

Resirkulering av skip

Private aktørers bidrag til grønnere skraping

Kandidatnummer: 130

Antall ord: 14586



JUS399 Masteroppgave

Det juridiske fakultet

UNIVERSITETET I BERGEN

10. desember 2021

Innholdsfortegnelse

Innholdsfortegnelse	3
1 Introduksjon	5
1.1 Tema og problemstilling.....	5
1.2 Metode og kildebruk.....	7
1.2.1 Relevant regelverk.....	7
1.2.2 Kildebruk ved analysen av dagens regelverk	8
1.2.3 Kildebruk ved vurderingen av private aktørers bidrag til en bærekraftig gjenvinningsindustri	10
2 Dagens regelverk	11
2.1 Basel-konvensjonen og EUs grensekryssforordning	11
2.1.1 Generelt om Basel-konvensjonen av 1989.....	11
2.1.2 Generelt om EUs grensekryssforordning nr. 1013/2006.....	12
2.1.3 Grensekryssforordningens virkeområde.....	12
2.2 Hong Kong-konvensjonen og EUs skipsopphuggingsforskrift	16
2.2.1 Generelt om Hong Kong-Konvensjonen av 2009	16
2.2.2 Generelt om Skipsopphuggingsforordningen 1257/2013	17
2.2.3 Skipsopphuggingsforordningens virkeområde.....	18
2.3 Utfordringene knyttet til dagens regelverk	20
3 Private aktørers engasjement.....	21
3.1 Innledning	21
3.2 Corporate social responsibility	21
3.2.1 Generelt om corporate social responsibility.....	21
3.2.2 Initiativ og handlinger fra private aktører for å sikre ansvarlig skraping av skip 24	
4 Fremtidig regulering av skipsopphugging	30
4.1 Innledning	30
4.2 Det tradisjonelle reguleringsbegrepet og dens utfordringer	30
4.3 Nyere reguleringsteori – refleksiv lovregulering.....	31
4.3.1 Generelt om refleksiv rett.....	31
4.3.2 Refleksiv rett på miljørettens område	32

4.3.3	Håndhevelse av refleksiv regulering	34
4.3.4	Private aktørers deltagelse.....	35
4.3.5	Myndighetenes rolle	36
4.3.6	Den refleksive rettens legitimitetsutfordringer	36
4.4	Eksempel på refleksiv regulering – Towards Sustainable Mining	43
4.5	Refleksiv rett ved reguleringen av resirkulering av skip.....	44
4.5.1	Fremtidige reguleringsinitiativ i skipsindustrien.....	44
4.5.2	Eksempel på anvendelse av den refleksive rettsteorien – etablering av sertifiseringssystemer og minimumsstandarder	46
5	Avslutning	49
	Litteraturliste.....	51

1 Introduksjon

1.1 Tema og problemstilling

Tema for oppgaven er resirkulering av skip og private aktørers bidrag til en bærekraftig utvikling i skipsfartsindustrien. Problemstillingen for oppgaven er om det kan være effektivt å inkludere private aktører i utviklingen av et rettslig instrument som sikrer bærekraftig resirkulering av skip.

Rundt 90 prosent av alle varene i verden transporteres fra et sted til et annet med skip, og skipsfart anses som den mest miljøvennlige transportformen.¹ Frakt av varer ved bruk av skip er likevel ikke nullutslipps-transport, og den verste forurensningen fra skipstransport skjer i dag når skipet ikke lenger kan brukes kommersielt. Tidspunktet for når skipet tas ut av kommersiell bruk er ofte når salgsprisen av skipet er lavere enn skrapverdien.² Ved enden av skipets livsløp har det fremdeles en betydelig økonomisk verdi ettersom skipet består av stål, metaller, maskiner og annet utstyr som kan selges for resirkulering.³ Rederiene kan velge å disponere over utrangerte skip på ulike måter. De kan velge å senke skipet, permanent oppbevare eller forlate det, men disse alternativene er svært miljøskadelige.⁴ Et mer miljøvennlig alternativ er å resirkulere skipet ved å gjøre det om til avfall hvor stålet i skroget og andre deler kan bli brukt på nytt.⁵

De aller fleste rederiene i dag benytter seg av det sistnevnte alternativet. Resirkulering av skip kan likevel gjennomføres på en slik måte som medfører miljøutfordringer med forurensning fra en rekke farlige stoffer fra skipets struktur. I 2018 og 2019 ble 1418 skip resirkulert og 70 prosent av disse skipene ble transportert opp på langgrunne strender i India, Bangladesh, Pakistan, Kina og Tyrkia.⁶ Demonteringen av skipet skjer ved lavvann, og når tidevannet kommer tilbake på stranden tar det med seg det farlige avfallet fra skipet, som for eksempel asbest og tungmetaller, tilbake til sjøen.⁷ Denne metoden kalles for «beaching» og er definert

¹ Bergen Rederiforening (u.å.).

² Mikelis (2019) s. 205.

³ l.c.

⁴ NGO Shipbreaking platform (2019) s. 5.

⁵ Matz-Lück (2010) s. 2.

⁶ NBO Shipbreaking Platform (2019) s. 6.

⁷ NBO Shipbreaking Platform (2019) s. 6.

av Rederiforbundet som «resirkulering av skip på verksted som ikke anvender faste arrangementer for oppsamling og håndtering av farlig og forurensende avfall»⁸.

Opphugging av skip på denne måten medfører både miljømessige og menneskerettslige utfordringer. Opphuggingsverftene har ikke tilstrekkelig infrastruktur, og mangler prosedyrer og annet utstyr for å forhindre forurensning og ulykker på arbeidstedet.⁹ Til tross for de fatale konsekvensene dette medfører, er opphuggingsindustrien viktig for flere lands økonomi fordi slike verft sysselsetter store deler av befolkningen da opphugging er avhengig av manuelt arbeid.¹⁰

Det har de siste årene vært en rekke oppslag i norske medier om tidligere norskeide skip som har blitt dumpet på en av strendene i Asia. Den mest omtalte saken gjelder skipet «Harrier» som forlot Norge i februar 2017, men havarte utenfor Jærkysten et par dager etter avgang. Før skipet forlot havnen i Norge ble det solgt av Eide Marine Eiendom AS (Eide Marine) til et anonymt selskap på Komorene og skipet skiftet navn fra «Eide Carrier» til «Tide Carrier». Komorene er en populær flaggstat å seile under dersom planen er å skrape skipet i Asia.¹¹

Etter at skipet ble slept tilbake til en norsk havn, skiftet det igjen flaggstat til Palau og endret navn til «Harrier». Miljødirektoratet vedtok i etterkant av redningsaksjonen at skipet skulle bli liggende i havn med den begrunnelse at det skulle sikres at skipet ikke ble ulovlig opphugget og bidro til forurensning.¹² I etterkant av hendelsen ble Eide Marine idømt inndragning av to millioner kroner som retten mente selskapet hadde spart ved den ulovlige eksporten av skipet. Eneeieren av selskapet og skipsrederen er den første personen som i norsk rett er idømt straffeansvar for ulovlig skraping av skip, og tingretten dømte vedkommende til fengsel i seks måneder for overtredelse av forurensningsloven § 79.¹³ Dommen ble anket til lagmannsretten og er derfor ikke rettskraftig.

Skipsfartindustrien er en globalisert industri hvor det er mulig å flytte og omregistrere skip mellom jurisdiksjoner på grunn av flaggstatsprinsippet.¹⁴ Tradisjonelt har dette blitt løst med konvensjonell lovgivning, som har vist seg å ikke være tilstrekkelig effektivt for å forhindre

⁸ Norges Rederiforbund (u.å.).

⁹ NGO Shipbreaking Platform s. 6.

¹⁰ Moen (2008) s. 1-2.

¹¹ NGO Shipbreaking Platform (u.å.).

¹² Miljødirektoratet (2017).

¹³ Sunnhordaland tingretts dom av 27. november 2020, i sak 19-183171MED-SUHO.

¹⁴ Henriksen (2020).

slik opphuggingspraksis. I tilfeller hvor lovgivning har vist seg å ikke være effektivt på bakgrunn av jurisdiksjonsproblemer har det blitt utviklet en teori om reflektiv rett. Denne rettsteorien tar sikte på å regulere juridiske problemstillinger hvor myndighetene verken har tilstrekkelig juridisk eller faktisk kompetanse.¹⁵

De siste årene har konseptet «corporate social responsibility» vokst frem og medført en forventning om at bedrifter skal være i overensstemmelse med internasjonale regelverk, til tross for at de ikke er subjekt for slik regulering.¹⁶ En utfordring knyttet til denne forventningen er at slike bedrifter ikke har rett til å bidra i utviklingen av den internasjonale retten, og er dermed bundet av denne formen for regulering uten å ha påvirkningskraft.

Både jurisdiksjonsproblemene knyttet til dagens regelverk og bedrifters manglende rett til å bidra i lovprosessen, kan løses gjennom teorien om reflektiv rett. Ved å anvende den refleksive retten utvikles det en regulering med industrien for å fremme bærekraftig utvikling. Dette er i motsetning til konvensjonell lovgivning som arbeider mot industrien ved å stille krav til en bedrifts operasjoner og begrenser dens handlefrihet. Regulering som er utarbeidet av industrien kan derfor være mer effektiv for å bekjempe miljøskadelig skipsopphugging. Oppgaven tar derfor sikte på å vurdere i hvilken grad den refleksive retten kan bidra til effektiv regulering av skipsopphugging ved å inkludere private aktører, og det skal gis et eksempel på hvordan den kan anvendes i praksis.

1.2 Metode og kildebruk

1.2.1 Relevant regelverk

Opphugging av skip er regulert både på det nasjonale, det EU/EØS-rettslige og det internasjonale planet. På det internasjonale nivået er Basel-konvensjonen av 1989 og Hong Kong-konvensjonen av 2009 de to mest relevante konvensjonene. Førstnevnte er implementert av EU gjennom forordning nr. 1013/2006 om grensekryssende avfallstransporter som kalles «grensekryssforordningen». Forordningen er på de aller fleste punktene en ren inkorporering av konvensjonen, men på enkelte områder er forordningen strengere.¹⁷ På det nasjonale planet

¹⁵ Buhmann (2018) s. 5.

¹⁶ Buhmann (2018) s. 7.

¹⁷ Fortalen til EUs grensekryssforordning avsnitt 3 og 7-9.

i Norge er forordningen gjennomført ved forskrift 01. juni 2004 nr. 930 om gjenvinning og behandling av avfall (avfallsforskriften) § 13-1.

Hong Kong-konvensjonen er den nyeste internasjonale konvensjonen som stille spesifikke krav til håndtering av skip som avfall, men konvensjonen er fremdeles ikke trådt i kraft. EU har vedtatt forordning nr. 1257/2013 om skipsopphugging for å sikre at EU/EØS-skip blir håndtert etter reglene i konvensjonen.¹⁸ Forordningen er gjennomført i norsk rett ved forskrift 06. desember 2018 nr. 1813 om gjenvinning av skip og flyttbare innretninger.

De to siste internasjonale konvensjonene som vil bli omtalt i det følgende er den internasjonale konvensjonen om forhindring av maritim forurensning fra skip av 1973, modifisert i 1978 (MARPOL 73/78), og avfallsforordningen 2006/12/EU. Førstnevnte konvensjon er en av de viktigste konvensjonene for å bekjempe forurensning til sjøs fra skip, og er relevant for den videre fremstillingen av anvendelsesområdet. Skip som omfattes av denne konvensjonen faller som et utgangspunkt utenfor Basel-konvensjonen¹⁹ og grensekryssforordningen²⁰. Avfallsforordningen skal anvendes for å redegjøre for hva som ligger i begrepet «waste» og «disposal operations» i grensekryssforordningen.

Ulovlig skipsopphugging er et omfattende problem og en av hovedutfordringene dreier seg om brudd på menneskerettighetene. I det følgende vil ikke noen relevante konvensjoner om menneskerettigheter eller konvensjoner om arbeidstakers rettigheter omtales fordi det ikke vil være aktuelt for oppgavens problemstilling. Oppgaven retter seg mot de miljørettslige sidene ved opphuggingsindustrien.

1.2.2 Kildebruk ved analysen av dagens regelverk

Det er naturlig å ta utgangspunkt i konvensjonene og EU-forordningen i vurderingen av om regelverket er tilstrekkelig effektivt til å forhindre beaching. Hovedsakelig er det effektiviteten av forordningene som skal vurderes ettersom de i utgangspunktet er identiske med konvensjonene, og Hong Kong-konvensjonen ikke er trådt i kraft. Det er derfor naturlig å vurdere EUs skipsopphuggingsforordning for å se på virkningene av denne konvensjonen i praksis.

¹⁸ EUs skipsopphuggingsforordning fortale avsnitt 5 og art. 1

¹⁹ Basel-konvensjonen artikkel 4 (2) bokstav e.

²⁰ EUs grensekryssforordning artikkel 4.

Den videre fremstillingen av den rettslige reguleringen av resirkulering av skip skal ta utgangspunkt i to EU-forordninger. Derfor vil det benyttes tolkningsprinsipper utviklet av EU-domstolen for å fastsette innholdet av regelverket. Utgangspunktet for tolkning av forordningens bestemmelser er at det skal foretas en ensartet og autonom fortolkning av disse.²¹ Bakgrunnen for retningslinjen er at man skal sikre at EUs rettigheter og plikter blir likt for alle partene i avtalen.²² I enkelte tilfeller finnes det legaldefinisjoner i bestemmelsene som bidrar til å klarlegge innholdet av bestemmelsen.²³

Dersom det ikke finnes en legaldefinisjon i bestemmelsene, må tolkningen av bestemmelsens ord og uttrykk ta utgangspunkt i «*its usual meaning in everyday language, while also taking into account the context in which it occurs and the purposes of the rules of which it is part*»²⁴. EU-rettsaktene er imidlertid på 24 offisielle og likestilte språk, og i enkelte tilfeller vil ordlyden mellom de ulike språkversjonene sprike og bestemmelsene vil få ulikt innhold. En annen rettskilde som kan anvendes for å fastlegge innholdet av bestemmelser er EU-domstolens rettsavgjørelser. EU-domstolens avgjørelser har ikke prejudikatsvirkning, men er en tungtveiende rettskilde.

I de tilfellene språkversjonene spriker, må ordlyden gjennomgå en kontekstuell og formålsrettet fortolkning.²⁵ Med kontekstuell fortolkning menes det at ordlyden skal ses i lys av den umiddelbare sammenhengen den inngår i og de grunnleggende rettighetene i EU-retten. Målsettingen med en kontekstuell fortolkning er at ordlyden skal tolkes i samsvar med EU-retten som helhet så langt det lar seg gjøre. Ordlyden må også ses i lys av EUs internasjonale forpliktelser siden EU-domstolen anser disse folkerettslige avtalene som en integrert del av EU-retten.²⁶

I tillegg til en kontekstuell fortolkning må ordlyden underlegges en formålsorientert tolkningsprosess som innebærer at bestemmelsene tolkes slik at formålet fremmes. Formålet med bestemmelsen kan utledes av blant annet bestemmelsens egen ordlyd, forordningens egne formålsbestemmelser eller rettsaktens fortale.²⁷

²¹ Fredriksen (2019) s. 403.

²² I.c.

²³ I.c.

²⁴ Case 201/13 European Commission v. Deckmyn and Vrijheidsfonds avsnitt 19.

²⁵ Fredriksen (2019) s. 405

²⁶ I.c.

²⁷ Ibid. s. 401.

1.2.3 Kildebruk ved vurderingen av private aktørers bidrag til en bærekraftig gjenvinningsindustri

Det vil i det følgende skilles mellom «*hard law*» og «*soft law*».²⁸ Skillet mellom disse reguleringsformene avhenger av eksistensen av forpliktelse og hvordan denne forpliktelsen håndheves. Myk rett er en form for regulering som er ikke juridisk bindende, men som likevel kan oppfattes som en forpliktelse av de som er subjekt av slik regulering. Denne reguleringsformen anvendes ofte i internasjonal rett. Det er særlig på området for miljøvern og menneskerettigheter slik regulering er utbredt, og regelformen oppnår lettere aksept av de som pålegges et ansvar enn ved et juridisk bindende regelverk. Hard law er vanlig konvensjonell lovgivning som pålegger subjektet en juridisk forpliktelse og brudd på slike forpliktelser kan prøves for en domstol.²⁹

For å vurdere hvordan private aktører kan bidra til en bærekraftig gjenvinningsindustri skal det tas utgangspunkt i den refleksive rettsteorien. Det skal også redegjøres for hvordan denne kan bidra til å inkludere slike aktører i reguleringsprosesser for å sikre en effektiv regulering som både rederiene og opphuggingsverftene vil overholde. Den refleksive rettsteorien er hyppig anvendt på miljørettens område for å utarbeide reguleringer hvor det er utfordrende for staten å vedta effektiv lovgivning på grunn av for eksempel jurisdiksjonsproblemer.³⁰ Rettsteorien etablerer en prosess hvor både private og statlige aktører blir inkludert i utviklingen av en ny regulering. En slik regulering vil som oftest være soft law som ikke er juridisk bindende for partene.³¹ Det nærmere innholdet av den refleksive rettsteorien vil det redegjøres ytterligere for i kapittel 4.

²⁸ Det engelske begrepet «soft law» og «hard law» vil bli brukt i det følgende da det er et etablert begrep i norsk juridisk teori og på grunn av mangel på et anerkjent norsk uttrykk.

²⁹ Terpan (2015) s. 73.

³⁰ Rønàn (2016) s. 130.

³¹ Buhmann (2018) s. 21.

2 Dagens regelverk

2.1 Basel-konvensjonen og EUs grensekryssforordning

2.1.1 Generelt om Basel-konvensjonen av 1989

Basel-konvensjonen om kontroll av grenseoverskridende bevegelser av farlig avfall og avhendingen av dem (Basel-konvensjonen) ble undertegnet i 1989. Norge tilsluttet konvensjonen i 1990 og i dag har 188 stater signert konvensjonen.³² Formålet til den internasjonale avtalen er kontroll av transport med farlig avfall over landegrensene og var et svar på at det ble oppdaget at industriland transporterte giftig avfall til utviklingsland for å selv bli kvitt det farlige avfallet.³³

Konvensjonen er bygget på tre grunnleggende prinsipper som kommer til uttrykk i konvensjonsteksten.³⁴ Det første prinsippet er «minimumsprinsippet» som går ut på at det landet som enten produserer eller eksporterer farlig avfall, skal utvikle regler og rutiner for å minimere mengden.³⁵ Dernest er konvensjonen bygget på «nærhetsprinsippet» som pålegger statene å håndtere det farlige avfallet så nært dets produksjonssted som mulig.³⁶

Selve grunnsteinen, og det tredje prinsippet, i konvensjonen er at statene er forpliktet til å sikre at avfallet som omfattes av konvensjonen blir håndtert i samsvar med «environmentally sound management»³⁷ (ESM). Prinsippet ESM krever at partene håndterer det farlige avfallet slik at det verken vil volde skade på folkehelsen eller miljøet.³⁸ Dette betyr at Basel-konvensjonen pålegger statene å forby eksport av avfall til en av kontraktspartene dersom de har mistanke om at avfallet ikke vil bli håndtert i samsvar med ESM. Ettersom målsettingen til konvensjonen har vært å kontrollere forsendelsen av farlig avfall til tredjeland, stiller den ikke noen ytterligere spesifikke krav til prosessen knyttet til skipsgjenvinning. Det eneste relevante kravet til resirkulering av skip er at den skjer på en forsvarlig miljømessig måte.

³² Secretariat of the Basel Convention (u.å.).

³³ Secretariat of the Basel Convention (u.å.).

³⁴ Galley (2014) s. 62.

³⁵ Basel-konvensjonen artikkel 4 (2).

³⁶ Basel-konvensjonen artikkel 4 (2) bokstav d.

³⁷ I.c.

³⁸ Basel-konvensjonen artikkel 2 (8).

2.1.2 Generelt om EUs grensekryssforordning nr. 1013/2006

EUs forordning om grensekryssende avfall gjennomfører Basel-konvensjonen som fastslår regler for å begrense transport av farlig avfall og for å holde kontroll og tilsyn med slik aktivitet.³⁹ Grensekryssforordningens viktigste målsetting er å beskytte miljøet.⁴⁰ Forordningen krever at alt avfall som sendes mellom EU-stater og til tredjeland skal forvaltes uten å sette menneskers liv og helse i fare. Avfallet skal også håndteres på en forsvarlig miljømessig måte i alle ledd og ved alle typer gjenvinningsanlegg i EU/EØS-stater.⁴¹ Forordningen krever at medlemsstatene skal iverksette alle nødvendige tiltak for å sikre at regelverket overholdes, og i den forbindelse nedlegge sanksjoner som skal være effektive, proporsjonale og avskrekkende.⁴²

2.1.3 Grensekryssforordningens virkeområde

2.1.4.1 Grensekryssforordningens anvendelse på skip som avfall

Grensekryssforordningens virkeområde er beskrevet i art. 1 nr. 2 og kommer til anvendelse på «shipment of waste» mellom medlemsstatene, eksport eller import til og fra tredjeland, eller når slikt avfall er på gjennomfart i en medlemsstat. Begrepet «shipment» er legaldefinert i art. 2 nr. 34 og omfatter «the transport of waste» som er «destined for recovery or disposal» som enten er «planned or takes place» mellom to land. De to sistnevnte vilkårene er relativt enkle å fastslå. Hvorvidt grensekryssforordningen kommer til anvendelse på skip er om det kan anses som «waste».

Vilkåret «waste» er definert i avfallsforordningen art. 3 (1) og betyr «substance or object which the holder discards or intends or is required to discard».⁴³ Det springende vilkåret i vurderingen er om eieren av det aktuelle skipet «discards or intends [...] to discard» det aktuelle skipet. Det er ingen legaldefinisjon av «intends» i forordningen og ordlyden tilsier at det er eieren sin subjektive hensikt med den videre disponeringen av skipet som er avgjørende.⁴⁴ Å fastslå når skipseieren har slike intensjoner kan være bevismessig vanskelig.⁴⁵ EU-domstolen har uttalt at

³⁹ Forordene til Basel-konvensjonen avsnitt 3.

⁴⁰ Forordene til Basel-konvensjonen avsnitt 1.

⁴¹ European Commission (2010) s. 4.

⁴² Grensekryssforordningen artikkel 50.

⁴³ Grensekryssforordningen art. 2 (1) nr. 1.

⁴⁴ Ulfstein (1999) s. 8.

⁴⁵ l.c.

«all the circumstances of the case» må tas i betraktning i vurderingen av om en eier av gjenstanden «actually intended to discard it».⁴⁶

Enkelte handlinger fra rederiet kan inntas i vurderingen av hvorvidt intensjonen er å skrape skipet. Eksempelvis kan det være at skipet blir tatt ut av kommersiell bruk i påvente av at eieren skal avtale skraping og at det utføres forberedende arbeid om bord skipet.⁴⁷ Dette er handlinger som kan tilsi at eieren har intensjon om å skrape skipet og at det derfor må anses som «waste» i forordningens forstand. Andre relevante handlinger kan være skipseierens fjerning av skipet fra nasjonale register, eller å ikke fornye nødvendige og relevante sertifikater eller klassifikasjoner av skipet.⁴⁸

Avtaler som inngås av skipseiere kan også gi holdepunkter for å si at skipseierens intensjon er å skrape skipet. Bindende avtaler om at skipet skal skrapes må tolkes dithen at eieren har en klar intensjon om at skipet skal skrapes og må derfor anses som «waste».⁴⁹ I de tilfellene det kun er inngått forberedende faser av en avtaleinngåelse vil det være vanskeligere å fastslå en slik intensjon hos skipseierne. Til tross for at det kan sies at skipseieren har en intensjon om skraping av skipet i en slik fase, vil det avgjørende være hva som står i den bindende kontrakten.⁵⁰

En praksis som har vært vanlig hos skipseiere som vil skrape skipet er å vente med å inngå en kontrakt til skipet er i farvannet til det landet opphuggingsverftet befinner seg i.⁵¹ Det er usikkert hvorvidt man på et tidligere tidspunkt enn avtaleinngåelsen kan fastslå at skipseieren har hatt en tilstrekkelig intensjon om slik skraping.⁵² Det må blant annet ses hen til om kontrakten som inngås i etterkant inneholder krav om at selgeren skal gjøre forberedende tiltak for at skipet senere skal skrapes. Dette kan eksempelvis være krav om at skipet skal seile for egen maskin til destinasjonen for skraping eller at selgeren skal sertifisere at skipet ikke har blitt brukt til transport av atomavfall eller farlige kjemikalier.⁵³ Annet bevismateriale kan for eksempel være korrespondanse mellom kjøper og selger.⁵⁴

⁴⁶ Case 241/12 European Commission v Shell Nederland and Belgian Shell avsnitt 40.

⁴⁷ Ulfstein (1999) s. 8.

⁴⁸ l.c.

⁴⁹ l.c.

⁵⁰ l.c.

⁵¹ l.c.

⁵² l.c.

⁵³ l.c.

⁵⁴ l.c.

Dommen fra Rotterdam tingrett er et eksempel på hvor rederiets kontraktsforhandlinger ble ansett som tilstrekkelig for å fastslå rederiets intensjon, og grensekryssforordningen kom derfor til anvendelse.⁵⁵ Tingretten avsa i 2018 dom om at et skipsrederi måtte holdes strafferettslig ansvarlig for ulovlig skraping av skip på asiatiske opphuggingsstrender. Det tiltalte rederiet mente at grensekryssforordningen ikke skulle komme til anvendelse på deres skip siden de var operasjonelle og tre av skipene deres hadde last om bord.⁵⁶ I sakens bevismateriale kom det likevel frem e-poster som viste rederiets forhandlinger knyttet til skrapeverdien av skipene. På bakgrunn av dette kom domstolen til at rederiets intensjon hadde vært å skrape skipene, og forordningen kom følgelig til anvendelse.⁵⁷

Det må i hvert enkelt tilfelle gjøres en konkret vurdering av hvilke holdepunkter man har for å fastslå om skipseieren hadde intensjon om skraping av skipet. Det kreves relativt konkrete holdepunkter for å fastslå slik intensjon og det vil ikke være tilstrekkelig at eieren kun har foretatt forberedende arbeid. Det må kreves flere handlinger fra skipseieren for at intensjonen skal kunne fastlegges alene basert på slike omstendigheter ved mangel på bindende kontrakt.⁵⁸

Hvorvidt et skip skal anses som «waste» etter forordningens betydning må derfor vurderes konkret i hvert enkelt tilfelle, og det kan derfor følgelig ikke trekkes en generell slutning om man befinner seg innenfor eller utenfor forordningens virkeområde. I de fleste tilfeller vil det være vanskelig å fastslå at skipseieren hadde en slik intensjon, og som oftest vil derfor ikke grensekryssforordningen komme til anvendelse.⁵⁹

2.1.4.2 Begrensninger i grensekryssforordningens rekkevidde

Dersom skipet anses som «waste» i grensekryssforordningens forstand, har regelverkets forbud tilsynelatende et relativt bredt virkeområdet fordi det omfatter alle gjenstander som sendes mellom EU/EØS-land eller tredjeland som har karakter av å være avfall. Virkeområdet er imidlertid avgrenset i art. 1 nr. 3 bokstav a mot avfall som kommer fra «normal operation of ships» dersom slikt avfall er «subject to requirements of the International Convention to the Prevention of Pollution from Ships, 1972, as modified by the Protocol of 1987 relating hereto (MARPOL 73/78)».

⁵⁵ Rotterdam tingretts dom av 15. mars 2018 i straffesak nummer 10/994550-15.

⁵⁶ Safety4Sea (2021).

⁵⁷ I.c.

⁵⁸ Ulfstein (1999) s. 8.

⁵⁹ Ibid s. 9.

Skipseiere har hovedsakelig benyttet seg av dette unntaket når de har argumentert mot at forordningen kommer til anvendelse på deres skip, og begrunnet det med at skip omfattes av definisjonen i MARPOL 73/78 som sier at det er «a vessel of any type whatsoever, operating in the marine environment».⁶⁰ Skipet vil derfor ifølge skipseiere ikke anses som «waste» etter forordningen ettersom det seiler for sin egen maskin til opphuggingsdestinasjonen, og vil derfor omfattes av MARPOL 73/78 og falle innunder forordningens unntak.⁶¹ Til tross for at enkelte komponenter i et skip kan i utgangspunktet anses omfattet av forordningen, så vil fremdeles disse delene ikke være gjenstand for forordningens virkeområde fordi det er «the ship as a unit» som er omfattet av MARPOL 73/78.⁶²

Selv om ordlyden i forordningen tilsier at skip er unntatt virkeområdet, må det likevel vurderes helt konkret om skip som en helhet faller utenfor. Som forordningen selv peker på, er det ikke avfallet fra den normale driften av skipet som bør omfattes av forordningen og håndteres i samsvar med ESM. Det er enkelte komponenter i selve båtens struktur som må anses å ha store negative konsekvenser for miljøet.⁶³

Det miljøskadelige avfallet fra skipet ligger i dens struktur under hele levetiden. Dette avfallet blir ikke produsert på de asiatiske opphuggingsverftet, til tross for at det ikke kommer frem før demonteringen av skipet. Når konvensjonspartene til Basel-konvensjonen møttes igjen i 2004 ble det bestemt at Basel-konvensjonen kunne komme til anvendelse til tross for at skipet ble omfattet av MARPOL 73/78, siden et skip har «dual personality» ved at et skip på samme tid kan være et skip som gjenstand og avfall.⁶⁴ Selv om vedtaket er knyttet til Basel-konvensjonen, må samme oppfatning legges til grunn for tolkningen av forordningen. Forordningen kommer derfor til anvendelse på skip, til tross for at det er omfattet av MARPOL 73/78.

⁶⁰ MARPOL 73/78 artikkel 2 (4).

⁶¹ Puthucherril (2010) s. 113.

⁶² Ibid s. 114

⁶³ l.c.

⁶⁴ l.c.

2.2 Hong Kong-konvensjonen og EUs skipsopphuggingsforskrift

2.2.1 Generelt om Hong Kong-Konvensjonen av 2009

På grunn av at Basel-konvensjonen som oftest ikke kommer til anvendelse på skip som avfall, bestemte konvensjonspartene i 2004 om å samarbeide med FNs særorganisasjon «International Maritime Organization» (IMO) om en konvensjon som tok spesifikt for seg resirkulering av skip. Målsettingen med utviklingen av den nye konvensjonen var å etablere et lignende kontrollsystem som Basel-konvensjonen, men spesifikt for håndtering av utrangerte skip.⁶⁵ Konvensjonen angir de generelle lovbestemmelsene og prosedyrene, mens det i vedleggene til konvensjonen er fastsatt mer tekniske detaljer om krav til design, konstruksjon og drift av skip, samt drift av resirkuleringsfasiliteter og for rapportering og håndhevelse av reglementet.⁶⁶ Bakgrunnen for en slik ordning er at man har et lovverk som er fleksibelt, da det enkelt kan modifieres gjennom vedlegg og man ikke må endre selve konvensjonen for å ha et oppdatert regelverk.⁶⁷

Det overordnede kravet i konvensjonen er at sertifiserte skip bare skal resirkuleres på autoriserte opphuggingsfasiliteter. Konvensjonen inneholder restriksjoner for bruk av farlige materialer om bord i skipet og et krav om at skipet skal inneholde en «Inventory of Hazardous Materials» (IHM) som skal være sertifisert og oppdateres jevnlig.⁶⁸ I tillegg skal skipet ha et «Ready-for-Recycling»-sertifikat som utstedes på grunnlag av en undersøkelse av skipet før det skal seile til sin siste destinasjon.⁶⁹ Opphuggingsfasilitetene skal være godkjent i samsvar med konvensjonen og det skal utarbeides en individuell «ship recycling facility plan» for det spesifikke skipet som skal sendes til opphugging.⁷⁰ Konvensjonen bygger på et «cradle-to-grave-prinsipp» som er et system for å kontrollere skipet fra det blir konstruert, til det tas i drift, og deretter skal resirkuleres.⁷¹

⁶⁵ Ormond (2012) s. 55.

⁶⁶ I.c.

⁶⁷ Matz-Lück (2010) s. 100.

⁶⁸ Ormond (2012) s. 55.

⁶⁹ I.c.

⁷⁰ I.c.

⁷¹ European Commission (2010) s. 10.

Hong Kong-konvensjonen ble vedtatt den 15. mai 2009, men er fremdeles ikke i kraft fordi de tre vilkårene for slik ikrafttredelse ikke er oppfylt.⁷² Det kreves ratifisering fra minimum femten stater som representerer 40 prosent av verdens bruttotonnasje, og må stå for et skipsgjenvinningsvolum på minimum tre prosent av bruttotonnasjen til de ratifiserende statene.⁷³ Det er det siste vilkåret som har vært utfordrende å oppfylle, ettersom Kina har reservert seg mot konvensjonen. Bangladesh og India kan forventes å bli konvensjonsparter dersom flertallet av verdens redere kun vil skrape skipene deres på opphuggingsverft som overholder konvensjonskravene. I tillegg vil opphuggingsstatene tilslutte seg konvensjonen dersom kostnadene ved å overholde de nye kravene og forbedre resirkuleringsfasilitetene veies opp av de økonomiske fordelene av å etterleve minimumskravene.⁷⁴

2.2.2 Generelt om Skipsopphuggingsforordningen 1257/2013

Skipsopphuggingsforordningen er hovedsakelig en ren gjennomføring av Hong Kong-konvensjonens regler for å få konvensjonens bestemmelser i kraft på grunn av manglende oppfyllelse av vilkårene for ikrafttredelse.⁷⁵ Forordningens formål er å «*prevent, reduce, minimise and, to the extent practicable, eliminate accidents, injuries and other adverse effects on human health and the environment caused by ship recycling*»⁷⁶. Medlemslandene er selv ansvarlige for å vedta de nødvendige sanksjonene for at forordningen skal bli effektiv. Slike sanksjoner skal være «*effective, proportionate and dissuasive*».⁷⁷

I utgangspunktet er forordningen en gjennomføring av konvensjonen, men på tre områder er forordningen strengere. De viktigste forskjellene mellom forordningen og konvensjonen er at forordningens artikkel 12 krever at skip bare resirkuleres ved opphuggingsfasiliteter som er på en «European List». Opphuggingsverftene som står på listen må overholde et regelsett bestående av fjorten forpliktelser. I tillegg krever forordningen at skipsrederen og opphuggingsverftet må inngå en kontrakt som inneholder spesifikke forpliktelser, og som trer i kraft senest fra det tidspunktet for den siste undersøkelsen som danner grunnlaget for «Ready for Recycling»-sertifikatet.⁷⁸ European List består i dag av 43 verft hvorav 34 av disse befinner seg i EUs medlemsstater. I tillegg er det åtte godkjente opphuggingsverft i Tyrkia og ett i

⁷² Hong Kong-konvensjonen art. 17

⁷³ I.c.

⁷⁴ European Commission (2010) s. 10-11.

⁷⁵ EUs skipsopphuggingsforordning fortale avsnitt 5 og art. 1.

⁷⁶ Skipsopphuggingsforordningen artikkel 1.

⁷⁷ Skipsopphuggingsforordningen artikkel 22 (1).

⁷⁸ Ormond (2012) s. 55.

USA.⁷⁹ For at et verft skal bli skrevet på denne listen kreves det at deres resirkuleringsfasiliteter er «*designed, constructed and operated in a safe and environmentally sound manner*».⁸⁰

Gjennomføringen av European List i skipsopphuggingsforordningen har medført at all skipsopphugging av skip som har seilt under eget flagg fra en europeisk havn til et opphuggingsverft i Bangladesh, Kina, India eller Pakistan, er ulovlig, fordi de ikke er oppført som godkjente opphuggingsfasiliteter på denne listen.⁸¹

2.2.3 Skipsopphuggingsforordningens virkeområde

Det fremgår av artikkel 2 nr. 1 at forordningen gjelder for «ships flying the flag of a Member State». I artikkelens avsnitt 2 avgrenses forordningens virkeområde mot krigsskip, marineutstyr eller andre skip som er drevet av en stat og benyttes kun i statlig ikke-kommersiell tjeneste. Forordningen gjelder heller ikke for skip under 500 bruttotonnasje og skip som kun operer i farvann under suvereniteten eller jurisdiksjonen til skipets flaggstat.⁸² Bakgrunnen for distinksjonen mellom skip over og under 500 bruttotonnasje er at det ikke vil være praktisk å ha samme regelverk for mindre fisketrålere og store handelsskip.⁸³

Hva som utgjør «ship» er legaldefinert i artikkel 3 nr. 1 som «a vessel of any type whatsoever operating or having operated in the marine environment». Forordningens anvendelsesområde er videre knyttet opp mot flaggstatsprinsippet som avgjør hvorvidt forordningens krav og prinsipper gjelder for det aktuelle skipet. Norske skip som er registrert i enten norsk ordinær skipsregister (NOR),⁸⁴ eller norsk internasjonalt skipsregister (NIS),⁸⁵ er følgelig omfattet av konvensjonen.

Det folkerettslige flaggstatsprinsippet er kodifisert i De forente nasjoners (FN) havrettskonvensjon av 10. desember 1982 nr. 1 (havrettskonvensjonen) artikkel 92 og går ut på at et skip skal anses for å utgjøre en del av flaggstatens territorium og derav tilfalle denne statens jurisdiksjon. Flaggstaten har derfor i henhold til dette prinsippet eksklusiv jurisdiksjon over skipet når det befinner seg på det åpne hav.⁸⁶ På bakgrunn av dette prinsippet faller skip som

⁷⁹ Hellenic Shipping News Worldwide (2021).

⁸⁰ Skipsopphuggingsforordningen artikkel 13 (1) bokstav b.

⁸¹ Mikelis (2019) s. 227.

⁸² EUs skipsopphuggingsforordning artikkel 2 (2) bokstav b.

⁸³ Matz-Lück (2010) s. 100.

⁸⁴ Sjøloven § 1, jf. § 11.

⁸⁵ NIS-loven § 3 (1).

⁸⁶ Henriksen (2020).

seiler under et annet flagg enn det som tilhører EU/EØS-medlemmene, utenfor konvensjonens virkeområde.

Utfordringen med avgrensningen oppstår når skipene seiler under såkalte bekvemmelighetsflagg. Dette er betegnelsen på flaggstater som åpner for registrering av skip i deres skipsregister, selv om eieren av skipet har en annen nasjonalitet enn denne flaggstaten.⁸⁷ Registrering i slike skipsregistre gir skipseieren muligheten til å skjule seg bak ulike selskapsstrukturer eller å forbli anonym og gjør det umulig å identifisere hvem som er eieren av et skip som seiler under slike flagg. Ved å registrere skipet under bekvemmelighetsflagg er skipet ofte underlagt minimal regulering, billige registreringsavgifter, lave skattenivået eller ingen skatt, og skipseieren oppnår frihet til å ansette billig arbeidskraft om bord fra det globale arbeidsmarkedet.⁸⁸ Flaggstater som anses som bekvemmelighetsflagg er for eksempel Caymanøyene, Bermuda, Kypros og Marshalløyene.⁸⁹

Når en skipsreder beslutter å selge et skip som ikke lenger kan benyttes kommersielt til resirkulering, tar skipseieren normalt kontakt med en skipsmegler. En skipsmegler vil videre ta kontakt med en «cash buyer» som vil kjøpe skipet for videre resirkulering. En cash buyer har fullt juridisk eierskap til fartøyet, og ofte omregistreres skipet slik at det seiler under bekvemmelighetsflagg til destinasjonen for skraping.⁹⁰

På bakgrunn av at skip kan selges til eiere som benytter seg av bekvemmelighetsflagg, medfører flaggstatsprinsippet jurisdiksjonsproblemer. Rederiene vil ha muligheten til å selge skip til rederier i andre jurisdiksjoner som ikke er underlagt skipsopphuggingsforordningen, og derav begrenses myndighetenes håndhevelsesmuligheter. Hong Kong-konvensjonens ikrafttredelse vil heller ikke være med på å løse disse jurisdiksjonsproblemene, fordi det kun er seks stater som har ratifisert denne konvensjonen utover EU/EØS-stater. Myndighetene vil derfor ha utfordringer med å forhindre beaching av skip på bakgrunn av at det er en global kommersiell aktivitet hvor deres håndhevelsesmuligheter begrenses av jurisdiksjon.

For å avbøte konsekvensene som avgrensningen av virkeområdet i artikkel 2 medfører, fremgår det av fortalen til forordningen at skip som omfattes av grensekryssforordningen skal ekskluderes fra dens virkeområde.⁹¹ Bakgrunnen for denne avgrensningen er at skip som faller

⁸⁷ Henriksen (2020).

⁸⁸ The International Transport Workers' Federation (u.å.).

⁸⁹ I.c.

⁹⁰ Mikelis (2019) s. 220.

⁹¹ Fortalen til skipsopphuggingsforordning artikkel 10.

innunder skipsopphuggingsforordningen er underlagt en målsetting om resirkulering på en miljømessig forsvarlig måte. Derfor vil skip som er flagget i et tredjeland, men befinner seg geografisk innenfor EU/EØS-område når beslutningen om ulovlig skraping tas, bli fanget opp av virkeområdet til grensekryssforordningen. Selv om dette delvis løser problematikken knyttet til bekvemmelighetsflagg, må det ses i lys av de bevismessige utfordringene som vanskeliggjør anvendelsen av grensekryssforordningen og Basel-konvensjonen på skip som avfall.

2.3 Utfordringene knyttet til dagens regelverk

Det juridiske regelverket knyttet til resirkulering av skip er klart ikke tilstrekkelig for å sikre at rederiene og opphuggingsverftene foretar en ansvarlig resirkuleringsprosess. Hvorvidt Basel-konvensjonen og EUs grensekryssforordning kommer til anvendelse på skip som er avfall i sin helhet er usikkert og et vanskelig bevismessig spørsmål. EUs skipsopphuggingsforordning vil heller ikke komme til anvendelse dersom en skipseier fra medlemsstatene gjør et flaggstatsskifte på skipet til et flagg som ikke er medlem av EU/EØS. Ettersom skipsopphuggingsindustrien er en globalisert industri med mulighet for å flytte skip mellom statene og på den måten omgå regelverket, må det vurderes om det er andre mulige reguleringsverktøy som kan anvendes for å avbøte de jurisdiksjonsproblemene som oppstår. Et eksempel på dette kan være engasjement fra private aktører eller samarbeid mellom private og det offentlige.

3 Private aktørers engasjement

3.1 Innledning

Til tross for at det stilles krav i skipsopphuggingsforordningen til både rederiene og opphuggingsverftene om miljøvennlig resirkulering av skip, er dette lovverket ikke tilstrekkelig effektivt på grunn av jurisdiksjonsutfordringene knyttet til flaggstatsprinsippet. For å sikre at rederne tar ansvar for grønn resirkulering av skip som ikke lenger kan benyttes, må man se hen til andre metoder for å skape reguleringer som sikrer slik praksis. Et særlig aktuelt aspekt i denne sammenhengen er private aktørers samfunnsansvar som stiller krav til at bedriftene bør innrette seg på en slik måte at de samfunnsskadelige konsekvensene av deres kjernevirksomhet ikke skal realiseres. Dette ansvaret kalles for «corporate social responsibility» og har de siste årene vært særlig aktuelt for store og globale bedrifter.

3.2 Corporate social responsibility

3.2.1 Generelt om corporate social responsibility

Det internasjonale rettssystemet ble etablert i 1945 med opprettelsen av FN. På dette tidspunktet var det verken nødvendig eller aktuelt å ta i betraktning påvirkningskraften til store transnasjonale bedrifter på samfunnet og miljøet. Dette styringssystemet hadde som målsetting om å oppnå felles verdier blant verdens stater og bidra med et operasjonelt system for å sikre oppnåelsen av disse. Det er nødvendig at et slikt rettssystem til enhver tid er oppdatert på en politisk verden i endring.⁹²

Det har de siste tiårene vokst frem globale selskaper som er på størrelse med enkelte staters økonomi, og med fremveksten av slike bedrifter har det også oppstått ulike problemstillinger knyttet til selskapenes rettsstilling, ved at de ikke er subjekt for slik internasjonal regulering.⁹³ Til tross for at bedriftene ikke er forpliktet til å overholde disse internasjonale reglene, har det likevel utviklet seg en forventning i samfunnet om at de skal overholde disse regelverkene. Ofte har man sett slike forventninger i form av beskyldninger om at private aktører har brutt

⁹² Buhmann (2018) s. 7.

⁹³ Ibid s. 20.

menneskerettighetene.⁹⁴ Manglende etterlevelse av internasjonale regelverk har heller ingen rettslige konsekvenser for bedriftene siden de er ekskludert fra muligheten til sanksjonering ved brudd på reglene.

Forventningen om at bedrifter skal operere i overensstemmelse med internasjonale regelverk har utviklet seg til konseptet «corporate social responsibility» (CSR), som går ut på at private aktører har et ansvar for samfunnet, mennesker og miljø.⁹⁵ Spor av næringslivets bekymringer for samfunnet kan ses helt tilbake til den industrielle revolusjonen.⁹⁶ Konseptet har en lang og omfattende historie, men innholdet av dagens CSR er et produkt av en utvikling som startet på 1950-tallet.⁹⁷ En av de første forfatterne som beskrev innholdet av nåtidens CSR var Keith Davis i 1960, han beskrev det som «*[b]usinessmen's descision and actions taken for reasons at least partially beyond the firm's directs economic or techincal interests*»⁹⁸.

Det er ingen enhetlig definisjon av CSR, men en felles forståelse av begrepet er at bedrifter skal gjøre mer enn hva som er forventet etter lovgivningen.⁹⁹ EU-kommisjonen har definert begrepet som «*the responsibility of enterprises for their impacts on society*»¹⁰⁰. Til tross for en manglende enhetlig definisjon, er det enighet om at konseptet CSR består av tre hovedtrekk.¹⁰¹ For det første er CSR en frivillig atferd fra bedriftene som går ut over de lovpålagte pliktene og at disse bedriftene har troen på at denne atferden vil være i deres interesse i fremtiden.¹⁰² For det andre er det ikke valgfritt for bedriftene om de vil ta stilling til CSR eller ikke, da dette er noe som gjennomsyrrer hele bedriftsadministrasjonen i selskapet.¹⁰³ Til slutt er CSR nært tilknyttet bærekraftig utvikling hvor det er nødvendig at bedriftene integrerer de økonomiske, sosiale og miljømessige påvirkningene som følger av selskapets drift.¹⁰⁴

Innholdet av CSR er dynamisk og tilpasses samfunnsproblemene som oppstår til enhver tid. De siste årene har CSR særlig satt søkelys på bærekraft og klimaendringer.¹⁰⁵ For at selskaper i størst mulig grad skal imøtekomme deres samfunnsansvar er det nødvendig at bedriftene danner

⁹⁴ KLP (u.å.).

⁹⁵ Buhmann (2018) s. 32

⁹⁶ Carroll (2008).

⁹⁷ I.c.

⁹⁸ Ibid.

⁹⁹ Buhmann (2006) s. 2.

¹⁰⁰ European Commission (2011) s. 6.

¹⁰¹ European Commission (2002) s. 5.

¹⁰² I.c.

¹⁰³ I.c.

¹⁰⁴ I.c.

¹⁰⁵ Buhmann (2018) s. 32.

interne prosesser som ivaretar ulike forhold, som for eksempel miljøet, menneskerettigheter og forbrukernes bekymringer.¹⁰⁶ Slike interne prosesser bør ta sikte på å motvirke og forhindre de negative konsekvensene som selskapets drift medfører. Et eksempel på fremveksten av samfunnsansvaret er at 90 prosent av de største europeiske selskapene i dag publiserer betydelig informasjon om både deres sosiale og miljømessige konsekvenser.¹⁰⁷

Det er en kombinasjon av lover og ikke-bindende normer som medfører at bedrifter i stor grad føler seg bundet av CSR. Relevante lovregler som danner grunnlaget for konseptet er blant annet internasjonale menneskerettigheter, miljølovgivning og lovregler om bedrifters rapporteringsplikt. Et eksempel på lovfesting i norsk rett er kravet om at selskaper skal utarbeide rapporter om spørsmål som er relevant for CSR. Bedrifter som er regnskapspliktige er forpliktet etter regnskapsloven § 3-3 c (1) til å rapportere om «samfunnsansvar som minst omhandler miljø, sosiale forhold, arbeidsmiljø, likestilling og ikke-diskriminering, overholdelse av menneskerettigheter og bekjempelse av korrupsjon og bestikkelser».¹⁰⁸ Etter bestemmelsen skal rapporteringen skje tilstrekkelig detaljert for at man skal kunne forstå «foretakets utvikling, resultat, stilling og konsekvenser av foretakets virksomhet».

Hovedsakelig er normene som danner grunnlaget for bedrifters forpliktelser etter CSR ikke av juridisk karakter. Slike normer er blant annet forbrukeratferd, grunnleggende bedriftsverdier og etiske normer.¹⁰⁹ Konseptet CSR er derfor en form for soft law som utledes av ulike prinsipper uten at de er juridisk bindende for bedriften.¹¹⁰

Konseptet er ikke kun relevant innad i bedrifters interne prosesser, men er også et viktig virkemiddel for myndighetene i den forstand at det kan bidra til at selskaper kan hjelpe til med å oppfylle myndighetenes målsettinger. Slike målsettinger kan enten være av politisk karakter eller nedfelt i lov.¹¹¹ Det kan bidra til en effektiv måloppnåelse og i tillegg være kostnadsbesparende for det offentlige ved at private aktører bidrar.¹¹²

¹⁰⁶ European Commission (2011) s. 6.

¹⁰⁷ Carroll (2008).

¹⁰⁸ Hvilke bedrifter som er regnskapspliktige etter regnskapsloven er definert i regnskapsloven § 1-2 og er for eksempel allmennaksje- og aksjeselskap samt finansinstitusjoner.

¹⁰⁹ Carroll (2008).

¹¹⁰ Buhmann (2018) s. 13.

¹¹¹ Buhmann (2006) s. 2.

¹¹² I.c.

3.2.2 Initiativ og handlinger fra private aktører for å sikre ansvarlig skraping av skip

På bakgrunn av bedrifters samfunnsansvar har en rekke private aktører innad i skipsfartindustrien iverksatt ulike initiativ for å bidra til grønnere skraping av skip. En gjennomgående utfordring ved disse private initiativene er knyttet til håndhevelsen av manglende etterlevelse. Utfordringen knytter seg til det lave nivået av håndhevelse for private reguleringer på grunn av fraværet av statlig håndhevingsmyndighet. Brudd på lovgivning kan sanksjoneres med for eksempel foretaksstraff, bøter eller erstatning som har hjemmel i lov. Privatinitierte reguleringer er mer avhengig av markedsmekanismer i form av reaksjon fra markedet på manglende etterlevelse av reguleringen. Eksempel på slike markedsmekanismer er ytre press fra forbrukere og andre interessenter, svekkelse av bedriftsomedømme og ekskludering fra medlemskap eller sertifiseringsordninger.¹¹³

Dagens fraktmarked er svært presset og opplever en svært høy etterspørsel etter at pandemien Covid-19 brøt ut i starten av 2020. Økte fraktpriser for transportering av varer til sjøs skyldes økt etterspørsel etter varer, begrenset fraktkapasitet og mangel på havner med kapasitet til å ta imot økt skipstransport. Økt etterspørsel kan medføre at forbrukernes krav til rederiene om bærekraftig skraping kan komme i andre rekke for behovet om transport av varer. De markedsmekanismene man er avhengig av for håndhevelse av slike private initiativ kan derfor påvirkes av det pressede markedet. I et slikt marked kan sanksjonering fra andre interessenter, som forbrukere og investorer utebli, sett opp mot et marked uten like stor etterspørsel.

3.2.3.1 Sustainable Recycling Transparency Initiativ

Sustainable Recycling Transparency Initiative (SRTI) er et initiativ fra skipseiere om å etablere en plattform hvor de kan offentliggjøre deres retningslinjer og praksis for skipsresirkulering. Bakgrunnen for et slikt initiativ er at potensielle kunder, investorer, myndigheter og frivillige organisasjoner kan se at rederiet gjør grep for å ta ansvar om grønnere skraping. Målsettingen er å etablere en frivillig og markedsbasert tilnærming til ansvarlig skipsreguleringspraksis ved å fremme åpenhet knyttet til rederiers praksis.¹¹⁴

¹¹³ Chan (2021) s. 231.

¹¹⁴ Ship Recycling Transparency Initiative (u.å.).

Initiativet har 30 signerende parter som hovedsakelig består av rederier, men også lasteeiere, investorer, forsikringsselskap og andre diverse interessenter. For at skipseiere kan bli en del av initiativet må de gi informasjon om rederiets overordnede tilnærming til skipsgjenvinning og deres retningslinjer og standarder for slik praksis. I tillegg må de gi informasjon om policy for salg av tidligere eide fartøy for videre salg til andre som vil skrape skipet, skipsgjenvinningskontrakten de benytter, IHM-sertifikat og dokumentasjon for skipsgjenvinning og implementering av skipsgjenvinningspolicy.¹¹⁵ Informasjonen knyttet til hvilke holdninger selskapet har til videresalg av eide skipsfartøy er spesielt interessant i denne forbindelse. Det er nettopp disse holdningene som har vært en av de største utfordringene ved forordningenes effektivitet og hvorfor skip fremdeles ender opp på asiatiske opphuggingsstrender.

I rederiet Altera sin rapport om skipsresirkulering, som ble levert i forbindelse med SRTI, kommer det frem at rederiet selger skipet direkte til opphuggingsverft som er i overenstemmelse med deres resirkuleringspolicy. Dersom det gjelder salg av skip som nærmer seg slutten av levetiden, krever Altera at kjøpere av skipet betaler 25 prosent mer enn det som er Alteras høyest oppnåelige resirkuleringspris og kjøperen må garantere å overholde Hong Kong-konvensjonen når skipet skal gjenvinnes.¹¹⁶ Rederiet Maersk har samme praksis som Altera, men har en annen praksis i de tilfellene kjøpesummen av et eldre skip er høyere enn 40 prosent av beste netto skrapeverdi. Dersom slik kjøpesum kan oppnås, kan skipet selges til tredjepart uten at de må garantere for at skipet skal skrapes i samsvar med relevante gjenvinningsbestemmelser.¹¹⁷

Initiativet SRTI fremmer åpenhet og transparens i skipsopphuggingsindustrien. Ved å kreve åpenhet knyttet til skipsgjenvinningspolicyen til de ulike rederiene, bidrar initiativet til å sikre at de deltagende partene har iverksatt tiltak for å sikre ansvarlig skraping av deres skip. Både Altera og Maersk benytter seg av klausuler i kontrakten for å sikre at kjøperen ikke bryter med Hong Kong-konvensjonen ved gjenvinning. Investorer kan enkelt benytte seg av informasjonen som kommer frem av STRI når de skal vurdere om rederiet de skal gjøre investeringer i har en bærekraftig resirkuleringspraksis.

¹¹⁵ Ship Recycling Transparency Initiative (u.å.).

¹¹⁶ Ship Recycling Transparency Initiative (u.å.).

¹¹⁷ Ship Recycling Transparency Initiative (u.å.).

Utfordringen knyttet til disse klausulene vil være å håndheve kontrakten dersom kjøperen på et senere tidspunkt skal inngå en kontrakt om skipsopphugging som bryter med konvensjonen. Den tidligere skipseieren kan reise krav med grunnlag i den ordinære kjøpskontrakten om at skipsopphuggingen ikke skal finne sted, men mer utfordrende blir det i de tilfellene skipsopphuggingen allerede har skjedd. I disse situasjonene blir den tidligere skipseieren stående uten noen andre håndhevingsmuligheter enn å bidra til dårlig omdømme av rederiet som bryter kontrakten og ikke inngår fremtidige avtaler med denne aktøren.

3.2.3.2 Responsible Ship Recycling Standard

I 2017 tok tre nederlandske banker initiativ til å lage Responsible Ship Recycling Standard (RSRS) hvor målet var at bankinstitusjonene skulle stille krav om forsvarlig skraping av skip til rederiene som søkte om finansiering.¹¹⁸ Dette initiativet har flere store norske banker tilsluttet, blant annet DNB, Nordea og Danske Bank. Initiativet medfører at bankene inkluderer klausuler i låneavtalene om ansvarlig skraping av skip når skipet går mot livssyklusens ende. Initiativet har medført at alle nye og refinansierte lån DNB har utstedt til rederier med pant i de aktuelle skipene baserer seg på en låneavtale med klausul om ansvarlig skipsresirkulering.¹¹⁹

Formålet bak RSRS er at bankene skal bidra til å oppfordre og støtte skipsfartsindustrien til å forbedre resirkuleringsprosessene deres og at de skal ta informerte og ansvarlige beslutninger knyttet til selve resirkuleringen av skipet og ved valg av opphuggingsverft. Initiativet gjelder for finansiering av skip som er pantsatt som sikkerhet for et lån. Bankene forplikter seg gjennom RSRS til å ikke være direkte involvert i finansieringen av ikke-bærekraftige resirkuleringsfasiliteter, og til å forhindre beaching av skip under kjøperens låneperiode. Banken er også forpliktet til å involvere seg i skipskundenes retningslinjer og praksis knyttet til resirkulering av skip.¹²⁰

Låneavtalen mellom den aktuelle banken og rederiet vil være det rettslige grunnlaget som regulerer partenes rettigheter og plikter. RSRS har laget retningslinjer til de deltagende bankene om hvilke klausuler som bør inngå som en del av låneavtalen ved finansiering av skipsbygging eller kjøp av eksisterende skip. Et vilkår som må være til stede for at banken i det hele tatt skal inngå låneavtalen med rederiet er at skipet skal inneha et IHM-sertifikat i samsvar med Hong

¹¹⁸ Bye (2021).

¹¹⁹ Holm (2021).

¹²⁰ DNB (2021).

Kong-konvensjonen og EUs skipsopphuggingsforordning. Det stilles krav fra banken om at skipet skal under hele låneperioden være innehaver av et slikt sertifikat.¹²¹

De mest sentrale i retningslinjene fra RSRS omhandler bankens krav til rederiet om opphugging av skip i samsvar med Hong Kong-konvensjonen eller EUs skipsopphuggingsforordning. Det skal stilles krav i låneavtalen om at ethvert skip som låntakeren har i sin besittelse skal bli resirkulert på et resirkuleringsverft som driver virksomheten på en sosialt og miljømessig ansvarlig måte i henhold til lovverket. Dette skal også gjelde i de tilfellene låntakende rederi selger skipet til en mellommann med den hensikt om å skrape skipet.¹²²

Retningslinjene er taus om hvilke sanksjoner bankene skal benytte seg av dersom rederiet bryter disse reglene. Det kontraktrettslige utgangspunktet ved brudd på kontraktsvilkår er at banken kan kreve låneavtalen tilbakebetalt i sin helhet dersom rederiet velger å skrape et av sine skip på en måte som ikke er i samsvar med kontraktsvilkårene.¹²³

I utgangspunktet sikrer bankene at skipet blir gjenstand for ansvarlig resirkulering ved et godkjent verft i samsvar med EUs skipsopphuggingsforordning. Utfordringen med RSRS-initiativet oppstår når rederiene har innfridd lånet. Bankenes sanksjoneringsmuligheter i disse tilfellene er aktuelle så lenge låneperioden består. Når lånet er innfridd i sin helhet frafaller bankenes sanksjoneringsmuligheter og rederiene står i utgangspunktet fritt til å disponere disse skipene som de ønsker så lenge det er i samsvar med lovgivningen

Forordningens jurisdiksjonsproblemer medfører at skip i enkelte tilfeller kan bli gjenstand for beaching til tross for et omfattende regelverk. I de tilfellene et rederi har solgt skipet til en mellommann uten å gjøre tilstrekkelige undersøkelser om vedkommende sine videre planer for det aktuelle skipet, kan banken velge å ikke utstede flere lån til det aktuelle rederiet i fremtiden. Til tross for at banken ikke lenger har håndhevingsmyndighet i kraft av låneavtalen, kan de ta i bruk deres samfunnsposisjon til å signalisere at det kreves en atferdsendring hos rederiet.

3.2.3.3 RECYCLECON

Hovedutfordringen knyttet til lovgivningen er at myndighetene mangler jurisdiksjon i de tilfellene hvor et skip er solgt til en mellommann og det ikke kan bevises at rederiet som solgte

¹²¹ DNB (2021).

¹²² I.c.

¹²³ I.c.

skipet visste at det skulle bli gjenstand for uansvarlig skipsopphugging. I disse tilfellene er det rederen selv som må ta aktive skritt for å sikre overholdelse av lovgivningen. Det er ingen etablerte internasjonale standarder som fastsetter en praksis for nødvendig dokumentasjon eller betingelser for når et skip selges til skraping. RECYCLECON er en standardkontrakt laget av BIMCO i 2011 og har som formål om å sikre grønn skraping av skip. Standardkontrakten ble dannet med øye for at Hong Kong konvensjonen skulle tre i kraft.¹²⁴

RECYCLECON er utarbeidet for at skipsredere skal ha en standardkontrakt som er i overenstemmelse med regelverket og på den måten sikre ansvarlig resirkulering av skip. Når regelverket som standardkontrakten baserer seg på ikke er effektiv med hensyn til de jurisdiksjonsproblemene som det tidligere er gjort rede for, vil en slik standardkontrakt ikke være en løsning på problemet. Det er deklarasjonsrisk for partene å anvende standardkontrakten, og de fleste skipene som blir opphugget i strid med konvensjonene eller forordningene går veien gjennom en «cash buyer» som selger skipet videre for opphugging. Standardkontrakten vil fungere i de tilfellene skipsrederne selv sender skipet til opphugging, men i de tilfellene det anvendes en mellommann er det vanskelig å sikre ansvarlig resirkulering gjennom en standardkontrakt.

3.2.3.4 Ekskluderings sanksjoner fra KLP

En sanksjoneringsmulighet for en rekke private aktører er ekskludering fra mulige investeringer i selskapet. Mange rederier er avhengige av investorer for å bidra med kapital i selskapet, og det vil derfor være effektivt å ekskludere disse fra fremtidige investeringer dersom de ikke har overholdt regelverket. Et eksempel på en privat aktør som praktiserer slik ekskludering er Pensjonsforvalteren Kommunal Landspensjonskasse (KLP). Selskapet har utarbeidet en rekke eksklusjonskriterier som medfører at bedrifter som faller innunder disse kriteriene utelukkes fra KLPs enten nåværende eller fremtidige investeringer. Disse eksklusjonskriteriene baserer seg på FNs Global Compact som KLP har forpliktet seg til.¹²⁵

Et tilfelle hvor KLP har ekskludert et rederi fra sine investeringer på bakgrunn av beaching-praksis er Nordic American Tankers. Det ble avdekket at rederiet i 2018 hadde sendt åtte tankbåter til et asiatisk opphuggingsverft. På dette tidspunktet hadde KLP mindre investeringer i selskapet. KLP kontaktet derfor styret i Nordic American Tankers og fremmet et forslag om

¹²⁴ Mikelis (2019) s. 8.

¹²⁵ KLP (u.å.).

at selskapet skulle vedta retningslinjer som forbyr denne miljøskadelige praksisen, og rederiet bekreftet at de i fremtiden ville følge Hong Kong-konvensjonen.¹²⁶ I slutten av 2018 ble det på nytt oppdaget at to tidligere Nordic American Tankers-skip hadde endt opp i Asia for opphugging. KLP besluttet derfor å utelukke rederiet fra sine investeringer på bakgrunn av «uakseptabel risiko for at selskapet medvirker til alvorlig miljøskade og grove krenkelser av menneskerettighetene»¹²⁷.

Slike ekskluderingsvedtak kan være effektive for å få endret rederienes atferd. Utfordringen er at det krever at en rekke investorer ekskluderer aktører med miljøskadelig praksis for at det skal være betydningsfullt for rederiene. En løsning på denne problematikken kan være å danne et samarbeid mellom finansinstitusjonene og investorer om å ekskludere rederier som bidrar til at denne praksisen fortsetter. Banker og andre investorer kan legge trykk på hva de finansierer, og det kan være effektivt i et slikt tilfelle. En slik form for regulering skal i det følgende redegjøres for og vises eksempler på hvordan det kan gjøres for å forhindre miljøskadelig opphugging av skip.

¹²⁶ KLP (2019).

¹²⁷ I.c.

4 Fremtidig regulering av skipsopphugging

4.1 Innledning

Regelverket om resirkulering av skip som stiller krav til opphuggingsfasiliteter og rederne er ikke tilstrekkelig effektivt på grunn av jurisdiksjonsproblemene som følger av flaggstatsprinsippet. Tradisjonelt har heller ikke private aktører vært subjekt for internasjonale regelverk slik at de ville vært direkte forpliktet til å overholde internasjonal rett. Likevel vil bedrifter være forpliktet til å overholde slike regler gjennom stater implementering av deres internasjonale forpliktelser og gjennom fremveksten av CSR. Eksisterende initiativ fra private aktører har et lavt nivå av håndhevelse, noe som gjør det vanskelig å sikre etterlevelse av disse regelverkene. Av den grunn har det utviklet seg en reguleringsteori om refleksiv rett som kan være aktuell å anvende for å avbøte regelverkets jurisdiksjonsproblemer og sikre at reguleringer som utvikles av private er effektive og etterleves.

4.2 Det tradisjonelle reguleringsbegrepet og dens utfordringer

Ulovlig skipsopphugging er et problem som det er behov for å løse gjennom en form for regulering. I begrepet «regulering» er det en rekke ulike modeller som kan anvendes for å oppnå et ønsket resultat. Det som anses som kjerneforståelsen av begrepet retter seg mot «kontroll og kommando»-metoden.¹²⁸ Denne metoden går ut på at staten gir en normativ lovgivning som medfører straff eller administrative sanksjoner dersom regelverket ikke overholdes.¹²⁹ Denne formen for regulering anses som hard law ved at det er lovgivning som er juridisk bindende for subjektet av slike regler og kan overprøves av domstolene.¹³⁰

Fordelen med «kommando og kontroll»-metoden er at lovgiver stiller klare og tydelige krav til hvilken atferd som forventes av de som er subjektet til lovgivningen. Likevel krever denne formen for reguleringsteknikk at lovgiver på miljørettens område har en omfattende og nøyaktig

¹²⁸ Black (2002) s. 2.

¹²⁹ I.c.

¹³⁰ I.c.

kunnskap om industriens arbeid og dens kapasitet. Det er både omfattende og svært ressurskrevende for myndighetene å utarbeide slik lovgivning. I tillegg medfører et svært detaljert regelverk at bedriftene ikke kan skreddersy hvordan de skal imøtekomme målsettingen med reguleringen på den mest kostnadseffektive måten for seg selv.

Lovgivning er heller ikke et oppmuntrende instrument for bedriften til å gjøre mer enn minimumskravene som følger av regelverket. Det medfører at myndighetene alltid må øke kravene i loven for at man over tid skal kunne minimere utslipp fra industriene og kreve ytterligere tiltak. I tillegg kan «kontroll og kommando»-metoden være ineffektiv ved tilegnelsen av ny informasjon av de miljøutfordringene man står ovenfor. Det er vanskelig for myndighetene å ha et oppdatert regelverk til enhver tid som tar hensyn til alle nye opplysninger og informasjon om miljøproblematikken.¹³¹

4.3 Nyere reguleringsteori – reflektiv lovregulering

4.3.1 Generelt om reflektiv rett

Begrepet «regulering» er bredt og omfatter andre reguleringsteknikker enn «kontroll og kommando»-metoden. En annen form for aktuell reguleringsteknikk har blitt utviklet gjennom den reflektive rettsteorien. Rettssosiologen Gunther Teubner utviklet på 80-tallet en reguleringsteori om «regulert selvregulering» som i senere tid har blitt omtalt som reflektiv rett. Rettsteorien er utviklet for å etablere en prosess hvor private aktører blir forberedt på å forstå hvordan deres handlinger blir sett på av interessenter, som for eksempel investorer, private organisasjoner og forbrukere. Prosessen er også utviklet for at den private aktøren skal kunne tilegne seg informasjon om hvilke sosiale forventninger som stilles av interessentene og samfunnet ellers, og hvordan de skal imøtegå disse kravene.¹³²

Rettsteorien ble utviklet med sikte på de tilfellene der lovgiver ikke hadde tilstrekkelig juridisk eller faktisk kompetanse til å utvikle effektiv regulering for å håndtere spesifikke rettslige problemstillinger.¹³³ Reflektiv rett tar sikte på å oppfordre aktørene til refleksjon, som skal føre til selvregulering basert på kunnskapen bedriftene tilegner seg om deres påvirkning på

¹³¹ Black (2002) s. 2.

¹³² Buhmann (2018) s. 103.

¹³³ I.c.

samfunnet.¹³⁴ Det er viktig å etablere et fellesskap for de ulike berørte aktørene slik at de har et forum for å utveksle synspunkter om deres forventninger og krav. Slike synspunkter må videre kommuniseres til de aktørene som må endre atferd for å ta i betraktning kravene og behovene.¹³⁵

Refleksiv rett handler ikke om juridiske institusjoner som konvensjonell lovgivning eller domstolene, men om prosessene hvor ulike regler og normer med en selvregulerende hensikt blir utviklet og modifisert gjennom kommunikasjon.¹³⁶ Rettsteorien bygger på en kombinasjon av systemtenkning og diskursetikk ved at det dannes en prosess for å gi regelutvikling demokratisk legitimitet, selv om det ikke er myndighetene som vedtar disse reglene i form av lovgivning. Diskursetikk går ut på tanken om at normer bør utledes av en diskurs om rettslige utfordringer og hvordan man bør handle for å imøtegå disse utfordringene.¹³⁷

En refleksiv regulering vil som oftest være soft law fordi det er reguleringer som ikke er juridisk bindende for de som er pålagt ulikt ansvar. Ofte vil en slik form for regulering være et uttrykk for opinio juris og kan være erklæringer om at ulike parter i samfunnet skal samarbeide om å oppnå ulike målsettinger. Ulempen med refleksiv regulering er at subjektene kun pådrar seg et ansvar og ikke en lovpålagt forpliktelse. Stort sett vil derfor ikke refleksive reguleringer kunne prøves for domstolene eller sanksjoneres i tråd med lovgivningen. Sanksjoneringen er derfor i stor grad avhengig av økonomiske eller politiske intensiver fra mellomstatlige organisasjoner eller andre markedsmekanismer, som for eksempel svekkelse av bedriftens omdømme.¹³⁸

4.3.2 Refleksiv rett på miljørettens område

På miljørettens område har konvensjonell lovgivning ofte vist seg å ikke være effektivt for å motvirke negativ miljøpåvirkning på grunn av jurisdiksjonsproblemer. Dagens miljøutfordringer er komplekse og det kreves en stor omstilling i mange ulike sektor for å reversere de pågående klimaendringene. Bærekraftig utvikling vil kreve at mange ulike sektorer i samfunnet kommer med en rekke initiativer til hvordan diverse prosesser, produkter, tjenester og lignende kan gjøres mer bærekraftig.¹³⁹ Bruntlandrapporten definerer bærekraftig utvikling

¹³⁴ Buhmann (2018) s. 301.

¹³⁵ Ibid. s. 100.

¹³⁶ Ibid. s. 103.

¹³⁷ Ibid. s. 301.

¹³⁸ Ibid. s. 21.

¹³⁹ Gaines (2002).

som «*meeting the needs of the present without compromising the ability of future generations to meet their own needs*»¹⁴⁰.

Målet med å anvende den refleksive rettsteorien på miljørettens område er for å påvirke industriene til å reflektere og være kritisk til deres handlingers skadepotensiale på miljøet. Ved å anvende reflektiv rett på miljøutfordringer vil man oppfordre myndigheter, mellomstatlige organisasjoner eller private aktører til å vedta prosedyrer. Disse prosedyrene skal oppfordrer spesifikke industrier til kritisk tenkning om hvordan deres aktivitet påvirker miljøet, og hvordan de kan arbeide mot en mer bærekraftig fremtid.¹⁴¹

Ved å anvende reflektiv rett på denne måten vil man sette søkelys på hvordan ulike aktører innad i en industri kan, gjennom ulike frivillige tilnærminger, utvikle løsninger som bidrar til en bærekraftig fremtid. Et slikt frivillig samarbeid er ofte mer effektivt og oppnår raskere tilslutning av de regulerende retter seg mot enn gjennom lovgivning. Refleksiv regulering vil ofte ses i form av bedriftsstandarder utviklet av industrien selv, og inneholder en rekke normer som krever at bedriften overholder visse minimumsstandarder. Det kreves derfor en frivillig etterlevelse fra de berørte bedriftenes side, men det vil være enklere for bedriften å akseptere et økt ansvar i form av selvregulering enn gjennom lovgivning fra myndighetene.¹⁴²

På starten av 2000-tallet ble det utviklet en rekke private initiativer i ulike industrier som skulle avbøte ineffektive eller manglende internasjonal regulering av økonomiske aktørers negative klimapåvirkning. Den refleksive rettsteorien er ofte brukt i praksis, til tross for at de som anvender denne metoden ikke er klar over eksistensen av teorien og innholdet av den.¹⁴³

Disse private initiativene er for eksempel standarder om rapportering, sertifisering og retningslinjer.¹⁴⁴ I årene fra 1998 til 2011 vedtok FN og EU en rekke normative retningslinjer til private aktører for å gi råd om deres negative innvirkning på miljøet.¹⁴⁵ Et eksempel er FNs Global Compact som ble lansert i 2000, som ikke rettslig bindende for bedriftene. Bedriftene som har inngått dette samarbeidet har sluttet seg til ti prinsipper innenfor miljøbeskyttelse og

¹⁴⁰ United Nations (u.å.)

¹⁴¹ Rønåen (2016) s. 130.

¹⁴² Ibid. s. 131.

¹⁴³ Buhmann (2018) s. 76.

¹⁴⁴ Ibid s. 299.

¹⁴⁵ I.c.

arbeids- og menneskerettigheter. Disse prinsippene er generelle og ikke ytterligere spesifisert, slik at det er opp til bedriften selv å tolke prinsippene og anvende dem på en passende måte.¹⁴⁶

Et annet eksempel på refleksiv regulering er EUs Multi-Stakeholder Forum on CSR (MSF). EU-parlamentet vedtok i 1999 en resolusjon om å utvikle en egen «code of conduct» i forbindelse med bedrifters samfunnsansvar, som skulle være en politisk uttalelse og ikke et juridisk bindende regelverk. Målsettingen med MSF var å vedta et rammeverk med en rekke felles veiledende prinsipper for CSR. Resultatet av denne prosessen har ikke vært like vellykket som FNs Global Compact. Årsaken til de ulike virkningene av de to ulike prosessene skal vurderes nærmere senere i oppgaven.¹⁴⁷

Informasjonsreguleringer er et eksempel på bruk av refleksiv regulering. Denne formen for refleksiv rett krever obligatorisk informering om en bedrifts miljøoperasjoner eller miljøytelser og denne informasjonen skal gjøres tilgjengelig for interessenter og offentligheten.¹⁴⁸ Hovedformålet med informasjonsreguleringer er at interessenter i størst mulig grad skal kunne sette seg inn i bedriftens klimapåvirkning og ta et informert valg. På forbrukernivå ses ofte informasjonsregulering i form av informasjonsmerker som sier noe om produktets miljøpåvirkning. På bedriftsnivå er slik regulering ofte krav til rapportering og offentliggjøring ved at bedriftene er oppfordret til å utlevere informasjon om deres miljøpåvirkning, enten ved produksjon av varer eller utføring av tjenester.¹⁴⁹

4.3.3 Håndhevelse av refleksiv regulering

Ved håndhevelse av konvensjonell lovgivning har myndighetene mulighet til å iverksette en rekke tradisjonelle rettslige virkemidler, som for eksempel foretaksstraff, bøter, erstatning og lignende.¹⁵⁰ Private reguleringsinitiativ har et lavere nivå av håndhevelse enn reguleringer utstedt av myndighetene på grunn av fraværet av statlig tvang. Private reguleringer er derfor mer avhengig av markedsmekanismer enn regulering fra myndighetene. Slike markedsmekanismer kan være svekkelse av selskapets omdømme og frafall av «social licence to operate», som er en uformell og løpende aksept fra samfunnet og dens interessenter i aktørens tjenester til å operere.¹⁵¹ Andre markedsmekanismer kan også være press fra investorer om

¹⁴⁶ Buhmann (2018) s. 299

¹⁴⁷ Buhmann (2018) s. 65.

¹⁴⁸ Rønå (2016) s. 130.

¹⁴⁹ Ibid s. 130-131.

¹⁵⁰ Chan (2021) s. 231.

¹⁵¹ SocialLicense (u.å.).

overholdelse av reguleringer, eller ekskludering fra sertifiseringsfordeler eller medlemskap av organisasjoner.¹⁵² Sanksjoneringen av private aktørers brudd på refleksiv regulering avhenger derfor i stor grad av hvordan markedet vil reagere.

Rederienes interessenter er i dag opptatt av at skipseierne skal ta ansvar og sikre at deres skip gjennomgår en miljøvennlig skrapingsprosess. Samfunnet som en helhet har de senere årene blitt mer bevisst på problemstillingen om miljøskadelig resirkulering av skip.¹⁵³ Sentrale interessenter kan være investorer, eiere av cargo, forsikringsselskap, bankinstitusjoner og media. Det er disse aktørene som må anvende ulike former for sanksjonering for at den refleksive rettsteorien skal være effektiv. Et annet eksempel på aktører som kan bidra til privat håndhevelse av reglementet, er advokatfirmaer som kan etablere retningslinjer for å ikke bistå med juridisk bistand i de tilfellene hvor transaksjonen som de skal bistå medfører brudd på slike retningslinjer.

Den atferdsøkonomiske vitenskapen viser at det er mulig å gjennomføre en slik form for regulering uten å anvende tradisjonell myndighetshåndheving som straff, erstatning og andre reaksjoner. Teorien om atferdsøkonomi var i utgangspunktet en kritikk rettet mot den tradisjonelle økonomiske tankegangen om at et individ er fullstendig rasjonelt og alltid foretar rasjonelle valg. Det sentrale i den atferdsøkonomiske tankegangen er at individer ikke alltid tar slike valg og det er en rekke psykologiske faktorer som spiller inn.¹⁵⁴ Slike faktorer er det mulig å påvirke, og på den måten kan man anvende mer nyanserte former for påvirkning på individet enn gjennom tradisjonelle reaksjonsmetoder som ofte følger av konvensjonell lovgivning.¹⁵⁵

4.3.4 Private aktørers deltagelse

Konseptet CSR har medført at bedrifter opplever forventninger om å overholde visse plikter med grunnlag i soft law. På bakgrunn av denne utviklingen bør det vurderes om disse bedriftene skal få tilgang til å ta del i lovprosessen knyttet til internasjonale regelverk. Dette er fordi CSR er en utvidelse av deres forpliktelser utover det som følger av hard law.

I forbindelse med utarbeidelsen av FNs Global Compact opplevde man at inkluderingen av store bedrifter var effektiv i utviklingen av atferdsnormer som bedriftene i utgangspunktet har

¹⁵² Chan (2021) s. 231.

¹⁵³ DNV-GL (u.å.) s. 8.

¹⁵⁴ Sunstein (2016) s. 2.

¹⁵⁵ Sunstein (2016) s. 2.

vært motstandere av. Baktanken med slik inkludering av bedrifter i prosessen vil være at det utvikles normer som bedriftene vil etterleve. Begrunnelsen for slik etterlevelse ligger i bedrifters deltagelse som medfører at både prosessen og normene oppfattes som legitime. Til tross for at regeldannelsen i samarbeid med private aktører vil være soft law, vil disse reglene fremdeles ha juridisk relevans i form av at de er retningsgivende for bedriftene. I mange tilfeller er denne formen for regler en forløper til det som senere blir hard law i form av juridisk bindende traktater og nasjonal lovgivning.¹⁵⁶

4.3.5 Myndighetenes rolle

Myndighetenes plass i den refleksive rettsteorien er å etablere strukturer i form av prosedyrer, organisatoriske forum og regelverk slik at ulike organisasjoner skal kunne møtes for å utveksle synspunkter, krav og forventninger. Det kan være nødvendig med veiledning fra myndighetene, men lovene og normene skal hovedsakelig produseres av de som er subjektet for forpliktelsene og de som representerer interessene som skal vernes. Gjennom å etablere slike prosesser vil myndighetene fremdeles ha kontroll over dannelsen av regler og normer.¹⁵⁷

4.3.6 Den refleksive rettens legitimitetsutfordringer

4.3.6.1 Legitimitetsutfordringene knyttet til den refleksive rettsteorien

En av ulempene ved å bruke refleksiv regulering på miljørettens område er at den kan utfordre den demokratiske legitimiteten som ligger til grunn for rettssystemet. Hvis beslutninger knyttet til miljøutfordringer kun blir tatt av enkelte private aktører uten at samfunnet er delaktig i beslutningen, vil dette bidra til å undergrave rettssystemets demokratiske legitimitet. Det er derfor viktig at prosessen knyttet til utarbeidelsen av slik regulering er inkluderende og samfunnet er i størst mulig grad delaktig i prosessen.¹⁵⁸

Et annet rettsstatsprinsipp som kan undergraves ved refleksiv regulering er forventningen om å ha et klart regelverk å forholde seg til. Store deler av den refleksive retten er usynlig og er i enkelte tilfeller kun tilgjengelig innad i industrien eller blant enkelte aktører.¹⁵⁹

¹⁵⁶ Buhmann (2018) s. 21.

¹⁵⁷ Ibid s. 105.

¹⁵⁸ Buhmann (2018) s. 125.

¹⁵⁹ Ibid. s. 126

For at en refleksiv reguleringsprosess skal være legitim og normene som produseres i denne prosessen skal fremstå som legitime, er det viktig at maktforskjellene mellom de ulike inkluderte private aktørene balanseres. En legitim prosess i denne forstand er basert på at det beste argumentet fører til endrede normer, og ikke basert på at en bedrift har mer påvirkningskraft i reguleringsprosessen enn andre.¹⁶⁰

Det er viktig at resultatet av regeldannelsesprosessen fremstår legitimt for at reguleringen skal bli etterlevd effektivt. En slik form for legitimitet er avhengig av om de reguleringen retter seg mot kan ha tillit til prosessen som førte til resultatet. Dette beror på om det var en balansert maktfordeling mellom de deltagende aktørene, og at alle disse aktørenes synspunkter og bekymringer har blitt ivaretatt. I tillegg er det viktig at det har vært et bredt spekter av diverse interessenter med ulike synspunkter og holdninger knyttet til problemstillingen. På denne måten kan man få en regulering som både tar hensyn til de som er ansvarlig for å etterleve normene som dannes og de som har uttrykt sine bekymringer for bedrifters atferd.¹⁶¹

Et viktig aspekt knyttet til legitimiteten av refleksiv regulering, er at de private aktørene som inkluderes i prosessen må anses som en del av samfunnet. Dette skjer ved at aktørene tar i betraktning befolkningens generelle holdning til problemstillingen som det tas sikte på å løse gjennom reguleringen.¹⁶²

FN Global Compact inkluderte private aktører i utviklingen av de ti prinsippene som skulle bidra til et ansvarlig næringsliv. Normene dannet i denne prosessen har det ikke vært mulig å vedta gjennom konvensjonell internasjonal rett. Utviklingen av disse ti prinsippene inkluderte ulike representanter fra det internasjonale samfunnet, blant annet berørte bedrifter og andre ulike interessenter. Global Compact har blitt utsatt for kritikk av en rekke ikke-statlige organisasjoner, som mener at selve reguleringen mangler legitimitet. Til tross for denne kritikken har Global Compact vært nyskapende i form av at den har inkludert private aktører i utviklingen av nye normer og at de har klart å utvikle normer som fremstår som legitime for de aller fleste berørte aktørene.¹⁶³

I MSF var EU-kommisjonen i utgangspunktet leder av prosessen, men var ikke direkte delaktig i utviklingen av regelverket. Kommisjonen klarte ikke å ta direkte del i å utjevne maktforskjeller mellom de private aktørene. Det ble ikke satt søkelys på hva som var prosessens opprinnelige

¹⁶⁰ Buhmann (2018) s. 107.

¹⁶¹ Ibid. s. 125.

¹⁶² I.c.

¹⁶³ Buhmann (2018) s. 124.

målsetting, og kommisjonen klarte heller ikke å lede deltagerne tilbake til hva som var det opprinnelige målet. På grunn av svakhetene ved kommisjonens ledelse, ble ikke resultatet av prosessen som tiltenkt ved oppstart, og reguleringen manglet tillit fra ulike sivile grupper.¹⁶⁴

Arbeidsgiverorganisasjonene som deltok i utarbeidelsen av MSF mente at en felles forståelse hadde blitt etablert mellom alle deltagende parter. Ikke-statlige organisasjoner delte ikke den samme oppfatningen, ettersom de ikke hadde hatt samme innflytelse på utfallet av MSF som bedriftene og arbeidsgiverorganisasjonene. Dette kan tyde på at MSF ikke hadde legitimitet på grunn av manglende representasjoner fra et bredere spekter av synspunkter og forståelse.¹⁶⁵

Til tross for at Global Compact har blitt utsatt for kritikk knyttet til reguleringens manglende legitimitet, var selve prosessen og resultatet av denne mer effektiv og vellykket enn MSF med å skape normer for CSR.¹⁶⁶ En av hovedforskjellene er at i Global Compact tok FN-sekretariatet en mye mer delaktig og sterkere rolle i styringen av prosessen og etableringen av de nye normene. En annen forskjell er at de inkluderte bedriftene fikk kommunisere direkte med FN, og fikk derfor presentert sine synspunkter og forståelse uten noen begrensninger.¹⁶⁷

Når det skal utvikles nye miljørettslige normer på et overnasjonalt nivå, slik som det bør gjøres for å sikre ansvarlig skraping av skip, er det viktig at utarbeidelsesprosessen er inkluderende og det er et balansert maktforhold mellom aktørene. Dagens bærekraftsutfordringer er ofte skapt av bedrifter og rammer som oftest ikke-statlige aktører som ulike sivile grupper eller individer. Ofte er de som rammes av den miljøskadelige aktiviteten heller ikke i bedriftens hjemland, og derfor er konsekvensene utenfor det aktuelle landets jurisdiksjon. Det er derfor et behov for å utarbeide et regelverk som rammer denne transnasjonale aktiviteten og aktørene som forårsaker miljøskadene.¹⁶⁸

4.3.6.2 Samarbeidsregulering som løsning på legitimitetsutfordringene

Den refleksive rettsteorien har noen utfordringer på grunn av manglende beskrivelse av prosedyrer om hvordan reflektiv regulering skal utvikles. Som et svar på slike legitimitetsutfordringer har Karin Buhmann utviklet en prosedyre for å anvende den refleksive rettsteorien på en måte som fremmer en legitim prosess for regelutvikling og et legitimt resultat.

¹⁶⁴ Buhmann (2018) s. 128

¹⁶⁵ Ibid. s. 130

¹⁶⁶ Ibid. s. 131

¹⁶⁷ I.c.

¹⁶⁸ Buhmann (2018) s. 125

Denne prosedyren skal danne samarbeidsregulering mellom mellomstatlige organisasjoner og private aktører, og tar sikte på å skape en prosedyre som har en jevn maktfordeling mellom aktørene. Dette skjer ved at det er en bred representasjon av de som berøres av problemstillingen. Disse interessentene er vanligvis aktører som ikke inkluderes i utviklingen av konvensjonell lovgivning.¹⁶⁹

For å utvikle samarbeidsregulering har Buhmann utviklet noen retningslinjer for hvilke steg som bør tas for å utvikle et legitimt regelverk. Slike regelverk vil som oftest være soft law, men kan i enkelte tilfeller være hard law dersom det er en samarbeidsregulering mellom det offentlige og private. En reguleringsprosess som inkluderer private aktører på et overnasjonalt nivå, bør inneholde disse stegene for å sikre de institusjonelle rammene knyttet til kommunikasjonsprosessen. Dette er for å sikre at de nye normene som etableres kan anses som legitime.¹⁷⁰

Tabellen under inneholder de ulike stegene i den samregulerende prosessen slik Buhmann beskriver. Den første fasen kalles for *etableringsfasen*, som er det første steget i prosessen som danner grunnlaget for det som skjer i *implementeringsfasen*. Denne fasen praktiserer det som er utarbeidet i etableringsfasen.¹⁷¹

Refleksjonsfasen er det aller første steget i etableringsfasen som tar for seg at den mellomstatlige organisasjonen oppdager at konvensjonell lovgivning ikke er tilstrekkelig effektivt for å motarbeide den uønskede atferden. På bakgrunn av denne refleksjonen må organisasjonen etablere et forum som kan utvikle refleksiv rett med ønskede aktører. I denne fasen må det bestemmes hvilke resultat man ønsker seg av en refleksiv rettsprosess, og hvilken atferd som skal vurderes av de inkluderte aktørene.¹⁷²

Trinn to i etableringsfasen tar for seg representasjon og representativitet av interesser og interessenter. På dette steget er det viktig å inkludere sårbare grupper som er berørte av bedrifters negative miljøpåvirkning. Dette er ofte en gruppe individer som ofte ikke får muligheten til å formidle sine synspunkter knyttet til problemstillingen når store bedrifter og organisasjoner møtes for å vurdere situasjonen. En slik sårbar gruppe kan være befolkningen på et sted som opplever store forurensninger fra en bedrift, eller ansatte på en bedrift som driver med helseskadelig aktivitet. Det er viktig at kriteriene for hvilke interessenter som skal tas med

¹⁶⁹ Buhmann (2018) s. 159

¹⁷⁰ l.c.

¹⁷¹ l.c.

¹⁷² l.c.

i prosessen er nøye utformet slik at prosessen fremstår legitim. Gjennom en nøye kartlegging av hvilke interesser som berøres og hvilke interessehavere som bør inkluderes, vil det bidra til en regulering som nyter legitimitet og til en effektiv kommunikasjon mellom de inkluderte aktørene.¹⁷³

Ulikheter mellom partenes påvirkningskraft vil naturligvis forekomme og må håndteres. På trinn tre i etableringsfasen skal partenes styrker og svakheter kartlegges. Dersom det kommer frem at enkelte aktører stiller sterkere i prosessen enn andre, må det av hensyn til prosessens legitimitet kommuniseres til de andre partene. Eksempler på slike styrker kan være at aktøren er innehaver av informasjon av særlig betydning for den aktuelle problemstillingen. Det er først på proseduraliserings-steget hvor man skal sikre at aktørene deltar i prosessen på tilnærmet lik linje. Den mellomstatlige organisasjonen må bistå partene slik at deres svakheter i prosessen ikke blir for fremtredende.¹⁷⁴

Den ledende organisasjonen kan gjøre dette i form av å utarbeide generelle retningslinjer for interaksjon og kommunikasjon mellom aktørene, slik at disse kan utveksle behov, bekymringer og synspunkter. Videre kan de bistå de svake aktørene med å muliggjøre at disse kan kommunisere deres forventninger og krav. Den mellomstatlige organisasjonen kan fastsette retningslinjer om hvordan kommunikasjon mellom partene skal foregå.¹⁷⁵

Implementeringsfasen går ut på å utføre det som ble bestemt i etableringsfasen for å produsere et resultat. I denne fasen er det første trinnet også knyttet til refleksjon. På dette steget skal aktørene reflektere over deres roller i prosessen, og i hvilken grad de har mulighet til å påvirke utfallet. I tillegg bør de reflektere over hvordan de kan bidra til å sikre en effektiv og legitim prosess.¹⁷⁶ De tre neste stegene i prosessen omhandler ulike formaliteter i prosessen før diskusjonen mellom aktørene kan starte og et regelverk kan utvikles.

¹⁷³ Buhmann (2018) s. 160-161

¹⁷⁴ Ibid. s. 161-162

¹⁷⁵ Ibid. s. 162-163

¹⁷⁶ Ibid. s. 168

Fase 1: etablering*Beskrivelse av de ulike fasene*

1)	<i>Refleksjonsfase</i>	En mellomstatlig organisasjon oppdager at konvensjonell lovgivning ikke er tilstrekkelig og utvikler et forum for å utvikle refleksiv rett. I den forbindelse må det fastsettes en målsetting med en slik prosess og hvilke atferdsnormer som bør evalueres i prosessen.
2)	<i>Representasjon og representativitet</i>	For å sikre bred representasjon av ulike interesser og berørte parter knyttet til den aktuelle problemstillingen må det utarbeides en rekke fastsatte kriterier for hvordan den refleksive lovprosessen skal foregå. I denne fasen må det først fastsettes hvilke interesser som blir berørt og deretter etablere ulike kriterier for å sikre at en bred representasjon av de berørte interessene blir inkludert i prosessen. Deretter må man kartlegge hvilke interessenter som bør inkluderes og mulige interessekonflikter.
3)	<i>Balansering av partene</i>	<p>Etter at det er fastsatt hvilke interessenter som skal inkluderes i prosessen, må det vurderes om det er noen innflytelsesforskjeller mellom disse.</p> <p>I denne delen av prosessen må den ledende organisasjonen av prosessen kartlegge hvilke styrker og svakheter de ulike aktørene som skal inkluderes har. Slike egenskaper kan være tilgang til organisasjoner som representerer deres interesser, mulighet for tilegnelse av kunnskap og andre ressurser. Videre må det vurderes hvilke ekstraordinære behov denne aktøren har for bistand til representasjon og tilgang til informasjon.</p> <p>Dersom spesifikke aktører skal inkluderes i prosessen på grunn av for eksempel tidligere erfaring med tilsvarende prosesser, bør dette forklares nærmere.</p>

4)	<i>Proseduralisering</i>	Dersom man på trinn tre oppdager ujevnheter mellom partene, må man i størst mulig grad forsøke å utjevne disse ulikhetene. Dette kan gjøres gjennom ulike tiltak som å fastsette retningslinjer for kommunikasjon, bistand til svake aktører for deltagelse og lignende.
----	---------------------------------	--

Fase 2: implementering

1)	<i>Refleksjonsfase</i>	Dette trinnet går ut på å praktisere det som ble fastsatt i etableringsfasen, som å invitere de kartlagte aktuelle aktørene og danne det forumet som skal utarbeide en form for regulering med ønskede atferdsnormer. I denne fasen bør de inkluderte aktørene reflektere over deres roller, påvirkningskraft og hvordan de kan bidra til et legitimt resultat av prosessen.
2)	<i>Representasjon og representativitet</i>	De ulike partene må introdusere seg selv og sin posisjon i prosessen. Introduksjonen bør få frem hvilke interesser aktøren representerer og tidligere erfaring med lignende prosesser.
3)	<i>Balansering av partene</i>	Dersom enkelte aktører fremstår sterkere eller svakere enn andre partet, til tross for at det var fremsatt tiltak på forhånd, må slike ulikheter utjevnes mens prosessen pågår.
4)	<i>Proseduralisering</i>	Aktørene danner i fellesskap en plan for gjennomføringen av prosessen i form av møtedatoer og milepæler. Denne planen bør også tilgjengeliggjøres for offentligheten for å fremme transparens i prosessen. I tillegg bør man ta en ny vurdering av hvilke parter som skal inkluderes i prosessen etter at den er påbegynt.

4.4 Eksempel på refleksiv regulering – Towards Sustainable Mining

Refleksiv rett er som sagt ofte brukt på det miljørettslige område, og gruveindustrien er et eksempel på en industri som har benyttet seg av refleksiv regulering for å sikre en bærekraftig utvikling. Initiativet Towards Sustainable Mining (TSM) er et klassifiseringssystem utviklet i 2004 av Mining Association of Canada (MAC) i samarbeid med kanadiske myndigheter. Den kanadiske gruveforeningen er en organisasjon som representerer ulike gruvevirksomheter og samarbeider med landets regjering for å utarbeide reguleringer innad i industrien.¹⁷⁷ I 2020 signerte Norsk Bergindustri avtalen om TSM med MAC som medfører at dette initiativet skal i fremtiden være bindende for norske gruveselskaper som er medlem av Norsk Bergindustri.¹⁷⁸

Gruveselskapene som er medlemmer av gruveforeningene er forpliktet til å gjennomføre TSM og må derfor vurdere og rapportere om sine egne bærekraftsprestasjoner på tvers av åtte operasjonelle områder, for eksempel HSM, energibruk og utslippshåndtering. Disse rapporteringene offentliggjøres, og hvert tredje år gjennomgår en ekstern kontrollinstans rapportene. Den eksterne kontrollinstansen skal undersøke om det finnes bevis som støtter oppunder gruveselskapets egne vurderinger. Når kontrollinstansen har gjennomgått rapporteringen, kan selskapets daglige leder sende inn et brev til gruveforeningen som bekrefter at en ekstern verifisering har blitt gjennomført.¹⁷⁹

Et slikt initiativ fører til transparens innad i gruveindustrien og interessenter, som for eksempel investorer og forbrukere, kan enkelt ta informerte valg basert på de publiserte rapportene. I tillegg bidrar det til konkurranse mellom gruveselskapene om hvem som har mest mulig bærekraftig drift av gruvene. Til tross for at TSM ikke håndheves av myndighetene, kan markedsmekanismer bidra til effektiv håndhevelse. Lave bærekraftsprestasjoner vil svekke bedriftens omdømme og investorer vil velge andre gruveselskaper som i større grad prioriterer bærekraftig produksjon på bekostning av selskaper som ikke har det samme fokuset.

Initiativet har vært obligatorisk for 44 gruveselskaper som er medlemmer av MAC, og enkelte av disse selskapene har frivillig implementert standarden i deres utenlandske virksomheter.¹⁸⁰

¹⁷⁷ The Mining Association of Canada (u.å.).

¹⁷⁸ Norsk Bergindustri (u.å.).

¹⁷⁹ Mining Association of Canada (u.å.).

¹⁸⁰ Trade Commissioner Service (u.å.).

Rapporteringskravene har medført at gruveselskapene etterstreber å ha bærekraftige operasjoner fordi prestasjonene deres nå publiseres offentlig, og investorer og andre interessenter har full innsikt i bedriften.¹⁸¹ De årlige rapportene fra den kanadiske gruveforeningen viser at det er et tett samarbeid mellom alle de ulike aktørene i industrien for å sikre en bærekraftig fremtid.¹⁸² Initiativet har vært svært vellykket, og totalt har åtte ulike gruveforeninger rundt om i verden vedtatt TSM, og det arbeides med å tilrettelegge initiativet for norske forhold.¹⁸³

Det kanadiske klassifiseringssystemet har blitt gjennomført i Finland. Den finske implementeringen av TSM er en anvendelse av den refleksive rettsteorien, og er et eksempel på samarbeidsregulering. Finland gjennomførte initiativet ved å etablere et nettverk av ulike aktører med interesse for en bærekraftig gruveindustri. Dette nettverket ble ledet av myndighetene, men inkluderte interessenter som blant annet gruveselskaper, ikke-statlige miljøorganisasjoner, finansinstitusjoner og lignende aktører. Målsettingen bak nettverket var å utvikle en selvregulering i form av en standard for å fremme bærekraftig gruveindustri. Dette resulterte i «Finnish Towards Sustainable Mining Standard» som i all hovedsak baserte seg på det kanadiske initiativet og som krever rapportering om ulike bærekraftsindikatorer.¹⁸⁴

Fordelen med den finske implementeringsmetoden var at det ble dannet et forum hvor ulike aktører kunne fremme deres synspunkt og komme til en enighet om veien videre. Den finske versjonen av klassifiseringssystemet er fremdeles i oppstartsfasen, og det er usikkert hvor effektiv denne formen for regulering er. En rekke finske gruveselskaper har allerede implementert rapporteringskravene innad, mens andre selskaper er i prosessen med slik gjennomføring eller gjør forberedende steg.¹⁸⁵

4.5 Refleksiv rett ved reguleringen av resirkulering av skip

4.5.1 Fremtidige reguleringsinitiativ i skipsindustrien

Sett i lys av den refleksive rettsteorien bør det være opp til rederiene selv å utarbeide en standard for hvordan skip som nærmer seg slutten av sin levetid skal skrapes. Det er skipseieren som har

¹⁸¹ Mining Association of Canada (2020).

¹⁸² I.c.

¹⁸³ International Mining (2020); Regjeringen (2021).

¹⁸⁴ Lesser (2020) s. 179.

¹⁸⁵ I.c.

ansvaret for at skipet gjennomgår en ansvarlig gjenvinningsprosess, og det ansvaret er tillaget rederen inntil fartøyet er forsvarlig resirkulert.¹⁸⁶ Minimumskravene i disse standardene bør være at skrapingen skjer i samsvar med skipsopphuggingsforordningen ved at rederen må velge resirkuleringsfasiliteter som et minimum oppfyller forordningens krav til opphuggingsverftene og står på European List.

Skipsgjenvinningsforordningen baserer seg på et forbud mot at skip som seiler under EU/EØS-flagg ikke kan resirkuleres ved asiatiske opphuggingsverft. Et slikt forbud vil være å jobbe mot industrien, istedenfor å inkludere den, i en reguleringsprosess hvor ulike opphuggingsverft med ulike standarder møter rederier, sivile interesseorganisasjoner, statlige organisasjoner og andre interessenter. Slike interessenter er for eksempel banker og investorer som man har sett tatt initiativ for å sikre grønnere skraping.

Resirkuleringsstatene har uttrykt vilje til å bli part av Hong Kong-konvensjonen på det tidspunktet flertallet av rederne velger miljøvennlige opphuggingsverft og resirkuleringsprosessen fremdeles vil være økonomisk gunstig for verftene som imøtegår konvensjonsstandarder.¹⁸⁷ Det vil derfor være effektivt å inkludere disse i utviklingen av regelverket når de har vist interesse til å jobbe mot en mer bærekraftig industri. Ved å åpne for at alle disse ulike synspunktene kan utveksles vil man kunne utvikle en regulering som alle de ulike partene kan akseptere og etterleve.

Dersom det utvikles en felles standard for resirkuleringsprosessen mellom rederne og opphuggingsverftene vil det være soft law som ikke kan prøves for domstolene ved brudd. Håndhevelsesmekanismen vil basere seg på markedsverktøy, og i dette tilfellet vil reduksjonen av etterspørsel kunne være et effektivt virkemiddel. Dersom de fleste opphuggingsverftene overholder et slikt ikke-bindende regelverk, vil rederne kunne velge et opphuggingsverft som overholder minimumsstandardene som er satt. Opphuggingsverftet som ikke imøtekommer reguleringen vil derfor ikke lenger være av interesse for rederne.

¹⁸⁶ Følger forutsetningsvis av skipsopphuggingsforordningen.

¹⁸⁷ European Commission (2010) s. 10-11.

4.5.2 Eksempel på anvendelse av den reflekssive rettsteorien – etablering av sertifiseringssystemer og minimumsstandarder

Det finnes ingen internasjonalt anerkjente sertifiseringsordninger av hvilke opphuggingsverft utover European List som kan dokumenteres å være i overenstemmelse med Hong Kong-konvensjonens krav.¹⁸⁸ En aktør som driver med slik sertifisering ved utstedelser av «Statements of Compliance», er japanske Class NK som er en ideell ikke-statlig organisasjon som jobber for forebygging av maritim forurensning.¹⁸⁹ Organisasjonen har utstedt fire sertifiseringer til ulike opphuggingsverft i India. Slike sertifiseringer har medført debatt over hvilken tolkning ClassNK legger til grunn ved avgjørelsen om disse verftene er i overenstemmelse med Hong Kong-konvensjonens krav.¹⁹⁰ Det har blitt dokumentert at det fremdeles dumpes farlig avfall ved verftets strandsoner og at verftene nekter media og andre ideelle organisasjoner adgang til disse verftene.¹⁹¹

Den reflekssive rettsteorien kan være velegnet ved etableringen av slike ordninger, og ved bruk av Buhmanns samarbeidsregulering kan man danne en regulering som vil være legitim og effektiv. Utarbeidelse av en sertifiseringsordning i tråd med den reflekssive rettsteorien og Buhmanns samarbeidsregulering ville begynt med at en mellomstatlig organisasjon etablerer en kommunikasjonskanal hvor ulike interessenter kan møtes og utveksle synspunkter og behov. I dette tilfellet er IMO en passende organisasjon til å etablere et slikt forum.

Målsettingen for et slikt initiativ kan være å etablere en internasjonalt anerkjent sertifiseringsordning og i den forbindelse etablere en standard knyttet til hvilke krav som må stilles til opphuggingsfasilitetene. En slik form for reflekssiv regulering vil ikke være juridisk bindende for opphuggingsverftene å følge, men man vil etablere en regulering i form av soft law hvor håndhevelsen av standarden vil bero på markedsmekanismer som for eksempel forbrukeratferd.

Istedenfor å anvende en konvensjonell lovgivningsprosess på dette området hvor myndighetene tar kontroll over hvilke minimumskriterier som skal stilles til opphuggingsverftene for å oppnå sertifisering, kan inkludering av de som skal oppnå slik minstestandard være mer effektivt. En

¹⁸⁸ DNV-GL s. 3.

¹⁸⁹ I.c.

¹⁹⁰ I.c.

¹⁹¹ KLP (u.å.).

slik effektivitet vil ses i form av velvillighet fra opphuggingsverftene til å endre deres praksis til å være i overensstemmelse med kravene for å oppnå sertifisering.

Dersom IMO skulle vært den ledende organisasjonen, måtte de innledningsvis fastsatt hvilke interessehavere som blir berørt ved å etablere en slik sertifiseringsordning. Først og fremst blir opphuggingsverft og rederier berørt ved at de må forholde seg til krav og kriterier for slik sertifisering. Dernest er det en rekke grupper av individer som berøres av industriens forurensning, som for eksempel arbeiderne på opphuggingsverftene og befolkningen som er bosatt i nærheten av stranden hvor demonteringen av skipene foregår.

I tillegg er det en rekke ikke-statlige organisasjoner som jobber for grønn skraping av skip som bør inkluderes. Dette er for eksempel NGO Shipbreaking Platform, DNV-GL, Forum For The Future, Greenpeace og lignende organisasjoner som arbeider mot maritim forurensning og bærekraftig utvikling. Selskaper som er forbrukere av skipstransport bør også inkluderes i denne prosessen for å kommunisere deres krav til en grønn skipsindustri og særlig om krav til ansvarlig skraping av skip.

Tidligere i oppgaven har det blitt vist at andre interessenter har tatt private initiativ. Finansinstitusjoner kan i dette tilfellet være aktuelle interessenter siden både opphuggingsverftene og rederiene er avhengig av bankene for å finansiere bærekraftige oppgraderinger på fasilitetene deres. I tillegg kan ulike investorer inkluderes i prosessen ettersom man har sett at disse har stilt krav om at rederiene tar ansvar for skraping av deres skip.

Det er klart at det er innflytelsesforskjeller blant de aktuelle interessentene som det må forsøkes å jevnes ut slik at prosessen skal fremstå legitim. Den klart svakeste parten i et slikt tilfelle er gruppen av berørte individer, som for eksempel befolkningen som bor i nærheten av opphuggingsverftene eller arbeiderne på slike lokasjoner. IMO må derfor hjelpe denne gruppen interessenter med for eksempel sette de i stand til å forstå prosessen og betydningen av en mulig regulering, bistand med representasjon og lignende.

De ikke-statlige organisasjonene som inkluderes i denne prosessen kan ha en fordel med å tidligere ha deltatt i en refleksiv reguleringsprosess. Slik erfaring bør kommuniseres utad til de andre aktørene slik at de kan tilegne seg denne kunnskapen. På denne måten vil både prosessen og resultatet av prosessen fremstå mer legitimt for partene som pådrar seg ansvar av en slik regulering.

Et viktig element er at prosessen fremstår transparent.¹⁹² Det er viktig at aktører som ikke inkluderes i reguleringsprosessen kan tilegne seg informasjon om etableringen av forumet, hvilke parter som var representert og hva som ble kommunisert i prosessen som ledet til reguleringen. Dette er særlig viktig for de aktørene som blir ansvarlige for å følge reguleringen, til tross for at den ikke er juridisk bindende.

I utvikling av MSF var det bred representasjon av både bedrifter, ideelle organisasjoner og ikke-statlige organisasjoner. Til tross for at det var høy grad av inkludering av slike aktører fremstod ikke reguleringen som legitim for samfunnet, ettersom det i etterkant ble reist kritikk fra de ikke-statlige aktørene om manglende balanse av de ulike deltagernes påvirkningskraft.¹⁹³ Det er derfor nødvendig at partenes innflytelse hele tiden vurderes og at maktforskjellene mellom aktørene til enhver tid utjevnes.

Det er essensielt at en slik sertifiseringsordning fremstår legitim for alle aktørene for at den skal være effektiv. Internasjonal konvensjonell lovgivning har vist seg å ikke være effektiv i å forhindre uansvarlig skraping, og det er derfor nødvendig at en slik regulering anses som legitim av deltagende parter, utenforstående aktører og samfunnet ellers. En slik regulering vil være soft law og har følgelig begrensede håndhevingsmuligheter utover markedsmekanismer. Dersom det er en felles forståelse blant de utenforstående aktørene om at reguleringen ikke er legitim, vil den heller ikke være effektiv mot å sikre grønnere skraping av skip på grunn av manglende etterlevelse.

¹⁹² Buhmann (2018) s. 124-125.

¹⁹³ Ibid. s. 130.

5 Avslutning

Dagens regelverk om resirkulering av skip er et ineffektivt instrument for å forhindre at miljøskadelig beaching-praksis forekommer. Det er usikkert hvorvidt skip som avfall faller innunder virkeområdet til avfallsforordningen, men dersom den skulle komme til anvendelse er det vanskelig å bevise at skipseieren har hatt intensjon om ulovlig skraping av skip når det forlot skipseierens farvann. I utgangspunktet skal ikke europeiske rederier ha mulighet til å sende skipene til asiatiske opphuggingsverft fordi skipsopphuggingsforordningen krever at opphugging forekommer på et verft godkjent av EU og opplistet på European List. Likevel medfører flaggstatsprinsippet at regelverket kan omgås ved å registrere skipet under et annet flagg som ikke er bundet av regelverket.

Det er tydelig at de internasjonale regelverkene ikke er tilstrekkelig for å motvirke ulovlig skipsopphugging, ettersom de europeiske statene har manglende håndhevelsesmyndighet utenfor sin jurisdiksjon. Manglende myndighetskompetanse må avbøtes på en annen måte enn gjennom konvensjonell lovgivning, fordi man ser klare eksempler på at dette ikke er tilstrekkelig effektivt i praksis. Den refleksive rettsteorien kan bidra med å utarbeide instrumenter i form av ikke-bindende regelverk som enten er utarbeidet av industrien alene eller i samarbeid med myndighetene eller andre mellomstatlige organisasjoner.

Skipsfartsindustrien har ikke kommet langt nok i utviklingen av selv- eller samarbeidsreguleringer hvor industrien og relevante interessenter enten er inkludert i eller står for utviklingen av regelverket. Slike reguleringer har vist seg å være utbredt på miljørettens område på bakgrunn av at det har vist seg å være mer effektivt å samarbeide med industrien. Den refleksive rettsteorien har også vist seg å være effektiv på juridiske problemstillinger som er utfordrende å løse med konvensjonell lovgivning på grunn av jurisdiksjonsproblemer.

Den refleksive rettsteorien kan være i veien å gå for industrien i fremtiden. En slik rettsteori skaper samarbeid med en industri som ikke kan reguleres effektivt av konvensjonell lovgivning. Effektiviteten av de tidligere private initiativene i skipsfartsindustrien har vært begrenset på grunn av håndhevingsmuligheter. Sett i lys av de forventningene det stilles til bedrifter som en følge av CSR, kan det være nødvendig å inkludere private aktørene i utviklingen av de regelverkene de selv skal være ansvarlige for å etterleve. Det er vanskelig å si hvor effektivt det vil være å inkludere private aktører for å sikre grønnere skipsopphugging, siden effektiviteten av en reflektiv regulering beror på legitimiteten av regelprosessen og kvaliteten på resultatet.

Litteraturliste

Litteratur

- Askeland (2003)** Askeland, Bjarte. «Rettskildelærens utvikling i rettsteoretisk belysning» *Jussens venner* vol 38. nr. 1 (2003) s. 8-23.
- Black (2008)** Black, Julia. «Critical Reflections on Regulations». London: London School of Economics and Political Science, 2019.
- Buhmann (2006)** Buhmann, Karin. «Corporate Social Responsibility: What Role for Law? Some Aspects of Law and CSR» *Corporate Governance: The international journal of business in society* årgang 6 nr. 2 s. 188-202 <https://doi.org/10.1108/14720700610655187>.
- Buhmann (2018)** Buhmann, Karin. «Power, Procedure, Participation and Legitimacy in Global Sustainability Norms. A Theory of Collaborative Regulation» New York: Routledge (2018).
- Buhmann (2020)** Buhmann, Karin. «Collaborative Regulation: Preventing Regulatory Capture in Multi-stakeholder Process for Developing Norms for Sustainability Conduct» I *Sustainability and Law*. Volker Mauerhofer, Daniela Rupo, Lara Tarquinio red., Cham: Springer, 2020, s. 295-318.

- Carroll (2008)** Carroll, Archie B. "A History of Corporate Social Responsibility." I *The Oxford Handbook of Corporate Social Responsibility* nr. 1 (2008).
- Chan (2021)** Chan, Ryan. «Ensuring Impcatful Performance in Green Bonds and Sustainability-liked Loans». *Adelaide Law Rewiev* årgang 42 nr. 1 (2021) s. 221-258.
- Fredriksen (2019)** Fredriksen, Halvard Haukeland og Gjermund Mathisen «EU-rett som norsk rettskilde» I *Juridisk metode og tenkemåte*. Alf Petter Høgberg og Jørn Øyrehagen red. Oslo: Universitetsforlaget, 2019 s. 386-419.
- Gaines (2002)** Gaines, Sanford E. «Reflexive Law as a legal paradigm for sustainable development». *Buffalo Environmental Law Journal* vol. 10 nr. 1 (2002) s. 1-24.
- Galley (2014)** Galley, Michael. «Shipbreaking: Hazards and Liabilities.» Cham: Springer International Publishing (2014).
- Lesser (2020)** Lesser, Palmela. «The road to societal trust: implementation of Towards Sustainable Mining in Finland and Spain». I *Mineral Economics* årgang 34 nr. 1 (2021) s. 175-186 <https://link.springer.com/article/10.1007%2Fs13563-021-00260-9>.

- Matz-Lück (2010)** Matz-Lück, Nele. «Safe and Sound Scrapping of 'Rusty Buckets'? The 2009 Hong Kong Ship Recycling Convention» *Review of European Community & International Environmental Law* 19, årgang 19 nr. 1 (2010) s. 95-103.
https://bibsys-almaprimo.hosted.exlibrisgroup.com/permalink/f/961ef4/TN_cdi_gale_infotracademiconefile_A229111246.
- Mikelis (2019)** Mikelis, Nikos. «Ship Recycling.» I *Sustainable Shipping*. Harilaos N. Psaraftis red., Cham: Springer International Publishing, 2019 s. 203-248.
- Moen (2008)** Moen, Amy E. «Breaking Basel: The Elements of the Basel Conventipn and Its Application to Toxic Ships» *Marine Policy*, vol. 32 nr. 6 (2008) s. 1053-1062.
- Ormond (2012)** Ormond, Thomas. «Hong Kong Convention and EU Ship Recycling Regulation: Can they change bad industrial practices soon?» *Elni* årgang 12 nr. 2 s. 54-58.
- Puthucherril (2010)** Puthucherril, Tony George. «From Shipbreaking to sustainable ship recycling: evolution of a legal regime» Leiden: Martinus Nijhoff Publishers, 2010.
- Rónán (2016)** Rónán, Kennedy. «Rethinking Reflexive Law for the Information Age: Hybrid and Flexible Regulation by Disclosure.» *Journal of Energy*

and Environmental Law vol. 7 nr. 2 (2016) s. 124-139.

Sunstein (2016)

Sunstein, Cass. «The Rise of Behavioral Economics: Richard Tahler's 'Misbehaving'». I *Harvard Public Law Working Paper* vol. 16 nr. 1 (2016) https://papers.ssrn.com/sol3/papers.cfm?abstract_id=2715708.

Terpan (2015)

Terpan, Fabien. «Soft Law in the European Union: The Changing Nature of EU Law», *European Law Journal* vol. 21 nr. 1 (2015) s. 68-96.

Ulfstein (1999)

Ulfstein, Geir. «Legal aspects of scrapping vessels: A study for the Norwegian Ministry of Environment» (1999).

Rapport

NGO Shipbreaking Platform (2019)

NGO Shipbreaking Platform. *Impact Report 2018/2019*. Brussel: 2019. <https://shipbreakingplatform.org/wp-content/uploads/2020/06/NGOSBP-Bi-Annual-Report-18-19.pdf>.

Regjeringen (2008)

Regjeringen. *Bedrifters samfunnsansvar – mindre bedrifter*. Oslo: 2008 https://www.regjeringen.no/globalassets/upload/ud/vedlegg/kompakt_mellomstore08.pdf.

Øvrige nettsider

- Bergen Rederiforening (u.å.)** Bergen Rederiforening. «Tiltak for mer miljøvennlig skipstransport» (u.å.) [Tiltak for mer miljøvennlig skipstransport – Bergens Rederiforening \(rederiforeningen.no\)](https://www.rederiforeningen.no) hentet 11.09.2021.
- Bye (2021)** Bye, Fanny F., «Vil unngå beaching av skip og plattformer» <https://www.eksfin.no/no/nyheter/maritim/vil-unnga-beaching-av-skip-og-plattformer/>. Hentet 07.11.2021.
- DNB (2021)** DNB. *Responsible Ship Recycling Standards for banks – RSRS* (mars 2021) https://www.dnb.no/portalfront/nedlast/no/om-oss/samfunnsansvar/2021/Responsible_Ship_Recycling_Standards_March_2021.pdf.
- DNV-GL (u.å.)** DNV-GL. «Ship Recycling: Navigating a complex regulatory landscape». <https://www.dnv.com/maritime/publications/ship-recycling-navigating-complex-regulatory-landscape-download.html>. Hentet 07.11.2021.
- European Commission (2001)** European Commission. «GREEN PAPER: Promoting a European framework for Corporate Social Responsibility» https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/en/DOC_01_9. Hentet 24.10.2021.

European Commission (2002)

European Commission. «Communication from the Commission concerning Corporate Social Responsibility: A business contribution to Sustainable Development» <https://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=COM:2002:0347:FIN:EN:PDF>. Hentet 24.10.2021.

European Commission (2011)

European Commission. «communication from the commission to the european Parliament, the council, the european economic and social Committee and the committee of the regions. A renewed EU strategy 2011-14 for Corporate Social Responsibility» <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/PDF/?uri=CELEX:52011DC0681&from=EN>. Hentet 24.10.2021.

Henriksen (2020)

Henriksen, Tore. «Flaggstatsjurisdiksjon» (2020) <https://snl.no/Flaggstatsjurisdiksjon?web=1&wdLOR=c5296CC22-2BF9-4BE3-AC4D-5AAF3FE7517E>. Hentet 10.11.2021.

Holm (2021)

Holm, Ellen D., «Nye standarder for ansvarlig resirkulering av skip» <https://www.dnb.no/dnbnyheter/no/samfunn/nye-standarder-for-ansvarlig-resirkulering-av-skip>. Hentet 07.11.2021.

Hellenic Shipping News Worldwide (2021)

Hellenic Shipping News Worldwide. «The Ship Recycling Regulation: Where we stand today

and Which standard to follow?» (2021) <https://www.hellenicshippingnews.com/the-ship-recycling-regulations-where-we-stand-today-and-which-standard-to-follow/>. Hentet 24.09.2021.

IMO (u.å.)

International Maritime Organization. «Recycling of ships» <https://www.imo.org/en/OurWork/Environment/Pages/Ship-Recycling.aspx>. Hentet 25.09.2019.

International Mining (2020)

International Mining. «Norway adopts Canada's Towards Sustainable Mining initiative» (2020). <https://im-mining.com/2020/03/02/norway-adopts-canadas-towards-sustainable-mining-initiative/> Hentet 25.11.2021.

Klevestrand (2019)

Klevestrand, Agnete. «To ny skip dumpet på strand» (2019) <https://www.dn.no/shipping/to-nye-skip-dumpet-pa-strand/2-1-528720>. Hentet 14.09.2021.

KLP (2018)

KLP. «KLP-seier for avhending av skip» <https://www.klp.no/om-klp/klp-seier-for-avhending-av-skip>. Hentet 02.11.2021.

KLP (2019)

KLP. «Beslutning om utelukkelse av Nordic American Tankers Ltd.» <https://www.klp.no/media/samfunnsansvar/No>

[rdic%20American%20Tankers%20Ltd.pdf](#)

Hentet 25.09.2021.

KLP (u.å.)

KLP. «Det vi ikke investerer i»

<https://www.klp.no/om-klp/samfunnsansvar/hva-vi-ikke-investerer-i>.

Hentet 03.11.2021.

Miljødirektoratet (2017)

Miljødirektoratet. «Miljødirektoratet pålegger Harrier å bli i Norge» (2017)

<https://nettarkiv.miljodirektoratet.no/hoeringer/tema.miljodirektoratet.no/no/Nyheter/Nyheter/2017/April-2017/Miljodirektoratet-palegger-Harrier-a-bli-i-Norge/index.html>.

Hentet 11.09.2021.

Mining Association of Canada (2021)

Mining Association of Canada. «COI Panel Statement (2020)» (2021)

<https://mining.ca/resources/reports/coi-panel-statement-2020/> Hentet 25.11.2021.

Mining Association of Canada (u.å.)

Mining Association of Canada. «TSM Verification» (u.å.) <https://mining.ca/towards-sustainable-mining/how-tsm-works/tsm-verification/>

Hentet 25.11.2021.

Mining Association of Canada (u.å.)

The Mining Association of Canada. «About Us» (u.å.) <https://mining.ca/about-us/> Hentet

24.11.2021.

NGO Shipbreaking Platform (u.å.)

NGO Shipbreaking Platform. «The controversial case of the Harrier» (u.å.)

<https://shipbreakingplatform.org/spotlight-harrier-case/> Hentet 29.08.2021.

Norges Rederiforbund (2019)

Norges Rederiforbund. «India ratifiserer Hongkong-konvensjonen» (2019) <https://rederi.no/aktuelt/2019/india-ratifiserer-hongkong-konvensjonen/>. Hentet 04.10.2021.

Norges Rederiforbund (u.å.)

Norges Rederiforbund. «Resirkulering av skip» (u.å.) <https://rederi.no/om-oss/fagomrader/samfunnsansvar/resirkulering-av-skip/> Hentet 11.09.2021.

Norsk Bergindustri (u.å.)

Norsk Bergindustri. «Forbedrer miljø- og sosial praksis!» <https://www.norskbergindustri.no/nyheter2/2020/forbedrer-miljo--og-sosial-praksis/> Hentet 24.11.2021.

OECD (u.å.)

OECD. «Soft law» <https://www.oecd.org/gov/regulatory-policy/irc10.htm>. Hentet 02.11.2021.

Regjeringen (2021)

Regjeringen. «Støtter arbeid med bærekraft i mineralnæringen» (2021) <https://www.regjeringen.no/no/dokumentarkiv/regjeringen-solberg/aktuelt-regjeringen-solberg/nfd/nyheter/nyheter-2021/stotter-arbeid-med-barekraft-i-mineralnaringen/id2830208/> Hentet 24.11.2021.

- Safety4Sea (2021)** Safety4Sea. «Ship Recycling: Lessons to be learned from the SeaTrade»
<https://safety4sea.com/cm-ship-recycling-lessons-to-be-learned-from-the-seatrade/>
 Hentet 04.10.2021.
- Secretariat of the Basel Convention (u.å.)** Secretariat of the Basel Convention. «Parties to the Basel Convention on the Control of Transboundary Movements of Hazardous Wastes and their Disposal» (u.å.)
<http://www.basel.int/Countries/StatusofRatifications/PartiesSignatories/tabid/4499/Default.aspx>. Hentet 07.11.2021.
- Secretariat of the Basel Convention (u.å.)** Secretariat of the Basel Convention. «Text of the Convention» (u.å.)
<http://www.basel.int/TheConvention/Overview/TextoftheConvention/tabid/1275/Default.aspx>. Hentet 07.11.2021.
- Secretariat of the Basel Convention (u.å.)** Secretariat of the Basel Convention. «Second Meeting of the Conference of the Parties to the Basel Convention» (u.å.)
<http://www.basel.int/TheConvention/ConferenceoftheParties/Meetings/COP2/tabid/6153/Default.aspx> Hentet 28.11.2021.
- Ship Recycling Transparency Initiative (u.å.)** Ship Recycling Transparency Initiative. «About STRI»
<https://www.shiprecyclingtransparency.org/about-the-srti/>. Hentet 03.11.2021.

Ship Recycling Transparency Initiative (u.å.) Ship Recycling Transparency Initiative. «STRI Disclosures: A.P. Moller – Maersk» <https://www.shiprecyclingtransparency.org/view/srti-disclosures/entry/182/>. Hentet 03.11.2021.

Ship Recycling Transparency Initiative (u.å.) Ship Recycling Transparency Initiative. «STRI Disclosures: Altera Infrastructure» <https://www.shiprecyclingtransparency.org/view/srti-disclosures/entry/177/>. Hentet 03.11.2021.

SocialLicense (u.å.) SocialLicense. «What Is the Social License?» <http://sociallicense.com/definition.html> hentet 08.11.2021.

Sjøfartsdirektoratet (2015) Sjøfartsdirektoratet. «Opphugging av skip» (2015) <https://www.sdir.no/sjofart/fartoy/miljo/opphugging-av-skip/> hentet 28.08.2021.

The International Workers' Federation (u.å.) The International Workers' Federation. «Flags of convenience» (u.å.) <https://www.itfglobal.org/en/sector/seafarers/flags-of-convenience>. Hentet 10.11.2021.

Trader Commissioner (u.å.) Trader Commissioner «Canada sets a world standard for sustainable mining» (u.å.) <https://www.trade commissioner.gc.ca/canadexport/0003604.aspx?lang=eng> Hentet 24.11.2021.

United Nations (u.å.)

United Nations «Sustainability» (u.å.)

<https://www.un.org/en/academic->

[impact/sustainability](https://www.un.org/en/academic-impact/sustainability) Hentet 08.12.2021

Regelverk

Nasjonale lover og forskrifter

1987

Lov av 12. juni 1987 nr. 48 om norsk internasjonalt skipsregister (NIS-loven).

1992

Lov av 24. juni 1992 nr. 39 om sjøfarten (sjøloven).

1998

Lov av 17. juli 1998 nr. 56 om årsregnskap m.v. (regnskapsloven).

.

2004

Forskrift av 1. juni 2004 nr. 930 om gjenvinning og behandling av avfall.

2018

Forskrift av 6. desember 2018 nr. 1813 om gjenvinning av skip og flyttbare innretninger.

EU-forordninger

Grensekryssforordningen

Regulation (EC) No 1013/2006 of the European Parliament and the Council of 14 June 2006 on shipments of waste.

EUs skipsopphuggingsforordningen

Regulation (EU) No 1257/2013 of the European Parliament and of the Council of 20 November 2013 on ship recycling and

amending Regulation (EC) No 1013/2006 and Directive 2009/16/EC.

Internasjonale traktater

Basel-konvensjonen

Basel Convention on the Control of Transboundary Movement of Hazardous Wastes and Their Disposal, 22. mars 1989.

Hong Kong-konvensjonen

The Hong Kong International Convention for the Safe and Environmentally Sound Recycling of Ships, 15. mai 2009.

Rettsavgjørelser

Tingrettsavgjørelser

Sunnhordaland tingretts dom av 27. November 2020, I sak 19-183171MED-SUHO

EU-domstolen

Case 318/98 European Commission v Fornasar and others ECLI:EU:C:2000:337

Case 201/13 European Commission v. Deckmyn and Vrijheidsfonds ECLI:EU:C:2014:2132

Case 241/12 European Commission v Shell Nederland and Belgian Shell ECLI:EU:C:2013:821

Øvrig rettspraksis

Rotterdam tingretts dom av 15. mars 2018 i straffesak nummer 10/994550-15

