



Innst. 293 S

(2012–2013)

Innstilling til Stortinget fra energi- og miljøkomiteen

Prop. 73 S (2012–2013)

Innstilling fra energi- og miljøkomiteen om samtykke til tiltredelse av den internasjonale Hongkong-konvensjonen om sikker og miljømessig forsvarlig gjenvinning av skip av 15. mai 2009

Til Stortinget

Sammendrag

Utenriksdepartementet viser i proposisjonen til at den internasjonale Hongkong-konvensjonen – om sikker og miljømessig forsvarlig gjenvinning av skip – ble vedtatt i FNs sjøfartsorganisasjon (International Maritime Organisation, IMO) i Hongkong 15. mai 2009. Konvensjonen har som formål å forebygge, redusere, og – så langt det er praktisk mulig – eliminere ulykker, skader og andre uønskede virkninger på helse og miljø som følge av skipsopphugging.

Gjennomføring av konvensjonen krever bevilgningsvedtak, og Stortingets samtykke til tiltredelse er nødvendig i medhold av Grunnloven.

Departementet viser til at Norge har vært en aktiv pådriver for å få plass et internasjonalt bindende regelverk om sikker og miljømessig opphugging av skip, og at det derfor er ønskelig at Norge bidrar til konvensjonens ikrafttredelse ved å tiltre så snart som mulig.

Hongkong-konvensjonen inneholder bindende krav til både skip og skipsopphuggingsanlegg. Forbud mot bruk av visse stoffer/materialer i skip finnes ikke i annet internasjonalt regelverk. Det samme gjelder konvensjonens krav til skipsopphuggingsverksteder. Konvensjonen skal også sikre at alle land som har tiltrådt konvensjonen, har adgang til å be andre konvensjonsland om informasjon om på hvilket grunnlag et skipsopphuggingsanlegg er godkjent.

Departementet viser til at konvensjonen først og fremst vil ha betydning internasjonalt da opphugging av skip som foregår i Norge, er begrenset. Det er i dag kun 5–10 anlegg i Norge som har befatning med opphugging av skip, og forurensningsmyndigheten kan med hjemmel i forurensningsloven og forskrifter knyttet til denne, regulere og stille de nødvendige krav til ytre miljø for skipsverft som også driver opphugging av skip. Men også for norske skip vil bestemmelsene om krav til fullstendig oversikt over alle farlige materialer og materialkomponenter og hvor de er i skipet, forbud mot enkelte farlige stoffer, samt opphuggingsplan, representere noe nytt.

Konvensjonen vil få virkning for alle skip over 500 bruttotonn registrert i flaggstater som har sluttet seg til konvensjonen og alle opphuggingsverft i stater som har sluttet seg til konvensjonen. Konvensjonen vil for det første medføre at det for alle skip skal utvikles en fullstendig innholdsfortegnelse over materialer og materialkomponenter for alle farlige stoffer og hvor de er i skipet, i tillegg til at enkelte farlige stoffer forbyes brukt i skip. Før opphugging skal det etableres kontakt mellom skipet og det aktuelle skipsopphuggingsverkstedet for å sikre at verkstedet kan håndtere de stoffene som finnes i skipet.

Opphuggingsverkstedene skal være godkjente til formålet av sine myndigheter, og det kreves blant annet at det utarbeides planer for å ivareta miljø og sikkerhet for de ansatte. Flaggstaten til skipet som skal hugges opp, skal utstede et opphuggingssertifikat («Ready for Recycling Certificate») når skipet er klart for opphugging, som blant annet bekrefter at innholdsfortegnelsen over farlige stoffer er i samsvar med konvensjonens krav. Opphuggingsstaten skal så godkjenne hvert enkelt skips gjenvinningsplan, eksplisitt eller stilltiende.

Konvensjonen inneholder i tillegg krav som skal sikre arbeidstakeres sikkerhet og opplæring samt rap-

portering av hendelser, ulykker, yrkessykdommer og kroniske effekter m.m. Dette er i utgangspunktet oppgaver knyttet til Arbeidstilsynets ansvarsområder, og kravene i konvensjonen er dekket av arbeidsmiljøloven med forskrifter.

Konvensjonen krever at det etableres sanksjoner for overtredelser av bestemmelsene her. Adgangen til å ilegge overtredelsesgebyr i medhold av skipssikkerhetsloven for overtredelser av skipssikkerhetsloven antas å oppfylle konvensjonens krav til sanksjoner for overtredelser.

Konvensjonen i engelsk originaltekst med oversettelse til norsk følger som trykt vedlegg til proposisjonen.

Komiteens merknader

Komiteen, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Bendiks H. Arnesen, Irene Johansen, Torstein Rudihagen, Tor-Arne Strøm og Eirin Sund, fra Fremskrittspartiet, Per-Willy Amundsen, Oskar J. Grimstad og Henning Skumsvoll, fra Høyre, Nikolai Astrup, Bjørn Lødemel og Siri A. Meling, fra Sosialistisk Venstreparti, Lars Egeland, fra Senterpartiet, lederen Erling Sande, og fra Kristelig Folkeparti, Kjell Ingolf Ropstad, viser til Prop. 73 S (2012–2013) Samtykke til tiltredelse av den internasjonale Hongkong-konvensjonen om sikker og miljømessig forsvarlig gjenvinning av skip av 15. mai 2009, og anbefaler Stortinget å ratifisere konvensjonen. Målt i verdi er Norge i dag verdens femte største shipping-nasjon og har derfor et særlig ansvar for å resulterer i et velfungerende regelverk som bidrar til strengere miljøkrav og bedre arbeidsforhold ved resirkulering av skip. Komiteen er derfor tilfreds med at Norge har vært en pådriver i arbeidet med å fremforhandle konvensjonen, som ble vedtatt av 63 nasjoner i 2009.

Komiteen viser til at gjenvinning av skip utføres i hovedsak i utviklingsland og er underlagt få krav til helse, miljø og sikkerhet. Skipsoppugging foregår derfor ofte med stor risiko for liv, helse og miljø. De siste årene har det vært betimelig oppmerksomhet om gjenvinningspraksisen, blant annet i Bangladesh og India. Det er grunn til å forvente at en større andel av flåten vil bli skrapet de neste årene, som en følge av stadig nye miljø- og sikkerhetskrav fra IMO, EU og USA. Denne trenden aktualiserer Hongkong-konvensjonen ytterligere.

Komiteen merker seg at konvensjonen ikke forbyr såkalt «beaching» av skip, det vil si at skipet kjøres opp på stranden og deretter plukkes fra hverandre. Beaching kan medføre uheldige utslipp og far-

lige arbeidsforhold. Komiteen ser imidlertid at det er nødvendig å tillate denne praksisen hvis land som Bangladesh og India skal tiltre konvensjonen. Det er i denne sammenheng viktig å understreke at gjenvinning av skip er en viktig inntekts- og ressurskilde for enkelte utviklingsland. Gjenvinning av skip dekker 50 prosent av stålbehovet i Bangladesh i løpet av ett år, og representerer betydelig verdiskaping. Samtidig er det helt nødvendig å underlegge beaching strengere HMS-krav gjennom Hongkong-konvensjonen. Like viktig er det at konvensjonen følges opp i praksis.

Komiteen har derfor merket seg at norske myndigheter, i samarbeid med Rederiforbundet, ønsker å etablere et kompetanse- og ressursprosjekt i Bangladesh der målet er å bygge opp en opphugningskapasitet i henhold til konvensjonens krav. Det er inngått en intensjonsavtale mellom IMO og NORAD for gjennomføring av et slikt prosjekt. Norge har satt av inntil 17,5 mill. kroner til prosjektet, men per i dag har det dessverre vært liten progresjon knyttet til igangsettelse og gjennomføring av dette. Komiteen mener regjeringen må bidra til at prosjektet blir satt i gang i løpet av 2013.

Komiteen viser til at Hongkong-konvensjonen er av vesentlig betydning fordi den er vedtatt i IMO. Shipping er en internasjonal bransje, som krever internasjonale reguleringer.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet, Høyre og Kristelig Folkeparti viser i den forbindelse til EUs Ship Recycling Regulation, som setter regionale krav til gjenvinning av skip registrert i EU. Disse medlemmer er i utgangspunktet meget positiv til EUs rolle som foregangsregion på miljøfeltet. I denne sammenheng er disse medlemmer imidlertid bekymret for at EUs særkrav til gjenvinning av skip vil føre til tilpasninger og utflagging, og at færre land tiltrer Hongkong-konvensjonen. Det ville være uheldig.

Komiteen merker seg at 15 land som til sammen må representere 40 prosent av bruttotonnasjen i verdens handelsflåte og 3 prosent av resirkuleringskapasiteten, må ratifisere konvensjonen før den kan tre i kraft. Komiteen mener Norge har et ansvar for å gå foran med et godt eksempel, og ratifisere avtalen. Komiteen viser til proposisjonen, der regjeringen skriver at det er «ønskelig at Norge bidrar til konvensjonens ikrafttredelse ved å tiltre så raskt som mulig». Komiteen vil i denne sammenheng påpeke at konvensjonen ble ferdigstilt i 2009, og at regjeringen ikke har oppgitt noen årsak til at det har tatt fire år å oversende konvensjonen til Stortinget. Komiteen mener saken fremstår som lite kontro-

versiell og mener den med fordel burde ha blitt fremmet tidligere.

Komiteen viser til at utenriksministeren i svar til komiteen datert 12. april 2013 ikke oppgir noen grunn for hvorfor det har tatt fire år å utarbeide en proposisjon på seks sider, til tross for at komiteen eksplisitt spør om dette. Komiteen viser videre til at saken ikke har vært på høring, nettopp fordi den oppfattes å være lite kontroversiell. Komiteen mener Norge burde ha ratifisert avtalen tidligere, og arbeidet for at også andre land ratifiserte avtalen så raskt som mulig. Komiteen legger til grunn at regjeringen nå vil benytte seg av de tilgjengelige virkemidler den har for å bidra til at flere land ratifiserer konvensjonen, og at den dermed kan tre i kraft så raskt som mulig.

Uttalelse fra utenriks- og forsvarskomiteen

Utenriks- og forsvarskomiteen viser til energi- og miljøkomiteens utkast til innstilling datert 8. mai

2013 vedrørende Prop. 73 S (2012–2013) Samtykke til tiltredelse av den internasjonale Hongkong-konvensjonen om sikker og miljømessig forsvarlig gjenvinning av skip av 15. mai 2009.

Utenriks- og forsvarskomiteens medlemmer slutter seg til energi- og miljøkomiteens utkast til innstilling til Prop. 73 S (2012–2013) og har ingen ytterligere merknader.

Komiteens tilråding

Komiteen har for øvrig ingen merknader, viser til proposisjonen og rå Stortinget til å gjøre slikt

v e d t a k :

Stortinget samtykker i tiltredelse av den internasjonale Hongkong-konvensjonen om sikker og miljømessig forsvarlig gjenvinning av skip av 15. mai 2009.

Oslo, i energi- og miljøkomiteen, den 8. mai 2013

Erling Sande

leder

Nikolai Astrup

ordfører

