensning i henhold til § 6. Det fremkommer en plikt til å unngå forurensning jf. forurensningsloven § 7 første ledd "Ingen må ha, gjøre eller sette i verk noe som kan medføre fare for forurensning uten at det er lovlig etter § § 8 eller 9, eller tillatt etter vedtak i medhold av § 11" (1983). Denne bestemmelsen forbyr å forurense, samt å gjøre noe som kan medføre en fare for forurensning. Det eksisterer unntak, disse fremkommer i §§ 8-9 og § 11. § 8 omhandler begrensninger iplikten til å unngå forurensning. § 11 omhandler særskilte tillatelser til forurensende tiltak. § 9 er en relevant bestemmelse for oppgaven, som gir forurensningsmyndighetene mulighet til å fastsette forskrifter som stiller mer spesifikke krav til hvordan en verner om skader på helse og miljø, som følge av forurensning (forurensningsloven, 1983). Som oppgaven allerede har vært inne på eksisterer det forskrifter som setter rammer for hvordan gjenvinning av skip skal foregå, herunder skipsgjenvinningsforskriften og avfallsforskriften § 13-1. Disse forskriftene hjemles i forurensningsloven. Dette vil si at for å følge forurensningsloven må du også følge de forskrifter som forurensningsmyndighetene har utstedt.

### 6.1.2 Avfall

Tide Carrier ble dømt etter avfallsforskriften § 13-1, fordi skipet var definert som avfall og kunne da ikke eksporteres ut av OECD-område. Årsaken til at Tide Carrier ble definert som avfall var at skip som har til hensikt å kasseres defineres som avfall jf. forurensningsloven §

27 første ledd. Denne bestemmelsen definerer avfall som “... løsøregjenstander eller stoffer som noen har kassert, har til hensikt å kassere eller er forpliktet til å kassere” (forurensningsloven, 1983). En løsøregjenstand er en gjenstand som ikke står på fast grunn, altså gjenstander som kan flyttes (Jusleksikon, 2018). Dermed blir et skip etter regelverket definert som en løsøregjenstand. Med andre ord vil det si at et skip som er kassert, eller som noen har til hensikt å kassere defineres som avfall.

Forurensningsloven gir også forbud mot forsøpling av avfall. “Ingen må tømme, etterlate, oppbevare eller transportere avfall slik at det kan virke skjemmende eller være til skade eller ulempe for miljøet” (1983, § 28 første ledd). Denne bestemmelsen forbyr å tømme avfall fra skipet, etterlate, oppbevare eller transportere utrangerte skip på en måte som virker sjenerende, eller er til skade for miljøet.

Forurensningsloven inneholder viktige generelle krav, men mer spesielle krav finnes altså i andre regelverk. For vårt tema er det skipssikkerhetsloven og skipsgjenvinningsforskriften som gjennomgås videre i dette kapittel.

## 6.2 Skipssikkerhetsloven

### 6.2.1 Lovens hovedbestemmelser

I lys av oppgavens problemstilling er skipssikkerhetslovens § 36 spesielt relevant. Denne bestemmelsen var i utgangspunktet basert på Baselkonvensjonen, som forteller noe om hvordan regelverkene har sammenheng med hverandre. I dag må bestemmelsen også anses å være et uttrykk for, og en gjennomføring av Hongkong-konvensjonen og skipsgjenvinningsforordningen. I dette delkapittelet skal skipssikkerhetsloven analyseres. Vi vil innlede med de viktigste generelle bestemmelsene, videre om anvendelse og avslutningsvis vil bestemmelser som forbud mot forurensing trekkes frem.

Skipssikkerhetsloven § 36 første ledd sier:

Et skip som skal tas endelig ut av drift skal håndteres på en forsvarlig måte, slik at det ikke oppstår fare for liv, helse eller miljø (2007).

Lovbestemmelsen stiller dermed krav til at skipet håndteres på en miljømessig forsvarlig måte, slik at det ikke oppstår fare for det ytre miljø. Bestemmelsen kan sies å være et utslag av prinsippene i skipssikkerhetsloven §§ 1 og 31 som henholdsvis omhandler lovens formål og forbud mot forurensning. Dette fordi skip som skal gjenvinnes defineres som avfall jf. forurensningsloven § 27. Skipet kan da skade det ytre miljø dersom det ikke behandles forsvarlig.

Håndteringen av et skip som tas endelig ut av drift skjer optimalt sett, slik som nevnt avsluttende i delkapittel 3.3, i tørrdokk. På den måten vil skipet gjenvinnes mest mulig forsvarlig, samtidig som det ytre miljø i høyeste grad vernes mot den forurensning som måtte oppstå. Dette vil aller best stemme overens med kravene som stilles i § 36.

Med det ovennevnte sagt, vil gjenvinningsmetoden dog ikke være en utelukkende faktor for hvorvidt skipet som tas endelig ut av drift håndteres forsvarlig, uten fare for miljøet.

I henhold til skipssikkerhetsloven § 6 første ledd har rederiet en overordnet plikt:

til å påse at byggingen og driften av skipet skjer i samsvar med reglene gitt i eller i medhold av denne loven, herunder at skipsføreren og andre som har sitt arbeid om bord, etterlever regelverket (2007).

Med andre ord er det rederiet som har det overordnede ansvaret for å påse at bygging og drift, herunder at gjenvinning av skipet skjer i eller i medhold til skipssikkerhetsloven. Samt at skipsføreren og de andre som står for driften av skipet etterlever dette. Rederiet har også en overordnet plikt til å kontrollere at bestemmelsene i skipssikkerhetsloven faktisk følges, herunder § 36 om skip som tas endelig ut av drift.

### **6.2.2 Anvendelse**

Med skip siktes det til norske og utenlandske skip. Skip som er 24 meter eller mindre, som brukes utenfor næringsvirksomhet vil ikke omfattes av loven jf. § 2 skipssikkerhetsloven (2007). Det er derimot ikke et krav i henhold til lovforarbeidene "Selv om loven først og fremst er utformet med hensyn til skip i næringsvirksomhet, er det intet kriterium for å gi loven anvendelse at skipet brukes i næringsvirksomhet" (Nærings- og handelsdepartementet, 2006, s.105).

Det vil si at loven omfatter alle skip som driver næring og/eller er lengre enn 24 meter. Loven gjelder for norske skip, uansett hvor skipet befinner seg jf. § 3 (skipssikkerhetsloven, 2007).

### 6.2.3 Forbud mot forurensning (§ 31)

For å hindre forurensning fra skipet på det ytre miljø følger et forbud mot dette av skipssikkerhetsloven § 31 første ledd i tråd med forurensningsloven:

Forurensning av det ytre miljø ved utslipp eller dumping fra skipet, eller ved forbrenning av skadelige stoffer eller på annen måte i forbindelse med driften av skipet er forbudt, med mindre annet fremgår av lov eller forskrift fastsatt med hjemmel i lov (2007).

Det vil si at skip som forurenses kan bli strafferettslig forfulgt, dersom de ikke har spesiell tillatelse av lov eller forskrift med hjemmel i lov. Hvordan forurensning defineres kommer ikke fram i skipssikkerhetsloven, men lovforarbeidet til skipssikkerhetsloven poengterer at § 6 i forurensningsloven dekker begrepet tilstrekkelig (Nærings- og handelsdepartementet, 2006, s. 67). Dette viser hvordan de ulike regelverkene utfyller hverandre.

## 6.3 Skipsgjenvinningsforskriften

Skipsgjenvinningsforskriften trådte i kraft i Norge desember 2018 (forskrift om gjenvinning av skip og flyttbare innretninger, 2018, § 7). Den gjennomfører EUs skipsgjenvinningsforordning i norsk rett, som igjen er basert på Hongkong-konvensjonen. Forordningen ble vedtatt for å få på plass et adekvat regelverk i EU, noe som var viktig siden det er uvisst når Hongkong-konvensjonen trer i kraft. Skipsgjenvinningsforskriften gjelder for norske skip. Det er derimot gjort unntak for skip under 500 bruttotonn, militære skip og norske skip som seiler i norsk farvann under hele skipets driftstid (2018, artikkel 2). For disse skipene gjelder fortsatt avfallsforskriften § 13-1.

Skipsgjenvinningsforskriften er hjemlet i både skipssikkerhetsloven og forurensningsloven. Særlig er § 36 i skipssikkerhetsloven relevant. § 36 første ledd omhandler, som nevnt i underkapittel 6.2.1, skip som tas endelig ut av drift. Bestemmelsens andre ledd sier at departementet kan gi nærmere forskrift om hvordan kravene i første ledd skal overholdes

(skipssikkerhetsloven, 2007, § 36). Slike forskrifter gjenspeiler også lovforarbeidens merknad til § 36:

Annet ledd gir departementet hjemmel til i forskrifter å presisere de krav som stilles etter første ledd. Bestemmelsen peker spesielt på at slike forskrifter kan gi regler om meldeplikt og om fjerning av skadelige stoffer om bord. Oppregningen er imidlertid ikke uttømmende, jf. uttrykket «herunder», og bestemmelsen er dermed tilstrekkelig fleksibel til å gjennomføre et mulig fremtidig bindende internasjonalt regelverk om opphugging av skip (Nærings- og handelsdepartementet, 2006, s.122).

Det vil si at departementet har hjemmel til å fastsette forskrifter for å presisere kravene som stilles etter § 36 første ledd, som eksempelvis meldeplikt og om fjerning av skadelige stoffer om bord. Listen er dog ikke uttømmende og departementet kan fastsette nye forskrifter når det faller seg naturlig. Skipsgjenvinningsforskriften er et eksempel på dette. Forskriften bygger på § 36 i skipssikkerhetsloven ved å spesifisere hvordan skip som tas endelig ut av drift skal håndteres på en forsvarlig måte slik at det ikke oppstår fare for liv, helse og miljø.

Oppgaven vil videre i dette kapittelet analysere noen sentrale bestemmelser i skipsgjenvinningsforskriften som er spesielt relevant for oppgavens tema og problemstilling.

### **6.3.1 Inventory of Hazardous Materials-sertifikat (IHM)**

Skipsgjenvinningsforskriften forbyr og/eller begrenser installasjon og bruk av farlige materialer om bord på skip. Hva som defineres som farlige materialer står i vedlegg I og II av forskriften (forskrift om gjenvinning av skip og flyttbare innretninger, 2018, artikkel 4). For å kontrollere hvilke farlige materialer som er om bord på et skip, utsteder Sjøfartsdirektoratet eller et klaseselskap et sertifikat for fortegnelse av farlige materialer (Inventory of Hazardous Materials-sertifikat (IHM-sertifikat)) (2018, § 3). Sjøfartsdirektoratet kan utstede sertifikat for å unngå miljøforurensning jf. skipssikkerhetsloven § 33 (2007). IHM-sertifikatet skal være spesifikt for hvert skip. Sertifikatet er et bevis på at skipet etterkommer reglene i artikkel 4 som omhandler forbud og begrensning av installasjon og bruk av farlig materiale (forskrift om gjenvinning av skip og flyttbare innretninger, 2018, artikkel 5, nr. 3).



IHM-sertifikatet er bygget opp av tre deler:

- a) En liste over farlige materialer angitt i vedlegg I og II, i samsvar med bestemmelsene i nr. 1 og 2 i denne artikkel, og som finnes i skipets konstruksjon eller utstyr, med opplysninger om hvor de er plassert og om omtrentlige mengder (del I).
- b) En liste over driftsavfall som finnes om bord på skipet (del II).
- c) En liste over forråd som finnes om bord på skipet (del III) (forskrift om gjenvinning av skip og flyttbare innretninger, 2018, artikkel 5, nr. 5)

Del I av sertifikatet skal altså fastslå hva, hvor og hvor mye farlig materiale det er om bord. Del II stiller krav til loggføring av driftsavfallet til skipet. Driftsavfall er “avløpsvann og rester frambrakt ved normal drift av skip som omfattes av kravene i MARPOL-konvensjonen” (forskrift om gjenvinning av skip og flyttbare innretninger, 2018, artikkel 3, nr.5). Dette innebærer i hovedsak lensevann og slam. Lensevann er vann som inneholder olje. Slam er brukt olje (oljerester) som dannes under drift av maskineriet om bord. Del III av sertifikatet stiller krav til loggføring av lagerbeholdningen om bord. Lagerbeholdning er eksempelvis maling, kjemikalier, verktøy og lignende.

Del I av IHM-sertifikatet skal holdes oppdatert gjennom hele skipets driftstid, også dersom skipet ombygges. Del II og III av sertifikatet skal utfylles før skipet gjenvinnes (forskrift om gjenvinning av skip og flyttbare innretninger, 2018, artikkel 5, nr. 6-7).

IHM-sertifikatet skal, som nevnt innledningsvis i dette kapittelet, godkjennes av Sjøfartsdirektoratet eller et sertifisert klaseselskap. Del I av IHM-sertifikatet har en gyldighet på 5 år (forskrift om gjenvinning av skip og flyttbare innretninger, 2018, § 3).

For å få utstedt IHM-sertifikatet del I må skipet gjennomgå en førstegangsbesiktelse. Denne blir utført av Sjøfartsdirektoratet eller et klaseselskap og skal gjennomføres før skipet settes i drift (2018, artikkel 8, nr. 4).

Siden del I i IHM-sertifikatet er gyldig i 5 år, må det utføres en fornyelsesbesiktelse hvert femte år. Under fornyelsesbesiktelsen skal det kontrolleres at skipet fortsatt overholder kravene til del I av sertifikatet (forskrift om gjenvinning av skip og flyttbare innretninger, 2018, artikkel 8, nr. 5).

Dersom det foretas en vesentlig endring eller reparasjon av materialer i skipet som har en innvirkning på del I av IHM-sertifikatet skal det foretas en tilleggsbesiktelse. Besiktelsen skal dokumentere at endringene i skipet skjer i samsvar med kravene i IHM-sertifikatet (2018, artikkel 8, nr. 6).

I Tide Carrier saken kom det frem at skipet hadde ca. 260 tonn asbest om bord. Disse materialene ville i dag vært oppført i del I av skipets IHM-sertifikat. Dette kommer av at asbest står på listen over farlige materialer (forskrift om gjenvinning av skip og flyttbare innretninger, 2018, vedlegg 1 kontroll av farlig materiale). Asbestens lokasjon skal komme fram i sertifikatet, slik at en enkelt kan lokalisere farlig materiale om bord når skipet skal gjenvinnes. Siden Tide Carrier saken gikk for retten før skipsgjenvinningsforskriften trådte i kraft, var ikke Tide Carrier pliktet til å ha IHM-sertifikat om bord. Det vil likevel være med på å illustrere hvordan IHM-sertifikatet fungerer i praksis.

### **6.3.2 Krav om skipsgjenvinningsplan**

Det skal foreligge en skipsgjenvinningsplan før et skip sendes til gjenvinning. En skipsgjenvinningsplan skal omfatte hvordan gjenvinning av et aktuelt skip skal foregå (2018, artikkel 7, nr. 1). Skipsgjenvinningsplanen skal identifisere farlige materialer slik at den samsvarer med opplysningene i IHM-sertifikatet. Planen skal opplyse om mengden og type farlig materiale, og hvordan materialet skal behandles og lagres på skipsgjenvinningsanlegget (2018, artikkel 7, nr. 2). Det er Miljødirektoratet som vurderer og fatter vedtak av skipsgjenvinningsplanen for norske skip (2018, § 5).

### **6.3.3 Godkjente skipsgjenvinningsanlegg**

Den europeiske listen for skipsgjenvinningsanlegg er en liste over godkjente skipsgjenvinningsanlegg. I EØS-land er det myndighetene i landet hvor skipsgjenvinningsanlegget er lokalisert, som står for godkjenning av anlegget (forskrift om gjenvinning av skip og flyttbare innretninger, 2018, artikkel 14, nr. 1). Eksempelvis vil Miljødirektoratet godkjenne skipsgjenvinningsanlegg som er lokalisert i Norge (2018, § 5).

For å få godkjenning fra Miljødirektoratet må anleggene etterkomme kravene i artikkel 13 av skipsgjenvinningsforskriften. I lys av oppgavens avgrensning vil vi ikke gå i detalj på innholdet i artikkel 13. Det er likevel verdt å nevne artikkel 13, punkt 1 c) som fastslår at for å bli et godkjent skipsgjenvinningsanlegg må gjenvinningen av skipet drives fra faste konstruksjoner (forskrift om gjenvinning av skip og flyttbare innretninger, 2018). Det innebærer at ingen skip, som omfattes av skipsgjenvinningsforskriften, lovlig kan gjenvinnes på anlegg som ikke benytter faste installasjoner. Skipsgjenvinningsanleggene som anvender beaching har ingen faste installasjoner. Som det kommer frem i delkapittel 3.1 blir skipene manuelt delt opp, deretter blir bitene båret vekk av arbeiderne. Dette gjør at beaching i praksis blir forbudt.

#### **6.3.4 Gjenvinnings sertifikat (RfRC- Ready for Recycling Certificate) (Artikkel 9)**

Når et skip sendes til gjenvinning må det utstedes et gjenvinnings sertifikat, som viser at skipet er klarert til gjenvinning og overholder reglene i skipsgjenvinningsforskriften (Sjøfartsdirektoratet, 2020). For å få utstedt gjenvinnings sertifikatet må det gjennomføres en sluttbesiktelse. Dersom denne godkjennes vil skipet være klarert til gjenvinning (forskrift om gjenvinning av skip og flyttbare innretninger, 2018, artikkel 9, nr. 9).

Sluttbesiktelsen skal kontrollere at:

- a) fortegnelsen over farlige materialer oppfyller kravene i artikkel 5,
- b) skipsgjenvinningsplanen på korrekt vis gjenspeiler de opplysningene som finnes i fortegnelsen over farlige materialer, og oppfyller kravene i artikkel 7,
- c) det skipsgjenvinningsanlegget som skal gjenvinne skipet, står oppført på den europeiske listen (2018, artikkel 8, nr.7).

Det skal altså, som nevnt i underkapittel 6.3.1, kontrolleres at alle delene i IHM-sertifikatet oppfyller kravene i artikkel 5 om IHM-sertifikat.

For å få utstedt gjenvinnings sertifikatet må først Sjøfartsdirektoratet godkjenne alle delene i IHM-sertifikatet. Når dette er gjort, skal Miljødirektoratet godkjenne skipsgjenvinningsplanen

og se til at skipet blir gjenvunnet på et skipsgjenvinningsanlegg som er oppført på den europeiske listen.

### 6.3.5 Alminnelige krav til rederiet (artikkel 6)

Oppgaven har til nå gjennomgått regelverket for hvilke sertifikat som må utstedes for å gjenvinne et skip. I dette underkapittelet skal oppgaven redegjøre for kravene som gjelder rederiet.

Rederiet er ansvarlig for skipet, helt til den driftsansvarlige ved det aktuelle skipsgjenvinningsanlegget påtar seg ansvaret for skipet. Rederiet er ansvarlig for at regelverket i skipsgjenvinningsforskriften etterkommes under skipets drift og når det tas ut av drift for å gjenvinnes. Rederiet er altså ansvarlig for at IHM-sertifikatet er korrekt og at gjenvinningssertifikatet utstedes før skipet gjenvinnes (forskrift om gjenvinning av skip og flyttbare innretninger, 2018, artikkel 6, nr. 5). Rederiet skal også sikre at skipet som gjenvinnes har minimert beholdningen av lasterester, resterende brennolje og skipsavfall om bord (2018, artikkel 6, nr. 2).

Skipsgjenvinningsforskriften gjennomfører altså Hongkong-konvensjonen (selv om den konvensjonen ikke har trådt i kraft) og skipsgjenvinningsforordningen i norsk rett.

Skipsgjenvinningsforskriften er det mest omfattende regelverket for gjenvinning av skip i dag. I regelverket oppstilles strenge krav til rederiet under driften av skipet, og når skipet skal gjenvinnes.

## 6.4 Forvaltning av loven

Sjøfartsdirektoratet og Miljødirektoratet gav som nevnt i Tide Carrier saken seilingsnekt til skipet etter det havarerte. Årsaken var mistanke om at skipet skulle handle i strid med avfallsforskriften § 13-1. Sjøfartsdirektoratet brukte makten sin som forvaltere av lovverket til å nekte skipet å seile før alle dokumenter var i orden og skipet var sjøklart i henhold til § 52:

Tilsynsmyndigheten kan forby et skip å forlate havn eller pålegge det å gå til havn eller fastsette andre nødvendige tiltak overfor skipet, om nødvendig med bruk av tvang, innenfor de grensene som følger av folkeretten, såfremt:

- a) skipet ikke oppfyller krav i lov eller forskrift til teknisk, operativ eller miljømessig sikkerhet eller til arbeidsmiljø og personlig sikkerhet, og manglene klart utgjør en fare for de interessene som vedkommende krav er satt til å beskytte...  
(skipssikkerhetsloven, 2007).

Siden skipsgjennvinningsforskriften er relativt ny har det ikke vært noen tilfeller der norske myndigheter har håndhevet regelverket. Oppgavens forfattere har i den anledning vært i kontakt med, seniorrådgiver i Sjøfartsdirektoratet, Hilding Jönsson. Han kunne bekrefte at ingen skip har fått gebyr for overtredelse av skipsgjennvinningsforskriften (H. Jönsson, personlig kommunikasjon, 26. mars 2021). Videre i kommunikasjonen med Sjøfartsdirektoratet har oppgavens forfattere fått innspill til hvordan Sjøfartsdirektoratet utøver loven i praksis. Eksempelvis dersom Sjøfartsdirektoratet fatter mistanke om at noen har brutt regelverket de forvalter, vil de opprette en sak som blir sendt til en juristgruppe som jobber for dem. Denne gruppen må så avgjøre om det skal ilegges et gebyr for bruddet eller om det har skjedd noe straffbart som bør anmeldes til politiet. Hvis rederiet må betale et gebyr, har de rett til å klage på dette og få saken gjennomgått på nytt.

## 7. Diskusjon

I de tidligere kapitlene har vi analysert og klargjort gamle og nye lovbestemmelser. I lys av dette vil vi i dette kapitlet diskutere rundt problemstillingen vår:

Hvordan har reglene for gjenvinning av norske skip utviklet seg og hvilke regler gjelder i dag?

Vi vil også fremme våre egne meninger om hvordan regelverket har forbedret seg, og se hvilke fordeler som kommer med det nye regelverket. Videre skal vi diskutere rundt hvordan vi tror Tide Carrier dommen ville blitt behandlet i dag. Avslutningsvis vil vi belyse smutthull i regelverket.

Avfallsforskriften § 13-1 var tidligere det gjeldende regelverket for gjenvinning av norske skip. Som vist i oppgaven er det nå fastsatt et nytt regelverk, skipsgjenvinningsforskriften.

Avfallsforskriften § 13-1 er et generelt regelverk som forbyr å eksportere avfall ut av OECD-områder. Skipsgjenvinningsforskriften er derimot et mer spesifikt regelverk som kontrollerer skipet under drift, og etter skipet er tatt ut av drift for å gjenvinnes. Som oppgaven har vist til er forskjellene mellom avfallsforskriften § 13-1 og skipsgjenvinningsforskriften store, noe som gjør det vanskelig å sammenligne de to regelverkene. De har likevel det samme overordnede formålet, nemlig å øke miljø sikkerheten.

Skipsgjenvinningsforskriften stiller strenge krav under skipets driftstid ved kontroll av IHM-sertifikat. Så vel som i tiden før gjenvinning ved kontroll av gjenvinningssertifikat. Når skipet tas ut av drift, skal Sjøfartsdirektoratet og Klima- og miljødepartementet kontrollere at skipet etterkommer de krav som skipsgjenvinningsforskriften stiller før det kan gjenvinnes.

Avfallsforskriften § 13-1 stiller ikke noen krav til kontroll av skipet, hverken under driftstid eller før det tas ut av drift. I henhold til avfallsforskriften § 13-1 er det forbudt å eksportere skip som er definert som avfall til et land utenfor OECD. Grensekryssende forsendelser av avfall er lovlig internt mellom OECD-landene, men det må foreligge en avtale som er godkjent av både Klima- og miljødepartementet og importlandets myndigheter. Ettersom at skip som skal gjenvinnes defineres som avfall jf. forurensningsloven § 27, er det ulovlig å eksportere skip utenfor OECD, jf. avfallsforskriften § 13-1. På denne måten minsker risikoen for at avfall ender opp til destinasjoner uten tilstrekkelige gjenvinningsfasiliteter.

Kravene skipsgjenvinningsforskriften stiller fører til at gjenvinning av skipet må foregå på et anlegg som er oppført på den europeiske listen for skipsgjenvinningsanlegg. Dette medfører at anleggene er pliktet til å følge en rekke regler som kommer frem i forskriften. For eksempel stilles det krav til at anleggene må ha faste installasjoner, herunder kraner, betong og lignende. Dette medfører at beaching i prinsippet er forbudt. Det er verdt å merke seg at dersom skipsgjenvinningsanleggene i Asia skulle etterkomme kravene om faste installasjoner, ikke nødvendigvis betyr at de blir godkjente. Forskriften stiller flere strenge krav til hvordan arbeidsforholdene og miljø sikkerheten skal være på gjenvinningsanleggene, som også er essensielt for å bli oppført på den europeiske listen. Tilsynsmyndighetene må bruke reelle hensyn når de skal vurdere om et anlegg skal godkjennes eller ikke.

For å oppsummere poengene vi foreløpig vil trekke frem fra diskusjonen, er skipsgjenvinningsforskriften et mer omfattende regelverk. Forskriften oppfyller bedre formålet om å gjøre gjenvinningen av skip mer miljøvennlig. Dette ved mer konkrete bestemmelser, som fører til bedre kontroll av skipet både under driftstid og når det skal gjenvinnes. Avfallsforskriften § 13-1 regulerer bare selve eksporten.

Skipsgjenvinningsforskriften regulerer derimot både eksport av skip (skipsgjenvinningsplanen), og kontroller gjennom hele skipets livsløp (IHM-sertifikat). Med andre ord har regelverket utviklet seg fra å være generelt til å bli mer spesifikt, utfyllende og bedre.

Vi skal nå se på hvordan gjenvinningen av Tide Carrier kunne vært gjennomført på lovlig vis etter det gamle regelverket, avfallsforskriften § 13-1. Samt hvordan gjenvinning av skipet kunne foregått lovlig etter dagens regelverk, skipsgjenvinningsforskriften. Årsaken til at vi trekker frem Tide Carrier saken er for å belyse utviklingen og illustrere hvordan gjeldende regelverk fungerer.

#### *Avfallsforskriften § 13-1*

Tide Carrier ble forsøkt eksportert uten godkjennelse fra Klima- og miljødepartementet til Pakistan, som ikke er medlem av OECD. Dette er i strid med avfallsforskriften § 13-1. Som nevnt tidligere i diskusjonen er det forbudt å eksportere skip ut av et OECD-land. Det ville altså ikke vært mulig å få en godkjent avtale om å eksportere skipet til Pakistan lovlig. Dersom Tide Carrier ble gjenvunnet i OECD-område med en godkjent avtale mellom eksportør og importør, ville det vært i tråd med avfallsforskriften § 13-1.

*Skipsgjenvinningsforskriften*

Om vi tar et tilbakeblikk til hendelsesforløpet til dommen, ble det gjort funn av ca 260 tonn asbest om bord på Tide Carrier. Dette materialet ville i henhold til dagens regelverk blitt loggført i skipets IHM-sertifikatet del I. For å få dette godkjent ville Sjøfartsdirektoratet eller et klassifisert klasseselskap fysisk gått om bord på Tide Carrier. De ville da verifisert hvor mye asbest skipet inneholdt, samt hvor det var lokalisert. Dette er en bestemmelse som ville omfattet skipet før det ble tatt ut av drift. Når skipet ble tatt ut av drift til fordel for gjenvinning, måtte rederiet fått et godkjent gjenvinningssertifikat. Herunder at alle delene av IHM-sertifikatet var oppfylt, skipsgjenvinningsplanen var godkjent av Miljødirektoratet og at gjenvinningen av skipet foregikk på et godkjent anlegg som står på den europeiske listen.

Ingen av skipsgjenvinningsanleggene som benytter beaching som metode er oppført på den europeiske listen. På bakgrunn av dette kan man si at denne delen av regelverket har likhetstrekk med avfallsforskriften § 13-1. Dette ved at begge regelverkene regulerer hvor skipene lovlig kan gjenvinnes. Likevel åpner skipsgjenvinningsforskriften opp for at skipsgjenvinningsanlegg utenfor OECD-området kan anvendes, dersom de blir godkjent på den europeiske listen (Miljødirektoratet, 2020).

Til tross for at skipsgjenvinningsforskriften er et mer dekkende regelverk, bør det nevnes at forsøk på å omgå regelverket kan også forekomme under gjeldende regelverk. Slik som angivelig ble gjort i Tide Carrier saken. Med andre ord: dersom rederiene er villig til å omgå reglene vil det fremdeles være mulig. Dette kan derimot være tvilsomt og følgelig ulovlig.

Årsaken til at rederier kan være villig til å forsøke å omgå loven er det økonomiske aspektet. Rederiene tjener betydelig mer på å gjenvinne skipet sitt på en strand i Pakistan enn hvis de gjenvinner skipet på en mer miljøvennlig måte, eksempelvis i tørrdokk. Et rederi kan, som nevnt i delkapittel 3.1, få 3-7 millioner dollar mer for å gjenvinne et skip på en strand i Asia enn ved å bruke tørrdokk og andre mer miljøvennlige metoder.. Siden rederiene er selskap som i bunn og grunn ønsker å tjene penger, vil de ganske naturlig trekkes mot mulighetene for høyest profitt. Dette gjenspeiles i at 90% av alle skip i 2020 ble gjenvunnet på strender i Asia (NGO Shipbreaking platform, 2021).



Dersom rederiene skal trekkes mot andre mer miljøvennlige og mindre lønnsomme løsninger må det derfor insentiver til for å motivere rederiene. For eksempel ved å tilby statlige kompensasjonsordninger. På den måten vil ikke rederienes økonomiske intensjoner komme foran miljøvern. Slik regelverket er nå er det få fordeler for rederiene som velger det mest miljøvennlige alternativet. Skipsgjenvinningsforskriften setter strenge rammer for hvordan gjenvinningen skal foregå. Dette uten å gi gode insentiver til rederiene, foruten at rederiene blir straffet dersom de bryter loven.

Noen ganger må det brukes både pisk og gulrot, altså både straff og belønning. Formålet med regelverket er miljø sikkerhet. Det er en erkjennelse at så lenge det er penger involvert vil det alltid være krefter som søker å utnytte muligheter som man kan tjene på. Hvis risikoen er lav for å bli tatt sammen med stor gevinst kan man nesten forvente å ikke oppnå formålet med regelverket. For å nå formålet til skipsgjenvinningsforskriften med å begrense skadevirkninger på menneskers helse og miljøet, tror vi derfor at motivasjon av økonomisk art må til for å få rederiene til å følge regelverket.

Utfordringene til dagens regelverk er at de ikke gjelder globalt. Det er nettopp dette som er formålet med Hongkong-konvensjonen: å fastsette et globalt regelverk som også gjelder for land utenfor EU. Med det sagt finnes det flere smutthull i skipsgjenvinningsforskriften. Eksempelvis ved å flagge ut skipet (endre flaggstat), eller å selge til noen utenfor regelverkets jurisdiksjon (EU/EØS)), som i sin tur vil beache skipet.

Disse smutthullene blir også omtalt i en masteroppgave ved UiB, der de oppsummerer smutthullene i regelverket slik:

Dels skyldes dette begrensninger i virkeområde, dels skyldes det kompliserte transaksjonsstrukturer som gir bevismessige problemer. Her er særlig den utbredte bruken av cash-buyers som mellomledd en kompliserende faktor. Andre salg, flaggskifter eller reposisjonering av skipet i forkant av skrapingen kan også bidra til å gjøre straffeforfølgning problematisk (*Rekkevidden av straffeansvaret ved resirkulering av skip*, 2019, s.53).

Så ved å flagge ut skipet kan rederiet omgå regelverket. Eksempelvis dersom et norsk skip flagger ut til et land utenfor EU, omfattes det ikke av skipsgjenvinningsforordningen/forskriften lengre. En annen måte rederiene kan unngå regelverket på er ved å selge skipet til cash buyers. Det var dette som var tilfelle med Tide Carrier. Rederiet solgte båten til et annet selskap (Wirana), som tok risikoen ved å sende skipet ut av OECD-område. Dette smutthullet ville også vært mulig å utnytte under gjeldende regelverk, for å få høyere profitt av gjenvinningen.

Selv ved å benytte seg av noen av disse smutthullene kan, som nevnt i delkapittel 5.3, en tidligere eier fortsatt stilles ansvarlig dersom han har medvirket og handlet med forsett. Det var dette som skjedde i Tide Carrier saken. Denne saken vil trolig virke avskrekkende for andre som ønsker å benytte seg av cash buyers eller andre smutthull i fremtiden, når de ser konsekvensene lovbruddet kan medføre.

## 8. Konklusjon

Dette forskningsprosjektets mål var å besvare problemstillingen:

Hvordan har reglene for gjenvinning av norske skip utviklet seg og hvilke regler gjelder i dag?

Tidligere var det avfallsforskriften § 13-1 som var det gjeldende regelverket for gjenvinning av norske skip. Forskriften er en gjennomføring av Baselkonvensjonen i norsk rett. Dette er et generelt regelverk som ikke bare gjaldt for skip, men også for annet avfall. Regelverket forbød eksport av utrangerte skip til land som ikke var medlem av OECD. Avfallsforskriften § 13-1 bydde på utfordringer for tilsynsmyndighetene når det kom til overvåking av regelverket. Dette førte til at det i 2009 ble fremlagt forslag fra IMO om en ny konvensjon, Hongkong-konvensjonen. Denne skulle gjøre det lettere å sikre at gjenvinning av skip ble utført på en trygg og miljø sikker måte. Hongkong-konvensjonen har enda ikke trådt i kraft, fordi det ikke er mange nok land som har ratifisert den enda. Dette førte til at EU fastsatte skipsgjenvinningsforordningen, som er gjennomført i norsk rett under skipsgjenvinningsforskriften. Forskriften førte til at reglene fra Hongkong-konvensjonen ble innført i Norge, selv om konvensjonen enda ikke er ratifisert. Skipsgjenvinningsforskriften minsker sjansen for forurensning av det ytre miljø. Det vil dog fremdeles være mulig å benytte seg av cash buyers eller å flagge ut skipet så lenge et globalt regelverk ikke er på plass. Men slik Tide Carrier saken viste til, vil slike forsøk på omgåelse av regelverket likevel kunne bli ansett som ulovlig og straffbart. I påvente av Hongkong-konvensjonen er skipsgjenvinningsforskriften uansett et skritt i riktig retning.

Skipsgjenvinningsforskriften stiller krav til at alle skip skal loggføre lokasjon og mengde av farlige stoffer om bord. Den stiller også krav til at alle skip må ha et gjenvinningssertifikat før skipet kan sendes til gjenvinning. Det er dette som gjør at skipsgjenvinningsforskriften er et mer utfyllende og komplett regelverk. Forskriften setter tydeligere rammer for hvordan skip lovlig kan gjenvinnes i forhold til avfallsforskriften § 13-1.

Reglene for å gjenvinne norske skip har utviklet seg fra det generelle i avfallsforskriften § 13-1 til det mer detaljerte og bedre i skipsgjenvinningsforskriften. Regelverket som gjelder for gjenvinning av norske skip i dag er skipsgjenvinningsforskriften. Avfallsforskriften § 13-1 er derimot fremdeles gjeldende for skip under 500 bruttotonn, militære skip og norske skip som seiler i norsk farvann under hele skipets driftstid.

## 9. Kilderegister

Amble, B. (2018, 07. desember). *Strengere krav når skip skal hogges opp*. Hentet 26. februar 2021 fra <https://www.sdir.no/aktuelt/nyheter/strengere-krav-nar-skip-skal-hogges-opp/>

Avfallsforskriften. (2004). Forskrift om gjenvinning og behandling av avfall (FOR-2004-06-01-930). Hentet fra <https://lovdata.no/forskrift/2004-06-01-930>

Basel convention. (u.å.a). *History of the negotiations of the Basel Convention*. Hentet 17. februar 2021 fra <http://www.basel.int/TheConvention/Overview/History/Overview/tabid/3405/Default.aspx>

Basel convention. (u.å.b). *Parties & signatories*. Hentet 17. februar 2021 fra <http://www.basel.int/?tabid=4499>

Benjaminsen, L.V. (2016, 01. februar). *Fakta om forurensningsloven* Hentet 26. februar 2021 fra <https://www.kystverket.no/Beredskap/ansvar-og-roller/lovverk/Forurensningsloven/Om-forurensningsloven/>

Bull, H. J., & Pettersen, T. H. (2010). *Skipssikkerhetsloven : med kommentarer* Bergen: Fagbokforl.

Eckhoff, T. & Helgesen, J.E. (2001). *Rettskildelære*. (5. utg). Oslo: Universitetsforl.

Europalov. (2017, 01. juni). *Sammendrag av innhold*. Hentet 2. mars 2021 fra <https://www.europalov.no/rettsakt/skipsgjenvinningsforordningen/id-5416>

Europaparlaments- og rådsforordning (EU) 1013/2006 av den 14. juni 2006 om overføring av avfall. Hentet fra <https://lovdata.no/static/NLX3/32006r1013.pdf>

Falkanger, T & Gisle, J. (10. januar 2021) *Rettskilder*. Hentet 23. mars 2021 fra <https://snl.no/rettskilder>

Forskrift om gjenvinning av skip og flyttbare innretninger. (2018). Forskrift om gjenvinning av skip og flyttbare innretninger. (FOR-2004-06-01-930). Hentet fra <https://lovdata.no/forskrift/2018-12-06-1813>

Forurensningsloven - forurl. (1983). Lov om vern mot forurensninger og om avfall (LOV-1981-03-13-6). Hentet fra fra <https://lovdata.no/lov/1981-03-13-6>

Grunnloven - GRL. (1814). *Kongeriket Norges Grunnlov*. (LOV-1814-05-17). Hentet fra <https://lovdata.no/lov/1814-05-17>

Gulichsen, A. (1. juni 2018). *Juridisk litteratur kan være en viktig rettskilde*. Hentet 23. mars 2021 fra <https://www.jus.uio.no/ior/forskning/aktuelle-saker/2018/juridisk-litteratur.html>

Hambro, E. (2011, 07. april). *Strengere regler for eksport av avfall*. Hentet 19. februar 2021 fra <https://www.okokrim.no/strengere-regler-for-eksport-av-avfall.416167.no.html>

Henriksen, S. (2015, 17. august). *Sier nei til beaching av skip*. Hentet 3. februar 2021 fra <https://rederi.no/aktuelt/2015/nei-til-beaching-av-skip/>

Holme, I.M. & Solvang, B.K. (1996). *Metodevalg og metodebruk* (3. utg). Oslo: TANO.

International Maritime Organization (u.å.) *Recycling of ships* Hentet 19. februar fra <https://www.imo.org/en/OurWork/Environment/Pages/Ship-Recycling.aspx>

International Maritime Organization. (2009). *HONG KONG INTERNATIONAL CONVENTION FOR THE SAFE AND ENVIRONMENTALLY SOUND RECYCLING OF SHIPS, 2009*. Hentet fra [https://www.ilo.org/wcmsp5/groups/public/---ed\\_protect/---protrav/--safework/documents/normativeinstrument/wcms\\_154921.pdf](https://www.ilo.org/wcmsp5/groups/public/---ed_protect/---protrav/--safework/documents/normativeinstrument/wcms_154921.pdf)

Jacobsen, D.I. (2018). *Hvordan gjennomføre undersøkelser : Innføring i samfunnsvitenskapelig metode* (3. utg). Oslo: Cappelen Damm akademisk.

Jusleksikon. (2017, 31. mars). *Lovforarbeider*. Hentet 23. mars 2021 fra <https://jusleksikon.no/wiki/Lovforarbeider>

Jusleksikon. (2018, 29. januar). *Løsøre*. Hentet 04. april fra <https://jusleksikon.no/wiki/L%C3%B8s%C3%B8re>

Jusleksikon. (2020, 7. mars). *Rettspraksis*. Hentet 22. mars 2021 fra <https://jusleksikon.no/wiki/Rettspraksis>

Lloyd's Register. (2011) *Ship Recycling Practice and regulation today*. Hentet fra <https://shipbreakingplatform.org/wp-content/uploads/2018/11/Ship-Recycling-Lloyds-Register-report-June-2011.pdf>

Miljødirektoratet. (14. oktober 2020). *Gjenvinning av skip - skipsopphugging*. Hentet 02. april 2021 fra <https://www.miljodirektoratet.no/naringsliv/import-eksport/gjenvinning-av-skip/>

NGO Shipbreaking platform. (u.å.). *Why ships are toxic*. Hentet 16. februar fra <https://shipbreakingplatform.org/issues-of-interest/why-ships-are-toxic/>

NGO Shipbreaking platform. (2021, 02. februar). *2020 Annual List of Ships Scrapped Worldwide* Hentet 18. februar fra <https://shipbreakingplatform.org/platform-publishes-list-2020/>

Nærings- og handelsdepartementet. (2006) Om lov om skipssikkerhet (skipssikkerhetsloven) (Ot. prp. nr. 87 (2005-2006)). Hentet fra <https://www.regjeringen.no>

Rabbevåg, F. (2020, 26. mars). *Tørdokk*. Hentet 9. februar 2021 fra <https://snl.no/t%C3%B8rrdokk>

Regjeringen. (2012, 07. november). *Kort om OECD*. Hentet fra [https://www.regjeringen.no/no/tema/naringsliv/handel/ud\\_innsikt/om\\_oecd/id707180/](https://www.regjeringen.no/no/tema/naringsliv/handel/ud_innsikt/om_oecd/id707180/)

Regjeringen. (2018, 20. desember). *EUs skipsgjenvinningsforordning*. Hentet 2. mars 2021 fra <https://www.regjeringen.no/no/sub/eos-notatbasen/notatene/2012/okt/eus-skipsopphuggingsforordning/id2433908/>

*Rekkevidden av straffeansvaret ved resirkulering av skip: Med særlig fokus på gjerningsbeskrivelse, jurisdiksjon, aktuelle ansvarssubjekter og lovskravet*. (2010).

(Masteroppgave) Hentet fra [https://bora.uib.no/bora-xmlui/bitstream/handle/1956/20093/32\\_JUS399\\_V19.pdf?sequence=1&isAllowed=y](https://bora.uib.no/bora-xmlui/bitstream/handle/1956/20093/32_JUS399_V19.pdf?sequence=1&isAllowed=y)

Simonsen, S. (2020). *Hva er rettsvitenskapelig og juridisk metode?* Upublisert manuskript. Institutt for maritime studier, Høgskulen på Vestlandet.

Sjøfartsdirektoratet. (2015, 27. november). *Opphugging av skip*. Hentet 9. februar fra <https://www.sdir.no/sjofart/fartoy/miljo/opphugging-av-skip/>

Sjøfartsdirektoratet. (2018). *Nye regler om gjenvinning av skip og flyttbare innretninger* (Rundskriv RSR 10/2018). Hentet fra <https://www.sdir.no/sjofart/regelverk/rundskriv/nye-regler-om-gjenvinning-av-skip-og-flyttbare-innretninger/>

Sjøfartsdirektoratet. (2020, 26. februar). *IHM- og RfRC-sertifikater*. Hentet 17. mars fra <https://www.sdir.no/sjofart/fartoy/sertifikater-tillatelser-og-dokumenter-for-fartoy/ihm-og-rrc-sertifikater/>

Skipssikkerhetsloven. (2007). Lov om skipssikkerhet. (LOV-2007-02-16-9). Hentet fra <https://lovdata.no/lov/2007-02-16-9>

Skodvin, K.E. (2021, 8. februar). *Dualisme (jus)*. Hentet 25. april fra [https://snl.no/dualisme\\_-\\_jus](https://snl.no/dualisme_-_jus)

Solhaug, S. (27. juni 2017). *Trenger du hjelp med et systematisk litteratursøk? Vi hjelper deg*. Hentet 23. mars 2021 fra <https://www.ntnu.no/blogger/ub-samfunn/2017/06/27/trenger-du-hjelp-med-et-systematisk-litteratursok-vi-hjelper-deg/>



Straffeloven - strl. (2005). Lov om straff (straffeloven). (LOV-2005-05-20-28). Hentet fra <https://lovdata.no/lov/2005-05-20-28>

Strand, V.B. (2019, 31. juli). *Ratifikasjon*. Hentet 3. februar 2021 fra <https://snl.no/ratifikasjon>

United Nations Environmental Programme. (1989). *BASEL CONVENTION ON THE CONTROL OF TRANSBOUNDARY MOVEMENTS OF HAZARDOUS WASTES AND THEIR DISPOSAL*. Hentet fra <https://wedocs.unep.org/bitstream/handle/20.500.11822/8385/-Basel%20Convention%20on%20the%20Control%20of%20Transboundary%20Movements%20of%20Hazardous%20Wastes%20-20113644.pdf?sequence=2&isAllowed=>

## 9.1 Figurer

Cohn, A. (2015). *Dawn at Alang Shipyards*. Hentet fra <https://search.creativecommons.org/photos/a437b4cd-5cbe-4667-872f-1b0369afa411>

Ifansasti, U. (2010) *Ship Breaking Industry Thrives In Indonesia As Steel Demand Rises*. Hentet fra [https://quest-eb-com.galanga.hvl.no/search/beaching-ship-recycling/1/115\\_2712026/Ship-Breaking-Industry-Thrives-In-Indonesia-As-Steel-Demand#](https://quest-eb-com.galanga.hvl.no/search/beaching-ship-recycling/1/115_2712026/Ship-Breaking-Industry-Thrives-In-Indonesia-As-Steel-Demand#)

van Beem, A. (2015) *File:Sinjoor I (ship, 1982), Drydock, Port of Antwerp pic3.JPG*. Hentet fra <https://search.creativecommons.org/photos/bfb925a1-441b-4253-bb5d-377199986a2f>