

# Återvinning av fartyg

*– underlag för ratificering av Hong Kong-konventionen*

*Betänkande av Fartygsåtervinningsutredningen*

*Stockholm 2012*



---

STATENS OFFENTLIGA  
UTREDNINGAR

---

SOU 2012:54

SOU och Ds kan köpas från Fritzes kundtjänst. För remissutsändningar av SOU och Ds svarar Fritzes Offentliga Publikationer på uppdrag av Regeringskansliets förvaltningsavdelning.

Beställningsadress:  
Fritzes kundtjänst  
106 47 Stockholm  
Orderfax: 08-598 191 91  
Ordertel: 08-598 191 90  
E-post: [order.fritzes@nj.se](mailto:order.fritzes@nj.se)  
Internet: [www.fritzes.se](http://www.fritzes.se)

*Svara på remiss – hur och varför. Statsrådsberedningen (SB PM 2003:2, reviderad 2009-05-02)*  
– En liten broschyr som underlättar arbetet för den som ska svara på remiss.  
Broschyren är gratis och kan laddas ner eller beställas på  
<http://www.regeringen.se/remiss>

Textbearbetning och layout har utförts av Regeringskansliet, FA/kommittéservice.

Tryckt av Elanders Sverige AB.  
Stockholm 2012

ISBN 978-91-38-23779-3  
ISSN 0375-250X

# Till statsrådet

## Catharina Elmsäter-Svärd

Regeringen beslutade den 20 april 2011 att tillkalla en särskild utredare med uppgift att redovisa förutsättningarna för att Sverige ska kunna ratificera den internationella Hong Kong-konventionen om säker och miljöriktig fartygsåtervinning som antogs den 19 maj 2009 av FN:s internationella sjöfartsorganisation, IMO. Utredaren skulle föreslå de författningsändringar och andra åtgärder som är nödvändiga med anledning av en svensk ratificering av konventionen (dir. 2011:35).

Till utredare förordnades fr.o.m. den 11 maj 2011 kammarrättslagmannen Per Anders Lindgren.

Som experter förordnades fr.o.m. den 6 september 2011 den seniora rådgivaren Margareta Appelberg (Naturvårdsverket), kanslirådet Tommie Börjesson, miljöhandläggaren Reidar Grundström (Sjöfartsverket), rättssakkunniga Ida Kärnström, handläggaren Christer Malmberg (Arbetsmiljöverket), tf. enhetschef Anna Petersson (Transportstyrelsen), departementssekreteraren Monika Przedpelska Öström och departementssekreteraren Sofia Tingstorp.

Jur. kand. Mia Pousette har fr.o.m. den 26 juli 2011 varit utredningens sekreterare.

Utredningen antog namnet Fartygsåtervinningsutredningen (N 2011:02).

Utredningsuppdraget skulle enligt de ursprungliga direktiven ha redovisats den 2 maj 2012. Genom tilläggsdirektiv den 26 april 2012 (dir. 2012:42) har regeringen förlängt tiden för redovisning till den 31 augusti 2012.

Utredningen får härmed överlämna betänkandet Återvinning av fartyg – underlag för ratificering av Hong Kong-konventionen.

Stockholm i augusti 2012

Per Anders Lindgren

/Mia Pousette

# Innehåll

<b>Sammanfattning .....</b>	<b>13</b>
<b>Summary .....</b>	<b>19</b>
<b>Författningsförslag .....</b>	<b>25</b>
<b>1 Utredningsuppdrag och tillvägagångssätt .....</b>	<b>41</b>
1.1 Utredningsuppdraget.....	41
1.2 Utredningens arbete .....	42
1.3 Betänkandets struktur .....	42
<b>2 Hong Kong-konventionen .....</b>	<b>43</b>
2.1 Bakgrund till Hong Kong-konventionen .....	43
2.2 Om Hong Kong-konventionen .....	45
2.3 Konventionens artiklar .....	46
2.3.1 Artikel 1 Generella skyldigheter.....	46
2.3.2 Artikel 2 Definitioner.....	47
2.3.3 Artikel 3 Tillämpning .....	48
2.3.4 Artikel 4 Efterlevnad av konventionens regler .....	49
2.3.5 Artikel 5 Besiktning och certifiering av fartyg .....	49
2.3.6 Artikel 6 Auktorisation av återvinningsanläggningar.....	49
2.3.7 Artikel 7 Utbyte av information.....	49
2.3.8 Artikel 8 Inspektion av fartyg.....	50
2.3.9 Artikel 9 Uppdagande av överträdelser.....	50
2.3.10 Artikel 10 Överträdelser .....	51

2.3.11	Artikel 11 Otillbörlig försening och kvarhållande av fartyg .....	52
2.3.12	Artikel 12 Förmedling av information .....	52
2.3.13	Artikel 13 Tekniskt bistånd och samarbete.....	53
2.3.14	Artikel 14 Tvistlösning .....	53
2.3.15	Artikel 15 Förhållandet till internationell rätt och andra avtal.....	54
2.3.16	Artikel 16 Undertecknande, ratifikation, godtagande, godkännande och anslutning.....	54
2.3.17	Artikel 17 Ikraftträdande.....	55
2.3.18	Artikel 18 Ändringar.....	55
2.3.19	Artikel 19 Frånträde .....	58
2.3.20	Artikel 20 Deponering av instrument.....	58
2.3.21	Artikel 21 Språk .....	58
2.4	Konventionens bilaga.....	59
2.4.1	Bilaga: Regler för säker och miljöriktig återvinning av fartyg .....	59
2.4.2	Regel 1 Definitioner.....	59
2.4.3	Regel 2 Generell tillämplighet .....	61
2.4.4	Regel 3 Förhållande till andra krav, rekommendationer och riktlinjer.....	61
2.4.5	Regel 4 Kontroll av fartygs farliga material.....	62
2.4.6	Regel 5 Förteckning över farliga material.....	62
2.4.7	Regel 6 Procedur för att föreslå ändringar i appendix 1 och 2.....	63
2.4.8	Regel 7 Tekniska grupper .....	65
2.4.9	Regel 8 Generella krav .....	66
2.4.10	Regel 9 Plan för återvinning av fartyget (Ship Recycling Plan) .....	66
2.4.11	Regel 10 Besiktning .....	67
2.4.12	Regel 11 Utfärdande och godkännande av certifikat.....	69
2.4.13	Regel 12 Utfärdande eller godkännande av en annan konventionsstats certifikat .....	71
2.4.14	Regel 13 Formkrav på certifikat.....	71
2.4.15	Regel 14 Varaktighet och giltighet av certifikat .....	71
2.4.16	Regel 15 Kontroll av fartygsåtervinningsanläggningar .....	72
2.4.17	Regel 16 Auktorisering av fartygsåtervinningsanläggningar .....	73

2.4.18	Regel 17 Generella krav .....	74
2.4.19	Regel 18 Plan för återvinningsanläggningen .....	74
2.4.20	Regel 19 Förebygga negativa effekter på människors hälsa och miljön.....	75
2.4.21	Regel 20 Säker och miljöriktigt omhändertagande av avfall.....	76
2.4.22	Regel 21 Krisberedskap och krishantering.....	76
2.4.23	Regel 22 Anställdas säkerhet och utbildning .....	77
2.4.24	Regel 23 Rapportering av incidenter, olyckor, arbetssjukdomar och kroniska besvär .....	78
2.4.25	Regel 24 Inledande meddelande och rapporteringskrav.....	78
2.4.26	Regel 25 Slutrapportering .....	79
2.5	Hong Kong-konventionens appendix .....	79
2.5.1	Appendix .....	79
<b>3</b>	<b>Reglering i Sverige idag .....</b>	<b>81</b>
3.1	Reglering på fartygssidan.....	81
3.1.1	Lämpliga lagar att föreslå ändringar i .....	81
3.1.2	Fartygssäkerhetslagen .....	81
3.1.3	Lagen om åtgärder mot förorening från fartyg.....	82
3.2	Reglering av miljöfarlig verksamhet idag.....	83
3.2.1	Kort om miljöbalken .....	83
3.2.2	Miljöbalken och förhållandet till annan lagstiftning .....	85
<b>4</b>	<b>Rättsakter inom EU och utkast till en ny EU- förordning .....</b>	<b>89</b>
4.1	Inledning.....	89
4.2	Baselkonventionen.....	89
4.2.1	Tillägg/ändring Baselkonventionen.....	90
4.2.2	Ansvarsprotokoll .....	91
4.2.3	Teknisk vägledning.....	91
4.3	Avfallstransportförordningen .....	91
4.4	Svenska författningar till följd av Baselkonventionen och avfallstransportförordningen .....	92

4.5	Gränsöverskridande transporter av avfall .....	92
4.6	EU:s utkast till förordning om återvinning av fartyg .....	93
4.6.1	Farliga material och ämnen.....	93
4.6.2	Återvinning av fartyg.....	94
4.6.3	Kontrakt mellan fartygsägaren och en fartygsåtervinningsanläggning.....	94
4.6.4	Krav på fartygsåtervinningsanläggningar.....	95
4.6.5	Upptagande på europeiska förteckningen över fartygsåtervinningsanläggningar .....	96
4.7	Komplikationer mellan Baselkonventionen, Hong Kong-konventionen och utkast till EU-förordningen om återvinning av fartyg .....	96
<b>5</b>	<b>Överväganden och förslag .....</b>	<b>99</b>
5.1	Inledning.....	99
5.1.1	Generellt om konventionens krav som gäller för fartyg.....	99
5.1.2	Generellt om konventionens krav som gäller för anläggningar för återvinning av fartyg .....	100
5.2	Överväganden och förslag med anledning av konventionens artiklar och regler.....	101
5.2.1	Artikel 1 Generella skyldigheter .....	101
5.2.2	Artikel 2 Definitioner .....	101
5.2.3	Artikel 3 Tillämpning .....	101
5.2.4	Artikel 4 Efterlevnad av konventionens regler .....	105
5.2.5	Artikel 5 Besiktning och certifiering av fartyg.....	105
5.2.6	Artikel 6 Auktorisation av återvinningsanläggningar .....	108
5.2.7	Artikel 7 Utbyte av information .....	113
5.2.8	Artikel 8 Inspektion av fartyg .....	115
5.2.9	Artikel 9 Uppdagande av överträdelser .....	116
5.2.10	Artikel 10 Överträdelser.....	117
5.2.11	Artikel 11 Otillbörlig försening eller kvarhållande av fartyg .....	121
5.2.12	Artikel 12 Förmedling av information .....	122
5.2.13	Artikel 13 Tekniskt bistånd och samarbete.....	124
5.2.14	Artikel 14 Tvistlösning .....	124



5.2.15 Artikel 15 Förhållandet till internationell rätt och andra avtal .....	124
5.2.16 Artikel 16 Undertecknande, ratifikation, godtagande, godkännande och anslutning .....	126
5.2.17 Artikel 17 Ikraftträdande .....	127
5.2.18 Artikel 18 Ändringar .....	128
5.2.19 Artikel 19 Frånträde .....	128
5.2.20 Artikel 20 Deponering av instrument .....	128
5.2.21 Artikel 21 Språk .....	128
5.2.22 Regel 1 Definitioner .....	129
5.2.23 Regel 2 Generell tillämplighet.....	129
5.2.24 Regel 3 Förhållande till andra krav, rekommendationer och riktlinjer .....	129
5.2.25 Regel 4 Kontroll av fartygs farliga material och ämnen .....	130
5.2.26 Regel 5 Förteckning över farliga material .....	132
5.2.27 Regel 6 Procedur för att förslå ändringar i appendix 1 och 2 .....	134
5.2.28 Regel 7 Tekniska grupper.....	134
5.2.29 Regel 8 Generella krav.....	134
5.2.30 Regel 9 Fartygets plan för återvinning .....	136
5.2.31 Regel 10 Besiktning av fartyg.....	138
5.2.32 Regel 11 Utfärdande och godkännande av certifikat .....	139
5.2.33 Regel 12 Utfärdande eller godkännande av en annan konventionsstats certifikat.....	141
5.2.34 Regel 13 Formkrav på certifikat .....	141
5.2.35 Regel 14 Varaktighet och giltighet av certifikat.....	142
5.2.36 Regel 15 Kontroll av anläggningar för återvinning av fartyg.....	143
5.2.37 Regel 16 Auktorisering av återvinningsanläggningar för fartyg.....	145
5.2.38 Regel 17 Generella krav.....	150
5.2.39 Regel 18 Plan för återvinningsanläggningen .....	151
5.2.40 Regel 19 Förebygga negativa effekter på människors hälsa och miljön.....	152
5.2.41 Regel 20 Säkert och miljöriktigt omhändertagande av avfall .....	152
5.2.42 Regel 21 Krisberedskap och krishantering.....	153
5.2.43 Regel 22 Anställdas säkerhet och utbildning .....	154

5.2.44	Regel 23 Rapportering av incidenter, olyckor, arbetsjukdomar och kroniska besvär.....	155
5.2.45	Regel 24 Rapporteringskrav .....	156
5.2.46	Regel 25 Slutrapportering.....	157
5.3	Överväganden och bedömning med anledning av utkastet till EU-förordningen .....	157
5.3.1	Farliga ämnen och material.....	158
5.3.2	Kontrakt mellan fartygsägaren och en fartygsåtervinningsanläggning.....	158
5.3.3	Krav på fartygsåtervinningsanläggningar.....	158
5.3.4	Upptagandet på europeiska förteckningen över fartygsåtervinningsanläggningar .....	159
<b>6</b>	<b>Konsekvensutredning .....</b>	<b>161</b>
6.1	Inledning.....	161
6.2	Certifieringskrav på fartyg.....	162
6.2.1	Berörda fartyg och fartygsägare .....	162
6.2.2	Kostnader certifiering .....	163
6.2.3	Andra kostnader hänförliga till krav på fartyg .....	165
6.2.4	Kostnader hos Transportstyrelsen.....	166
6.2.5	Övriga kostnader.....	167
6.3	Auktorisation av en fartygsskrotare.....	167
6.3.1	Tillstånd enligt miljöbalken.....	167
6.3.2	Auktorisering av fartygsskrotaren .....	167
6.4	Miljökonsekvenser .....	170
<b>7</b>	<b>Författningskommentar .....</b>	<b>173</b>
7.1	Förslaget till lag om ändring i lagen (1980:424) om åtgärder mot förorening från fartyg.....	173
7.2	Förslaget till lag om ändring i miljöbalken (1998:808) .....	174
7.3	Förslaget till förordning om anläggningar för återvinning av uttjänta fartyg.....	175

- 7.4 Förslaget till förordning om ändring i förordningen  
(1980:789) om åtgärder mot förorening från fartyg..... 188
- 7.5 Förslaget till förordning om ändring i förordningen  
(1998:899) om miljöfarlig verksamhet och hälsoskydd..... 192

### **Bilagor**

- Bilaga 1 Kommittédirektiv..... 193
- Bilaga 2 Tilläggsdirektiv ..... 197
- Bilaga 3 Hong Kong International Convention for the Safe  
and Environmentally Sound Recycling of Ships,  
2009 ..... 199
- Bilaga 4 Förslag till Europaparlamentets och rådets  
förordning om återvinning av fartyg..... 249

# Sammanfattning

## Uppdraget

Utredningens uppdrag har varit att redovisa förutsättningarna för att Sverige ska kunna ratificera den internationella Hong Kong-konventionen om säker och miljöriktig återvinning av fartyg. Enligt direktiven ska utredningen föreslå de författningsändringar och andra åtgärder som är nödvändiga med anledning av en svensk ratificering av konventionen.

## Hong Kong-konventionen

Hong Kong-konventionen om säker och miljöriktig fartygsåtervinning antogs den 19 maj 2009 av FN:s internationella sjöfartsorganisation, IMO. Konventionen innehåller ett stort antal bestämmelser som syftar till att återvinning av fartyg kan ske säkrare och mer miljöriktigt än i dag. För fartyg införs krav på olika certifikat och förteckningar över farliga material och ämnen. Anläggningar för återvinning av fartyg ska vara auktoriserade och verksamheten bedrivs i enlighet med tämligen detaljerade konventionsbestämmelser.

*Fartyg* med bruttodräktighet om minst 500 och som trafikerar internationella vatten samt inte ägs eller drivs av en stat omfattas av konventionens bestämmelser. Utredningens förslag omfattar således endast de fartyg som uppfyller de angivna kriterierna.

När det gäller fartyg införs två olika certifikat, inventeringscertifikat över farliga material och ämnen, International Certificate on Inventory of Hazardous Materials (ICIHM), och återvinningscertifikat, International Ready for Recycling Certificate (IRRC).

Ett nytt fartyg får inte byggas med material eller produkter som innehåller de farliga material eller ämnen som anges i konventionen. Samma sak gäller vid senare installationer och ombyggnader. Ämnena anges i konventionens appendix och omfattar asbest, ozonnedbrytande ämnen, PCB och olika tennorganiska föreningar.

Förekomsten av dessa ämnen på ett fartyg ska framgå av den lista över farliga material och ämnen, Inventory of Hazardous Materials, (IHM), som ligger till grund för inventeringscertifikatet, och som ska finnas på fartyget och hållas uppdaterad och aktuell under fartygets hela livslängd.

Ett fartyg som ska återvinnas ska så långt det är möjligt minimera sitt farliga avfall innan det anländer till återvinningsanläggningen. Dessutom ska en återvinningsplan, Ship Recycling Plan (SRP), för hur återvinningen av fartyget ska genomföras, upprättas och godkännas innan återvinningen påbörjas. Återvinningsplanen ska visa den mängd av varje farligt material eller ämne som förekommer på fartyget och som ska tas om hand på återvinningsanläggningen. Återvinningsplanen tas fram av anläggningen och ska godkännas av den behöriga myndigheten i återvinningsstaten.

Listan över farliga material och ämnen (IHM) ska strax innan fartyget levereras för återvinning kompletteras med uppgifter om kvarvarande produkter med farliga material och ämnen. Exempel på sådana kvarvarande produkter som ska anges är fartygsspecifika produkter som behövs för fartygets drift och vanliga bruksvaror som kylskåp och elektronikutrustning.

Listans över farliga material och ämnen (IHM) överensstämmer med den godkända återvinningsplanen (SRP) ska kontrolleras genom en slutlig besiktning. Efter genomförd och godkänd slutbesiktning utfärdas ett återvinningscertifikat som visar att fartyget är klart för återvinning, International Ready for Recycling Certificate (IRRC). Först när ett återvinningscertifikat finns utfärdat får återvinningen av fartyget påbörjas.

En *återvinningsanläggning* som ska återvinna sådana fartyg som omfattas av konventionens bestämmelser måste vara auktoriserad. Auktoriseringsförfarandet ska säkerställa att varje anläggning uppfyller de krav som konventionen uppställer och kan inkludera inspektion, tillsyn, övervakning, provtagning och kontroll med mera. En auktorisering av en anläggning får inte gälla för längre tid än maximalt 5 år.

För att en anläggning ska kunna bli auktoriserad ska den ha ledningssystem, processer och metoder som gör att verksamheten inte orsakar skador på människors hälsa och miljön. En anläggning som är auktoriserad får bara ta emot och hantera fartyg som har återvinningscertifikat och i övrigt uppfyller de krav som konventionen uppställer, oavsett om fartyget i fråga bär en konventionsstats flagg eller tillhör en flaggstat som inte har tillträtt konventionen.

Återvinningsanläggningen ska ha en anläggningsplan som bland annat ska innehålla anläggningens riktlinjer för arbetar- och hälsoskydd, miljöskydd, minimering av negativa effekter på människor och miljön, system som säkerställer implementeringen av kraven i konventionen, organisation och roller för arbetsgivare och arbetstagare, utbildning och information, beredskap för oförutsedda händelser, övervakningssystem, registreringssystem för återvinningsanläggningens funktion i drift, rapporteringssystem för utsläpp, emissioner, incidenter, olyckor m.m., rapporteringssystem för arbetsskador, arbetsolyckor och arbetssjukdomar och liknande. En anläggning ska också vidta förebyggande åtgärder eller procedurer för att minska risken för explosioner, skadlig eller farlig atmosfär i stängda utrymmen, olyckor, skador och skadliga utsläpp till mark, vatten och luft. Vidare ska en anläggning ta hand om farliga ämnen och material på ett miljöriktigt sätt.

### **EU:s förslag till förordning om återvinning av fartyg**

EU-kommissionen har den 23 mars 2012 lagt fram ett förslag till Förordning om återvinning av fartyg för att snabba på ikraftträdandet av Hong Kong-konventionens bestämmelser eftersom konventionen inte antas kunna träda ikraft före år 2020. EU:s förslag till förordning innehåller i stort sett konventionens bestämmelser men med några tillägg, se bilaga 4. EU-förordningen föreslår strängare miljöbestämmelser än konventionen, att en europeisk förteckning över fartygsåtervinningsanläggningar som får användas upprättas och att fartygsägaren och återvinningsanläggningen ingår ett kontrakt med specificerat innehåll för varje fartyg som ska återvinnas.

## Utredningens förslag

### Regleringen på fartygssidan

Utredningen föreslår att lagen (1980:424) om åtgärder mot förorening från fartyg (LÅFF) och förordningen (1980:789) om åtgärder mot förorening från fartyg (FÅFF) kompletteras så att författningarna även innehåller de tillkommande krav som ställs på fartyg enligt Hong Kong-konventionen. Utöver dessa författningsändringar föreslår utredningen att det ska ankomma på Transportstyrelsen att i föreskriftsform närmare reglera ett stort antal förhållanden som konventionen kräver.

Eftersom Transportstyrelsen redan är den myndighet som regeringen har utsett att utfärda olika certifikat för fartyg och utöva tillsyn och genomföra tillsynsförrättningar är det lämpligt att även Hong Kong-konventionens certifikat utfärdas av Transportstyrelsen och regleras i Transportstyrelsens föreskrifter. Bestämmelserna i FÅFF kompletteras genom att det införs krav på att ett fartyg måste ha ett inventerings- eller återvinningscertifikat samt förbud mot sjöfart om certifikat saknas. Det saknas anledning att reglera konventionens certifikatkrav i LÅFF eller FÅFF. Transportstyrelsen har redan möjlighet att utfärda föreskrifter om olika certifikat och utredningen anser därför att även konventionens certifikat kan regleras i Transportstyrelsens föreskrifter. En stor del av konventionens krav på fartyg kommer således att genomföras i Transportstyrelsens föreskrifter.

Transportstyrelsen föreslås också bli behörig myndighet för Hong Kong-konventionen och ska även fullgöra de uppgifter som åligger administrationen enligt konventionen.

### Regleringen för återvinningsanläggningar

Utredningen gör visserligen bedömningen att det är osannolikt att anläggningar för återvinning av uttjänta fartyg inom överskådlig tid kommer att uppföras här i landet men lämnar i enlighet med uppdraget förslag till de nya regler som krävs för att Sverige ska kunna ratificera Hong Kong-konventionen.

Enligt miljöbalken måste miljöfarlig verksamhet ha tillstånd innan verksamheten påbörjas. Regeringen har rätt att föreskriva hur tillståndsprövning för miljöfarlig verksamhet ska se ut enligt förordningen (1998:899) om miljöfarlig verksamhet och hälso-

skydd. Utredningen föreslår att en ny punkt förs in i nämnda förordnings bilaga så att det framgår att tillstånd för en anläggning för återvinning av uttjänta fartyg ska prövas av mark- och miljödomstol samt stå under länsstyrelsens tillsyn.

Konventionen uppställer krav på att en anläggning för återvinning av fartyg ska vara auktoriserad. Utöver det tillstånd som redan krävs enligt miljöbalkens regler införs därför krav eller regler om att en anläggning för återvinning av uttjänta fartyg ska vara auktoriserad. Regler om auktorisering av den som bedriver verksamheten (fartygsskrotare) förs in i en ny förordning med stöd av ett nytt bemyndigande för regeringen, eller den myndighet regeringen utser, i en ny paragraf i 15 kap. miljöbalken. Den nya förordningen om anläggningar för återvinning av uttjänta fartyg ska reglera villkor som måste vara uppfyllda för att en fartygsskrotare ska kunna auktoriseras, de skyldigheter som en fartygsskrotare ska uppfylla och därmed sammanhängande frågor. Naturvårdsverket föreslås bli behörig myndighet för auktorisering av fartygsskrotare och få utfärda samt återkalla sådana auktoriseringar. Naturvårdsverket föreslås även få rätt att utfärda föreskrifter om skyldigheter och krav på den som bedriver fartygsskrotning, om besiktningar och inspektioner samt om de olika planer en anläggning ska ta fram.

## Konsekvenser

Utredningens analys av förslagets konsekvenser visar att det ökade arbetet för Transportstyrelsen i samband med utfärdande av de nya certifikaten, tillsynen, föreskriftsarbetet och styrelsens funktion som administration enligt Hong Kong-konventionen inte medför kostnader som måste finansieras i särskild ordning. En sådan bedömning gäller i än högre grad Naturvårdsverket som behörig myndighet i fråga om återvinningsanläggningar mot bakgrunden att ett scenario med sådana anläggningar i Sverige framstår som närmast hypotetiskt.

Även när det gäller berörda fartygsägare blir utredningens slutsats att förslagen inte föranleder annat än marginellt ökade kostnader för de nya certifikaten.

Med tanke på att utredningen går ut på att ratificera en konvention är utrymmet för regelförenklingar självfallet begränsat.



Förslagens inriktning innebär fördelar för miljöarbetet även om de nya reglerna i stora delar inte kommer att få fullt praktiskt genomslag de närmaste decennierna.

# Summary

## Remit

The Inquiry's remit was to report on the conditions for Sweden to ratify the Hong Kong International Convention for the Safe and Environmentally Sound Recycling of Ships. The terms of reference instruct the Inquiry to propose the legislative amendments and other measures necessary for a Swedish ratification of the Convention.

## The Hong Kong International Convention

The Hong Kong International Convention for the Safe and Environmentally Sound Recycling of Ships was adopted on 19 May 2009 by the United Nations International Maritime Organisation. The Convention contains numerous provisions aimed at safer and more environmentally sound recycling of ships than is the case at present. For ships, requirements for certificates and inventories of hazardous materials and substances will be introduced. Ship recycling facilities must be authorised and operations conducted in compliance with fairly detailed Convention provisions.

Ships with a gross tonnage of at least 500 GT that operate in international waters and are not owned or operated by a state are covered by the provisions of the Convention. The Inquiry's proposals therefore encompass only those ships that fulfil the stipulated criteria.

With regard to ships, two different certificates will be introduced, namely the International Certificate on Inventory of Hazardous Materials (ICIHM) and the International Ready for Recycling Certificate (IRRC).

A new ship may not be built using materials or products containing the hazardous materials or substances listed in the Convention. The same applies to subsequent installations and renovations. The substances are stipulated in the Convention's appendix and include asbestos, ozone-depleting substances, PCB and other organostannic compounds.

The presence of these substances on a ship is to be specified in the Inventory of Hazardous Materials (IHM), which forms the basis for the ICIHM, and is to be on board the ship and properly maintained and updated throughout the operational life of the ship.

A ship sent for recycling is to undertake to minimise the amount of hazardous waste prior to entering the ship recycling facility. Prior to any recycling of a ship, a Ship Recycling Plan (SRP) specifying the manner in which the ship will be recycled is to be prepared and approved. The SRP is to include information concerning how the type and amount of hazardous materials present on the ship will be managed at the ship recycling facility. The SRP is to be developed by the facility and approved by the competent authority of the recycling state.

Immediately before the ship is delivered for recycling, details regarding remaining products containing hazardous materials and substances are to be added to the IHM. Remaining products to be listed may include, for example, ship-specific products needed to operate the ship and common items such as refrigerators and electronic equipment.

A final survey will be carried out to verify that the IHM coincides with the approved SRP. After the final survey has been conducted and approved, an International Ready for Recycling Certificate will be issued. Only when this has been issued may recycling of the ship commence.

A *ship recycling facility* that is to recycle ships covered by the provisions of the Convention must be authorized. The authorisation procedure is to ensure that each facility fulfils the requirements set forth in the Convention and may involve site inspection, supervision, monitoring, sampling and testing, and so on. Authorisation of a facility may not be issued for a period exceeding five years.

To obtain authorisation, a facility must have a management system in place, together with processes and methods aimed at protecting human health and the environment. An authorised facility may deal with ships that have a Ready for Recycling

Certificate and otherwise fulfil the requirements defined in the Convention, regardless of whether the ship in question flies the flag of a Party or the flag of non-Parties to the Convention.

The ship recycling facility is to have recycling facility plan that includes the facility's safety, health and protection, environmental protection, the mitigation of adverse effects on human health and the environment, systems for ensuring implementation of the requirements set out in the Convention, organisation and roles for employers and workers, training and information, emergency preparedness and response plan, monitoring systems, a record-keeping system showing how ship recycling is carried out, a system for reporting discharges, emissions, incidents, accidents, etc. and a system for reporting occupational injuries, accidents, diseases and other adverse effects on workers safety and human health. A facility is also to take preventive measures or procedures to reduce the risk of explosions, harmful or unsafe atmospheres in confined spaces and enclosed spaces, accidents, injuries and harmful spills or emissions to land, water and air. Furthermore, a facility is to manage hazardous substances and materials in an environmentally sound manner.

### **EU proposal for a ship recycling regulation**

On 23 March 2012 the European Commission presented Proposed Ship Recycling Regulation, its proposal to speed up the entry into force of the provisions of the Hong Kong International Convention since the Convention is not expected to enter into force before 2020. The EU's proposal for a regulation contains, by and large, the provisions of the Convention but with a few amendments; see annex 4. The EU regulation proposes environmental provisions that are stricter than those of the Convention, the drawing up of a European list of ship recycling facilities that may be used, and that the ship owner and recycling facility enter into a contract with specified contents for each ship that is to be recycled.

## **The Inquiry's proposals**

### **Regulations pertaining to ships**

The Inquiry proposes that the Act on Measures against Pollution from Vessels (1980:424) and the Ordinance on the Prevention of Pollution from Ships (1980:789) be expanded to include the additional requirements on ships set out in the Hong Kong International Convention. In addition to these legislative amendments, the Inquiry proposes that the Swedish Transport Agency be tasked with more closely regulating, in regulation form, many of the conditions required in the Convention.

Since the Swedish Transport Agency is already the Government-appointed agency for issuing various certificates for ships and supervising and conducting inspections, it is appropriate that the Hong Kong International Convention's certificates be issued by the agency and regulated in the Swedish Transport Agency's regulations. The provisions in the Ordinance on the Prevention of Pollution from Ships are supplemented by the introduction of requirements stipulating that a ship must have an inventory or recycling certificate and of a ban on shipping in the absence of a certificate. There is no reason to regulate the Convention's certificates requirement in the Act on Measures against Pollution from Vessels or the Ordinance on the Prevention of Pollution from Ships. The Swedish Transport Agency can already issue regulations concerning various certificates and the Inquiry therefore considers that the Convention's certificates can also be regulated in the Agency's regulations. Many of the Convention's requirements for ships will therefore be transformed in the Swedish Transport Agency's regulations.

Moreover, the Swedish Transport Agency is also proposed as the competent authority for the Hong Kong International Convention and to be responsible for fulfilling related matters that rest with the Administration according to the Convention.

### **Regulations pertaining to ship recycling facilities**

While the Inquiry finds it unlikely that facilities for recycling of end-of-life ships will be set up here in Sweden in the foreseeable future, it presents proposals for the new rules that are required for

Sweden to ratify the Hong Kong International Convention in compliance with the remit.

According to the Swedish Environmental Code, environmentally hazardous activities require a permit before operations begin. The Government has the right to prescribe the structure of permit applications for environmentally hazardous activities in accordance with the Ordinance on Environmentally Hazardous Activities and Public Health Protection (1998:899). The Inquiry proposes that a new point be inserted in the annex to the aforementioned ordinance stating that a permit for a ship recycling facility is to be examined by the Land and Environment Court and supervised by the county administrative board.

The Convention sets out the requirement that a ship recycling facility is to be authorised. In addition to the permit already required under the rules of the Swedish Environmental Code, rules are therefore to be introduced stipulating that a ship recycling facility for end-of-life ships is to be authorised. Rules concerning authorisation of the company operating the facility (ship scrapper) will be introduced in a new regulation with the support of a new authorisation for the Government, or the Government-appointed agency, in a new paragraph in Chapter 15 of the Swedish Environmental Code. The new regulation for recycling facilities for end-of-life ships will regulate the conditions that must be fulfilled to allow authorisation of a ship scrapper, the obligations of the ship scrapper and related issues. The Swedish Environmental Protection Agency is proposed as the competent authority for authorisation of ship scrappers, responsible for issuing and withdrawing such authorisations. It is also proposed that the Swedish Environmental Protection Agency be entitled to issue regulations on obligations and requirements for those operators of ship recycling activities, on inspections and on the various plans the facility is required to prepare.

## Consequences

The Inquiry's analysis of the consequences of the proposals indicates that the additional work for the Swedish Transport Agency in conjunction with issuing the new certificates, supervision, work on regulations and the Agency's administration function as described in the Hong Kong International Convention does not entail costs

that must be separately financed. A similar assessment applies to an even greater extent to the Swedish Environmental Protection Agency as the competent authority for ship recycling facilities in view of the highly hypothetical scenario of such facilities existing in Sweden.

With regard to the concerned ship owners, the Inquiry also concludes that the proposal will not entail more than marginally higher costs.

Given that the Inquiry is examining the ratification of a convention, the scope for regulatory simplification is obviously limited.

The proposals' approach entails advantages for environmental work even if, for all intents and purposes, the new rules will not have full practical impact for the next few decades.

# Författningsförslag

## 1 Förslag till lag om ändring i lagen (1980:424) om åtgärder mot förorening från fartyg

Härigenom föreskrivs att 1 kap. 1 § lagen (1980:424) om åtgärder mot förorening från fartyg ska ha följande lydelse.

*Nuvarande lydelse*

*Föreslagen lydelse*

### 1 kap. 1 §<sup>1</sup>

I denna lag finns bestämmelser om förbud mot förorening från fartyg, mottagning av skadliga ämnen från fartyg, fartygs konstruktion, tillsyn och andra åtgärder för att förebygga eller begränsa förorening från fartyg samt om förundersökning vid brott mot bestämmelser i denna lag eller mot föreskrifter som har meddelats med stöd av lagen.

I denna lag finns bestämmelser om förbud mot förorening från fartyg, mottagning av skadliga ämnen från fartyg, fartygs konstruktion, *återvinning av fartyg*, tillsyn, och andra åtgärder för att förebygga eller begränsa förorening från fartyg samt om förundersökning vid brott mot bestämmelser i denna lag eller mot föreskrifter som har meddelats med stöd av lagen.

---

<sup>1</sup> Senaste lydelse 2003:366.



Bestämmelser om rederiers och fartygs säkerhetsorganisation, vilka även avser att skydda miljön, finns i fartygssäkerhetslagen (2003:364).

---

Denna lag träder i kraft den dag som regeringen bestämmer.

## 2 Förslag till lag om ändring i miljöbalken (1998:808)

Härigenom föreskrivs att det i miljöbalken (1998:808) ska införas en ny paragraf, 15 kap. 24 a §, av följande lydelse.

### 15 kap.

#### 24 a §

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om

1. att den som bedriver yrkesmässig verksamhet som syftar till att återvinna, återanvända eller bortskaffa uttjänta fartyg med en bruttodräktighet av minst 500 som är eller har använts i internationell trafik, förutom de statsfartyg som inte drivs i kommersiellt syfte, (fartygsskrotare) ska vara auktoriserad och om villkoren för auktorisation av fartygsskrotare,
2. yrkesmässig demontering och annat liknande yrkesmässigt omhändertagande av uttjänta fartyg, och
3. skyldighet för anläggningar för återvinning av uttjänta fartyg att utfärda intyg om slutförd återvinning och lämna uppgifter om återanvändningsgrad, återvinningsgrad eller andra förhållanden som rör de uttjänta fartyg som anläggningen tagit emot.

---

Denna lag träder i kraft den dag som regeringen bestämmer.

### 3 Förslag till förordning om anläggningar för återvinning av uttjänta fartyg

Regeringen föreskriver följande.

1 § Denna förordning är meddelad

1. med stöd av 15 kap. 24 a § miljöbalken i fråga om 3–7, 9–13 och 16–19 §§, och
2. i övrigt med stöd av 8 kap. 7 § regeringsformen.

#### Definitioner

2 § I denna förordning avses med

*uttjänt fartyg*: alla typer av fartyg med en bruttodräktighet om 500 eller över som används eller har använts i internationell trafik, förutom de statsfartyg som inte drivs i kommersiellt syfte, samt är avfall,

*anläggning för återvinning av uttjänta fartyg*: ett angivet område som utgörs av en plats, varv eller anläggning och som används för att återvinna uttjänta fartyg,

*fartygsåtervinningsverksamhet*: en aktivitet som syftar till att återvinna, återanvända eller bortskaffa uttjänta fartyg,

*fartygsskrotare*: den som bedriver fartygsåtervinningsverksamhet,

*återvinningsplan för fartyg*: plan för hur ett uttjänt fartyg ska återvinnas som tas fram av fartygsskrotaren och ska godkännas av Naturvårdsverket,

*återvinningscertifikat*: certifikat som Transportstyrelsen utfärdar för det uttjänta fartyget tidigast tre månader innan återvinningen ska påbörjas och som baseras på fartygets godkända återvinningsplan,

*mottagningsbekräftelse*: en skriftlig bekräftelse som Naturvårdsverket skickar ut när en ansökan om att få en återvinningsplan godkänd har tagits emot,

*intyg om slutförd återvinning*: ett skriftligt intyg som utfärdas av fartygsskrotaren när återvinningen av det uttjänta fartyget är genomförd.

## Auktorisation

3 § En fartygsskrotare ska vara auktoriserad.

4 § Den som bedriver eller avser att bedriva fartygsåtervinningsverksamhet kan efter ansökan och genomförd besiktning av anläggningen få auktorisation, om

1. de tillstånd som kan behövas enligt plan- och bygglagen (2010:900) eller miljöbalken har meddelats för verksamheten och för upplag, byggnader eller andra anläggningar,
2. sökande kan visa att uttjänta fartyg som den sökande tar emot för återvinning kommer att omhändertas på ett från hälso- och miljösynpunkt godtagbart sätt,
3. det inte finns anledning att anta att sökande åsidosätter de bestämmelser och tillståndsvillkor som gäller för verksamheten enligt miljöbalken, plan- och bygglagen, lagen (1980:424) om åtgärder mot förorening från fartyg eller föreskrifter som meddelats med stöd av dem, och
4. sökande inte är underårig, försatt i konkurs eller har förvaltare enligt 11 kap. 7 § föräldrabalken.

5 § En ansökan om auktorisation ska innehålla

1. uppgifter om
  - a. sökandens namn, adress och person- eller organisationsnummer,
  - b. platsen för upplag, byggnader eller andra anläggningar där sökanden bedriver eller avser att bedriva fartygsskrotningsverksamhet,
  - c. förhållanden som avses i 4 § 1 och 2, och
2. handlingar som visar att de villkor som anges i 4 § 1, 2 och 4 är uppfyllda.

6 § En ansökan om auktorisation prövas av Naturvårdsverket som i samband därmed genomför en besiktning av anläggningen.

7 § Auktorisation ges för viss tid, dock högst fem år, och får förnyas efter ansökan.

8 § I ett ärende om auktorisation ska Naturvårdsverket enligt 6 § besluta i ärendet inom sex månader från det att en fullständig

ansökan kom in till Naturvårdsverket. Om det är nödvändigt på grund av utredningen i ärendet, får tiden förlängas. En sådan förlängning får inte göras mer än en gång i ärendet. Förlängningen får inte avse mer än en månad utöver de ursprungliga sex månaderna. Sökanden ska informeras om förlängningen och skälen för den innan den ursprungliga tidsfristen har gått ut.

Bestämmelser om att ett mottagningsbevis ska skickas till sökanden när en fullständig ansökan har kommit in och om innehållet i ett sådant bevis finns i 8 § lagen (2009:1079) om tjänster på den inre marknaden.

## Upphörande och återkallelse av auktorisation

9 § En auktorisation upphör att gälla

1. ett år efter det att en auktoriserad fartygsskrotare har avlidit eller fått en förvaltare enligt 11 kap. 7 § föräldrabalken, eller
2. om en auktoriserad fartygsskrotare försätts i konkurs, när konkursen är avslutad.

10 § Om en auktoriserad fartygsskrotare avlider, försätts i konkurs eller får förvaltare enligt 11 kap. 7 § föräldrabalken ska dödsboet, konkursförvaltaren eller förvaltaren enligt 11 kap. 7 § föräldrabalken utan dröjsmål anmäla dödsfallet, konkursen respektive förvaltarförordnandet till Naturvårdsverket.

11 § En auktoriserad fartygsskrotare som inte utnyttjar sin auktorisation ska snarast skriftligen anmäla detta till Naturvårdsverket.

12 § Naturvårdsverket ska återkalla en auktorisation om

1. det inträder en sådan omständighet att fartygsskrotaren inte skulle ha fått en auktorisation enligt 4 § 1, 2 och 4,
2. fartygsskrotaren i väsentlig mån åsidosätter sina skyldigheter enligt denna förordning eller enligt föreskrifter som meddelats med stöd av förordningen,
3. fartygsskrotaren i väsentlig mån åsidosätter sina skyldigheter enligt bestämmelser om tillståndsvillkor som gäller för verksamheten enligt miljöbalken, plan- och bygglagen (2010:900) eller föreskrifter som meddelats med stöd av dem,

4. fartygsskrotaren tar emot, eller påbörjar återvinning av, fartyg som saknar återvinningscertifikat eller som anläggningen inte är auktoriserad att återvinna,
5. fartygsskrotaren inte håller auktoriseringsdokument tillgängliga till den som begär att få ta del av sådana handlingar,
6. fartygsskrotaren inte utfärdar intyg om slutförd återvinning och rapporterar till Naturvårdsverket inom fjorton dagar från det att återvinningen slutfördes, eller
7. fartygsskrotaren inte använder sig av auktorisationen.

### Övriga skyldigheter för en fartygsskrotare

**13 §** En fartygsskrotare ska ta fram en återvinningsplan för det fartyg som ska återvinnas. Fartygets återvinningsplan ska godkännas av Naturvårdsverket.

En fartygsskrotare ska ta fram en plan för anläggningen med det innehåll som Naturvårdsverket bestämmer.

### Redovisning och tillsyn

**14 §** Naturvårdsverket ska till Transportstyrelsen lämna uppgift om

1. beslut att ge eller återkalla en auktorisation och eventuella åtgärder vidtagna med anledning av återkallandet samt underlag för beslutet,
2. auktorisation som har upphört att gälla enligt 9 §,
3. beslut att godkänna ett fartygs återvinningsplan enligt 13 §,
4. inkomna intyg om slutförd återvinning, och
5. ändring i ett förhållande som avses i 1–4.

**15 §** Bestämmelser om tillsyn finns i 26 kap. miljöbalken och i miljötillsynsförordningen (2011:13). Bestämmelser om det operativa tillsynsansvar som hör samman med denna förordning finns i 26 kap. 3 § tredje stycket miljöbalken samt 2 kap. 29 och 30 §§ miljötillsynsförordningen.

Bestämmelser om avgifter finns i förordningen (1998:940) om avgifter för provning och tillsyn enligt miljöbalken.

## Behörig myndighet

16 § Naturvårdsverket är behörig myndighet och handlägger ansökningar om auktorisation, godkännande av ett fartygs återvinningsplan samt frågor kring planen för en anläggning för återvinning av uttjänta fartyg.

17 § Naturvårdsverket ska skicka ut en mottagningsbekräftelse inom tre arbetsdagar till fartygsskrotaren, fartygsägaren och Transportstyrelsen när en återvinningsplan för ett uttjänt fartyg har inkommit.

## Bemyndiganden

18 § Naturvårdsverket får meddela föreskrifter

1. om innehåll och övriga frågor kring de olika planer och rapporter som i enlighet med 4, 5 och 13 §§ ska upprättas eller vidtas av en fartygsskrotare,
2. om vilka uppgifter en fartygsskrotare behöver för att kunna ta fram ett fartygs återvinningsplan,
3. om besiktning och inspektion av anläggningar för återvinning av uttjänta fartyg, och
4. om ytterligare uppgifter som en ansökan om auktorisation ska innehålla.

Innan Naturvårdsverket meddelar föreskrifter enligt punkten 2 ska Naturvårdsverket höra Transportstyrelsen.

## Straffbestämmelser

19 § Till böter döms den som med uppsåt eller av oaktsamhet

1. bedriver yrkesmässig fartygsskrotning utan att vara auktoriserad,
2. obehörigen utger sig för att vara auktoriserad fartygsskrotare,
3. utfärdar intyg om slutförd återvinning utan att vara auktoriserad,
4. inte rapporterar slutförd återvinning till Naturvårdsverket i rätt tid,
5. påbörjar återvinning av ett fartyg som ska ha men saknar återvinningscertifikat, eller

6. återvinner ett fartyg på ett sätt som inte överensstämmer med fartygets återvinningsplan.

Den som har överträtt ett vitesföreläggande eller ett vitesförbud enligt 26 kap. miljöbalken får inte dömas till straff enligt denna förordning för en gärning som omfattas av föreläggandet eller förbudet.

Ansvar ska inte dömas ut enligt denna paragraf, om ansvar för gärningen kan dömas ut enligt 29 kap. miljöbalken.

### Överklagande

20 § Bestämmelser om överklagande av beslut finns i 19 kap. miljöbalken.



#### 4 Förslag till förordning om ändring i förordningen (1980:789) om åtgärder mot förorening från fartyg

Härigenom föreskrivs i fråga om förordningen (1980:789) om åtgärder mot förorening från fartyg

*dels* att 4 kap. 2, 6–7 §§ ska ha följande lydelse,

*dels* att införa tre nya paragrafer, 2 kap. 1 a §, 6 kap. 17 § och 9 kap. 2 a §, av följande lydelse.

*Nuvarande lydelse*

*Föreslagen lydelse*

##### 2 kap.

###### 1 a §

Med Hong Kong-konventionen avses i denna förordning 2009 års internationella Hong Kong-konvention om säker och miljöriktig fartygsåtervinning (Hong Kong-konventionen) med tillhörande bilagor och appendix.

##### 4 kap.

###### 2 §<sup>1</sup>

Svenska oljetankfartyg med en bruttodräktighet av minst 150 och andra svenska fartyg med en bruttodräktighet av minst 400 som används i internationell resa *skall* vara försedda med internationellt oljeskyddscertifikat enligt 1978 års protokoll till 1973 års internationella konvention till förhindrande av förorening från fartyg (MARPOL 73/78). Sådant certifikat får utfärdas att gälla högst fem år.

Svenska fartyg som avses i regel 2 i bilaga IV till MARPOL 73/78 och som används i inter-

Svenska oljetankfartyg med en bruttodräktighet av minst 150 och andra svenska fartyg med en bruttodräktighet av minst 400 som används i internationell resa *ska* vara försedda med internationellt oljeskyddscertifikat enligt 1978 års protokoll till 1973 års internationella konvention till förhindrande av förorening från fartyg (MARPOL 73/78). Sådant certifikat får utfärdas att gälla högst fem år.

Svenska fartyg som avses i regel 2 i bilaga IV till MARPOL 73/78 och som används i inter-

---

<sup>1</sup> Senaste lydelse 2003:441.

nationell resa *skall* vara försedda med ett internationellt föreningsskyddscertifikat för toalettavfall. Sådant certifikat får utfärdas att gälla högst fem år.

Svenska kemikalietankfartyg som används i internationell resa *skall* vara försedda med ett internationellt föreningsskyddscertifikat för transport av skadliga flytande ämnen i bulk enligt MARPOL 73/78. Sådant certifikat får utfärdas att gälla högst fem år.

nationell resa *ska* vara försedda med ett internationellt föreningsskyddscertifikat för toalettavfall. Sådant certifikat får utfärdas att gälla högst fem år.

Svenska kemikalietankfartyg som används i internationell resa *ska* vara försedda med ett internationellt föreningsskyddscertifikat för transport av skadliga flytande ämnen i bulk enligt MARPOL 73/78. Sådant certifikat får utfärdas att gälla högst fem år.

*Fartyg som avses i artikel 3 i Hong Kong-konventionen ska vara försedda med ett giltigt internationellt inventeringscertifikat eller ett återvinningscertifikat.*

## 6 §<sup>2</sup>

Svenska fartyg som avses i 2 § första stycket får inte användas till sjöfart, om de saknar internationellt oljeskyddscertifikat. Detsamma gäller utländska fartyg av samma storlek inom Sveriges sjöterritorium och ekonomiska zon. Dessa får dock i stället för certifikat ha en motsvarande handling utfärdad av behörig utländsk myndighet.

Svenska kemikalietankfartyg som avses i 2 § tredje stycket får inte användas till sjöfart, om de saknar internationellt föreningsskyddscertifikat för transport av skadliga flytande ämnen i bulk. Detsamma gäller utländska kemikalietankfartyg inom Sveriges sjöterritorium och ekonomiska zon. Dessa får dock i stället för certifikat ha en motsvarande handling utfärdad av behörig utländsk myndighet.

Transportstyrelsen får föreskriva eller i enskilda fall medge undantag från förbud som avses i första eller andra stycket, om det på annat sätt visas att fartyget uppfyller föreskrifterna i MARPOL 73/78 eller om det i övrigt föreligger särskilda skäl.

---

<sup>2</sup> Senaste lydelse 2008:1127.

*Fartyg som avses i 2 § fjärde stycket får inte användas till sjöfart om de saknar internationellt inventerings- eller återvinningscertifikat. Sådana certifikat utfärdade av behörig utländsk myndighet samt tillsynsförordningar utförda utomlands ska likställas med svenska certifikat eller tillsynsförordningar.*

## 7 §

Transportstyrelsen *skall* lämna Internationella sjöfartsorganisationen (IMO) sådana uppgifter om fartygs konstruktion, utrustning *och* drift som enligt MARPOL 73/78 eller 2001 års internationella konvention om kontroll av skadliga påväxthindrande system på fartyg *skall* lämnas av administrationen.

Transportstyrelsen *ska* lämna Internationella sjöfartsorganisationen (IMO) sådana uppgifter om fartygs konstruktion, utrustning, drift, återvinning *av* fartyg *samt* inventerings- *och* återvinningscertifikat som enligt MARPOL 73/78, 2001 års internationella konvention om kontroll av skadliga påväxthindrande system på fartyg *eller Hong Kongkonventionen ska* lämnas av administrationen.

*Transportstyrelsen är behörig myndighet för att fullgöra sådana uppgifter som åligger en konventionsstat enligt Hong Kongkonventionen när det gäller fartyg.*

## 6 kap.

## 17 §

Transportstyrelsen får till den behöriga myndigheten i en stat som har anslutit sig till Hong Kongkonventionen överlämna en begäran om att den myndigheten ska utföra en besiktning av ett svensk fartyg och utfärda inventerings- och återvinningscertifikat.

Transportstyrelsen eller sådan organisation som Transportstyrelsen har träffat avtal med enligt 2 § ska på en annan

konventionsstats begäran utföra besiktning av den konventionsstatsens fartyg och utfärda inventerings- och återvinningscertifikat.

**9 kap.**

**2 a §**

Svenska statsfartyg som inte drivs i kommersiellt syfte omfattas inte av krav på inventerings- eller återvinningscertifikat.

---

Denna förordning träder i kraft den dag som regeringen bestämmer.

## 5 Förslag till förordning om ändring i förordningen (1998:899) om miljöfarlig verksamhet och hälsoskydd

Härigenom föreskrivs att det i bilagan till förordningen (1998:899) om miljöfarlig verksamhet och hälsoskydd ska föras in en ny punkt, 90.125, av följande lydelse.

*Bilaga<sup>1</sup>*

### Förteckning över verksamheter som är tillstånds- eller anmälningspliktiga

Denna förteckning innehåller beskrivningar av verksamheter som är tillstånds- eller anmälningspliktiga enligt 5 eller 21 §.

-----

- A    **90.125** Anläggning för återvinning av avfall genom sådan lagring, tömning, demontering eller annat yrkesmässigt omhändertagande av uttjänta fartyg som omfattas av förordningen (2013:XX) om anläggningar för återvinning av uttjänta fartyg.
- 

---

Denna förordning träder i kraft den dag som regeringen bestämmer.

---

<sup>1</sup> Senaste lydelse 2011:698.

# 1 Utredningsuppdrag och tillvägagångssätt

## 1.1 Utredningsuppdraget

Regeringen beslutade den 20 april 2011 att utse en särskild utredare med uppgift att redovisa förutsättningarna för att Sverige ska kunna ratificera den internationella Hong Kong-konventionen om säker och miljöriktig fartygsåtervinning. Uppdraget för Fartygsåtervinningsutredningen (N 2011:02) preciseras i kommittédirektiv 2011:35 och innebär i korthet att utredningen ska förslå de författningsändringar och andra åtgärder som är nödvändiga med anledning av en svensk ratificering av konventionen. Utredaren ska göra en konsekvensutredning av lämnade författningsförslag och belysa effekterna av detta. Utredaren ska redovisa, och om möjligt, beräkna de följder i form av administrativa lättnader för enskilda och det allmänna som kan uppstå samt beakta regeringens arbete med regelförenkling. Utöver detta ska utredaren bedöma och redovisa förslagens eventuella direkta och indirekta konsekvenser av betydelse för miljön. De fördelar och nackdelar som förslagen får på det samlade miljöarbetet ska belysas.

Den 26 april 2012 beslutade regeringen om tilläggsdirektiv för Fartygsåtervinningsutredningen. I tilläggsdirektiv 2012:42 uppges att Fartygsåtervinningsutredningen även ska beakta det förslag till nya regler om att europeiska fartyg endast får återvinnas vid anläggningar som är miljöriktiga och säkra för arbetstagarna som EU-kommissionen presenterade i förslag till förordning den 23 mars 2012. Således ska även kommissionens förslag och dess påverkan på Sveriges ratificering beaktas.

## 1.2 Utredningens arbete

Utredningsarbetet har letts av den särskilde utredaren och sekreteraren. Utkast till betänkandets texter har löpande tagits fram av utredningen och stämts av med experterna.

Det första mötet med experterna hölls den 13 oktober 2011 och det har därefter genomförts sex ytterligare sammanträden, varav ett i internatform.

Arbetet har hela tiden bedrivits i nära samarbete med experter vid och mellan sammanträdena med regelbundna kontakter.

Eftersom utredningens uppdrag har varit att redovisa de ändringar som behövs för att Sverige ska kunna ratificera konventionen har problematiken kring ansvaret för vrak utanför farleder inte berörts. Vrak omfattas inte av utredningens uppdrag.

## 1.3 Betänkandets struktur

I avsnitt 2 går konventionen igenom utan att några överväganden görs. Konventionens innehåll beskrivs så som utredningen uppfattar den. Det är inte fråga om en regelrätt översättning av konventionen.

Därefter följer ett avsnitt 3 där den reglering som finns i Sverige idag, och som kan beröras, går igenom.

Avsnitt 4 innehåller en genomgång av de EU-rättsakter som påverkar konventionens uppställda krav.

I avsnitt 5 följer utredningens överväganden, förslag och bedömningar av främst konventionens artiklar och regler, men också EU:s förslag till förordning om återvinning av fartyg berörs.

Avsnitt 6 innehåller en konsekvensutredning av förslagen.

Slutligen återfinns en författningskommentar i avsnitt 7.

## 2 Hong Kong-konventionen

### 2.1 Bakgrund till Hong Kong-konventionen

Återvinning av fartyg där stål och andra material tas om hand för att återanvändas och återvinnas är ett miljömässigt hållbart sätt att återvinna fartyg men det medför också stora miljökonsekvenser. Återvinning av fartyg sker i dag huvudsakligen i Indien, Bangladesh, Pakistan, Kina och Turkiet. Bangladesh, Indien och Pakistan står för ca 70–80 % av den internationella marknaden för fartygsåtervinning av havsgående fartyg. Resterande del fartyg återvinns huvudsakligen i Kina och Turkiet. Bara ca 5 % av alla världens fartyg återvinns någon annan stans än i nämnda länder.<sup>1</sup>

I bland annat Bangladesh, Pakistan och Indien återvinns fartygen på stränderna genom att utnyttja tidvattnet på så sätt att fartygen körs upp på stränderna vid högvatten (så kallad "beaching"). Därefter tas de material och ämnen om hand som kan återvinnas eller återanvändas. Arbetet sker där fartyget befinner sig, det vill säga på stranden. Stål och järn tas om hand och spelar en stor ekonomisk roll då stål från fartyg utgör ungefär hälften av Bangladesh tillgång på stål. Eftersom arbetet sker där fartyget befinner sig medför det att ämnen som olja och drivmedelsrester, men även material som förekommer i fartygets konstruktion, läcker ut direkt i sanden. Det finns inga anordningar för att samla upp flytande ämnen eller annat spill. Asbest, PCB, ozonnedbrytande ämnen och olika tungmetaller tas inte om hand. Vid högvatten förs detta spill direkt ut i havet. Världsbankens rapport anger att

---

<sup>1</sup> Samtliga uppgifter är hämtade från Report No 58275-SAS, Ship Breaking and Recycling Industry in Bangladesh and Pakistan, December 2010, Maria Sarraf, Frank Stuer-Lauridsen, Milen Dyoulgerov, Robin Bloch, Susan Wingfield och Roy Watkinson, publicerad på [www.worldbank.org](http://www.worldbank.org), <http://siteresources.worldbank.org/SOUTHASIAEXT/Resources/223546-1296680097256/Shipbreaking.pdf>



marken på återvinningsanläggningarna i Bangladesh och Pakistan testades 2010 när rapporten skrevs och då mättes kadmium, krom, bly och kvicksilver upp, utöver olja.

De ämnen som inte redan har spolats ut i havet riskerar att göra det om vattennivåerna höjs till följd av de miljöförändringar som redan pågår globalt. Detta kan också bli resultatet av en storm som drar förbi någon av stränderna där återvinning sker. Det är inte ovanligt med cyklonstormar i Bengaliska bukten och en sådan kan tillfälligt höja vattennivån med ca 3–10 meter. Enligt Världsbankens rapport handlar det om att ca 11–25 000 kubikmeter sand på Chittagongstranden i Bangladesh, som är ca 13 km lång, och ca 3 500–8 100 kubikmeter sand på Gadanistranden i Pakistan, som är ca 7 km lång, hamnar under vattennivån om havsnivån höjs med ca 21–48 centimeter. Enligt nämnda rapport medför en höjning av havsnivån med 21 cm på Chittagong att ca 5 000 kg bly, 25 kg kadmium, 2 700 kg krom och 3 kg kvicksilver skulle hamna under vattennivån. För Gadanistranden är motsvarande mängder 640 kg bly, 94 kg krom, 0,7 kg kvicksilver, 46 kg PCB och 13 700 kg olja. För det fall havsnivån skulle höjas mer än med 21 cm ökar så klart mängderna väsentligt.

Utöver läckage av farligt material direkt på stränderna fraktas också en stor del material bort från stränderna. Vägghälsor innehållande asbest har återfunnits i möbler som säljs i affärer längs med vägarna utanför den största återvinningsstranden Chittagong i Bangladesh. När elkablar eldas för att få fram koppar innanför plasthöljen uppstår giftiga gaser, liksom när målarfärgen på plåt värms upp eller eldas bort.

Själva arbetet med att plocka isär fartyget sker med fara för arbetarnas hälsa och liv då skyddsutrustning och säkerhetsanordningar i stort sett saknas. Enligt rapporten från Världsbanken sysselsätts uppskattningsvis 8 000–22 000 arbetare på stränderna i Bangladesh och Pakistan, lite beroende på hur många fartyg som återvinns. Fartygsåtervinningen genererar ytterligare sysselsättning åt arbetare i återvinningskedjan med bland annat att sälja stål och delar. Uppskattningsvis handlar det om ca 200 000 personer som sysselsätts till följd av återvinningen av delar från fartyg. Således lämnar även arbetsmiljön och säkerheten för arbetarna mer att önska både till följd av avsaknad av skyddsutrustning för att förhindra fysiska olyckor och till följd av de farliga material och ämnen som hanteras utan skydd. Detta får till följd att dödsfall är vanligt vid återvinningsarbetet i Bangladesh och Pakistan.

Mot denna bakgrund står det klart att de miljöproblem som fartygsåtervinning medför inte kan behandlas som ett lokalt problem i södra Asien, utan är ett omfattande globalt problem och ett hot mot den globala marina miljön och fisklivet i världshaven. Eftersom miljömässigt osunda och osäkra metoder för demontering av fartyg fortsätter att vara ett allvarligt bekymmer, och en försämring till och med befaras till följd av förväntat ökat antal fartygsåtervinningar, arbetades Hong Kong-konventionen fram och antogs i maj 2009.

Utredningen vill framhålla att vrak inte omfattas av konventionens bestämmelser och därmed inte heller omfattas av utredningens förslag.

## 2.2 Om Hong Kong-konventionen

Den internationella Hong Kong-konventionen om säker och miljöriktig fartygsåtervinning (konventionen) antogs i Hong Kong den 19 maj 2009 vid International Maritime Organizations (IMO) konferens om säker och miljöriktig fartygsåtervinning. Konventionen består av en inledning, 21 artiklar, bilagor och appendix.

Av inledningen framgår det att konventionsparterna uttrycker en ökad oro för säkerhet, hälsa, miljön och välfärdsaspekter inom fartygsåtervinningsbranschen. Återvinning av fartyg hjälper till att skapa en hållbar utveckling och är även det bästa alternativet för uttjänta fartyg. Konventionsparterna påminner om beslut A.962(23), Riktlinjer för fartygsåtervinning, tillägg till riktlinjerna antagna genom beslut A980(24), beslut VI/24 och riktlinjer godkända av ILO:s 289:e möte (Säkerhet och hälsa vid fartygsåtervinning: Riktlinjer för asiatiska länder och Turkiet). Även beslut A.981(24) i vilket ILO begärde att IMO:s kommitté, MEPC, ska ta fram juridiskt bindande redskap för fartygsåtervinning framhålls. ILO:s roll att verka för arbetsmiljön och hälsan hos dem som arbetar med fartygsåtervinning framhålls. Baselkonventionen nämns som viktig för att skydda människors hälsa och miljön mot ogynnsam påverkan till följd av avfall. Den inställning som återfinns i princip 15 i Riodeklarationen om miljö och utveckling och som hänvisas till i beslut MEPC.67(37) uppmärksammas också. Behovet att främja ersättandet av farliga material och ämnen vid tillverkning och underhåll av fartyg med mindre farliga ämnen och material, eller helst helt ofarliga material,

framhålls. Detta ska dock göras utan att ge avkall på fartygets säkerhet, hälsan och säkerheten för sjömännen och fartygets operationsduglighet. Konventionsparterna är fast beslutna att i ett juridiskt bindande dokument effektivt komma tillrätta med miljöskador, arbetsmiljörisker och säkerhet relaterat till fartygsåtervinning. De speciella omständigheter som gäller för sjötransport ska beaktas, liksom behovet att säkerställa ett smidigt återvinnande av uttjänta fartyg. Dessa nämnda målsättningar uppnås bäst genom en internationell konvention om säker och miljöriktig fartygsåtervinning. Konventionsparterna har därför kommit fram till följande innehåll i artiklarna.

## **2.3 Konventionens artiklar**

### **2.3.1 Artikel 1 Generella skyldigheter**

Artikel 1 innehåller generella skyldigheter för de stater som tillträder konventionen. Sådana konventionsstater ska se till att konventionens regler får fullständig och total effekt för att förhindra, reducera, minimera, och så långt det är praktiskt möjligt, eliminera olyckor, skador och andra negativa effekter på människors hälsa och miljön som orsakas av fartygsåtervinning. Konventionsstaterna ska också förstärka fartygssäkerheten, skyddet för människors hälsa och miljön under hela fartygets drifttid. Vidare ska konventionsstater samarbeta för att uppnå ett effektivt genomförande och efterlevnad av konventionen. Konventionsstaterna ska även sträva efter att fortsätta utveckla tekniker och sätt att bidra till en säker och miljöriktig fartygsåtervinning.

När man hänvisar till konventionen hänvisar man också till konventionens bilagor och appendix, som ska ses som en del av konventionen.

Utöver detta framgår det av artikel 1 att konventionens regler är minimiregler. Under förutsättning att det är tillåtet enligt internationell rätt får stater införa strängare regler, var för sig eller tillsammans med andra konventionsstater.

### 2.3.2 Artikel 2 Definitioner

Konventionens definitioner återfinns i artikel 2.

Om inget annat sägs gäller följande:

1. *Konventionen* betyder den internationella Hong Kong-konventionen om säker och miljöriktig fartygsåtervinning, 2009.
2. *Administration* avser regeringen eller den myndighet regeringen bestämmer i den stat under vars myndighet fartyget lyder.
3. *Behörig/a myndighet/er* avser statlig/a myndighet/er som är utsedd/a av en konventionsstat att ansvara för uppgifter relaterade till fartygsåtervinningsanläggningar inom statens jurisdiktion. Ansvaret kan begränsas till angivna geografiska områden eller expertområden.
4. *Organisation* innebär den Internationella sjöfartsorganisationen, International Maritime Organization (IMO).
5. Med *generalsekreterare* menas IMO:s generalsekreterare.
6. *Kommitté* åsyftar IMO:s kommitté för skydd av den marina miljön, the Marine Environment Protection Committee (MEPC).
7. *Fartyg* innebär alla typer av fartyg som är eller har använts i marina vatten. Undervattensfartyg, flytande farkoster, flytande plattformar, flytande lagringsenheter (FSU) samt flytande enheter för produktion, lagring och avlastning (FPSO) inkluderas i fartygsbegreppet, liksom även sådana fartyg som har blivit rensade på utrustning eller blir bogserade.
8. *Bruttodräktighet* avser den bruttodräktighet som räknas ut i enlighet med reglerna för tonnagemätning i bilaga I till 1969 års internationella konvention om skeppsmätning (ICTM 1969) eller annan konvention som kan komma att ersätta den.
9. *Farligt material* är alla material eller ämnen som kan vara skadliga för människors hälsa och/eller miljön.
10. *Fartygsåtervinning* avser aktiviteten att helt eller delvis ta isär ett fartyg på en fartygsåtervinningsanläggning för att ta till vara delar och material för omarbetning eller återanvändning samtidigt som farliga material och ämnen tas om hand. Det innefattar också lagring och behandling av delar och material på

plats. Vidare bearbetning eller bortforsling till andra anläggningar omfattas inte.

11. *Fartygsåtervinningsanläggning* betyder ett angivet område som utgörs av en plats, varv eller anläggning och används för att återvinna fartyg.

12. *Återvinningsföretag* är den som äger fartygsåtervinningsanläggningen. Återvinningsföretag kan också avse en organisation eller en fysisk eller juridisk person som har åtagit sig ansvaret för att genomföra fartygsåtervinningen istället för ägaren av fartygsåtervinningsanläggningen och som genom det åtagandet har övertagit alla rättigheter och skyldigheter som åläggs återvinningsföretaget enligt konventionen.

### 2.3.3 Artikel 3 Tillämpning

Konventionen ska enligt artikel 3 tillämpas på fartyg som har rätt att segla under en konventionsstats flagg eller som lyder under konventionsstatens myndigheter samt på fartygsåtervinningsanläggningar som verkar inom en konventionsstats jurisdiktion.

Enligt punkten 2 undantas krigsfartyg, marina stödtrupper eller andra fartyg som ägs eller drivs av en konventionsstat och som för tillfället används enbart i statlig, icke-kommersiell tjänst från konventionens tillämpningsområde. Trots undantaget ska varje konventionsstat se till att även sådana fartyg ska agera enligt konventionens regler så långt det är rimligt och möjligt.

Vidare är fartyg med bruttodräktighet mindre än 500 enligt punkten 3 undantagna från konventionens tillämpning. Det samma gäller för fartyg som bara trafikerar inhemska vatten under hela fartygets livstid. Även sådana fartyg ska dock agera i överensstämmelse med konventionen så långt det är rimligt och möjligt.

I punkten 4 uppges det att konventionsstater ska tillämpa konventionens regler på ett sådant sätt att fartyg som seglar under en flaggstat som inte har tillträtt konventionen inte ges en förmånligare behandling än vad som gäller för konventionsstaters fartyg.

### 2.3.4 Artikel 4 Efterlevnad av konventionens regler

I första punkten uppges det att varje konventionsstat ska kräva att fartyg som är behörigt att segla under konventionsstatens flagg, eller agerar under konventionsstatens befogenhet, efterlever konventionens regler. Konventionsstaten ska också se till att konventionen efterlevs och vidta effektiva åtgärder för att uppnå efterlevnad.

Av andra punkten framgår det att varje konventionsstat ska kräva att landets fartygsåtervinningsanläggningar efterlever kraven i konventionen. Även här ska konventionsstaten vidta effektiva åtgärder för att säkerställa efterlevnad av konventionen.

### 2.3.5 Artikel 5 Besiktning och certifiering av fartyg

I artikel 5 uppges det att varje konventionsstat ska se till att fartyg som seglar under dess flagg, eller agerar under statens jurisdiktion, också är besiktigade och certifierade i enlighet med konventionens regler. Reglerna återfinns i bilagan.

### 2.3.6 Artikel 6 Auktorisation av återvinningsanläggningar

Artikeln behandlar auktorisation av fartygsåtervinningsanläggningar. Varje konventionsstat ska se till att alla fartygsåtervinningsanläggningar i landet, som återvinner sådana fartyg som konventionen omfattar, är auktoriserade i enlighet med reglerna i konventionen. Detta gäller också sådana fartyg som behandlas i enlighet med artikel 3.4.

### 2.3.7 Artikel 7 Utbyte av information

Artikeln handlar om informationsutbyte. En konventionsstat ska på begäran förse IMO med relevant information om de uppgifter som har legat till grund för auktorisationen av en fartygsåtervinningsanläggning. Även andra konventionsstater ska få ta del av sådan information på begäran. Den efterfrågade informationen ska lämnas snabbt och utan dröjsmål.

### 2.3.8 Artikel 8 Inspektion av fartyg

I artikeln behandlas inspektion av fartyg. Inspektioner skiljer sig från sådana besiktningar som avses i artikel 5. Av punkten 1 framgår det att ett fartyg som omfattas av konventionens regler får inspekteras av personer som är auktoriserade för att avgöra om ett fartyg efterlever konventionens regler. Inspektionen får företas i vilken hamn eller offshore-terminal som helst inom en konventionsstats territorium. En sådan inspektion begränsas till att utröna att det finns ett inventeringscertifikat över farliga ämnen och material (*International Certificate on Inventory of Hazardous Materials*) eller ett återvinningscertifikat (*International Ready for Recycling Certificate*) för fartyget. Om fartyget har något av nämnda certifikat ska de godtas under förutsättning att certifikatets giltighetstid inte har gått ut. De undantag som finns anges i punkten 2.

Om ett fartyg inte har ett giltigt certifikat eller det föreligger starka skäl att tro att fartygets skick eller utrustning i stor utsträckning avviker från certifikatet och/eller del 1 av inventeringen över farliga ämnen och material, eller om det inte finns någon plan för hur del 1 av inventeringen ska underhållas, får en utökad inspektion företas. En sådan utökad inspektion ska beakta riktlinjer framtagna av IMO.

### 2.3.9 Artikel 9 Uppdagande av överträdelser

Artikel 9 handlar om hur överträdelser av konventionens regler kan upptäckas. Enligt punkten 1 ska konventionsstaterna samarbeta för att upptäcka överträdelser och efterlevnaden av reglerna i konventionen.

Enligt punkten 2 får den konventionsstat som har tillräckligt bevis för att ett fartyg agerar, har agerat eller har för avsikt att agera i strid med någon av konventionens regler begära en inspektion av fartyget när fartyget når en hamn eller havsterminal hos en konventionsstat. Rapporten från en sådan inspektion ska skickas till den konventionsstat som begärde inspektionen, till flaggstatens regering och till IMO så att lämpliga åtgärder kan vidtas.

Artikeln 3:e punkt anger att om ett fartyg befinner sig i strid med konventionens regler, får konventionsstaten som genomför inspektionen vidta åtgärder för att varna, kvarhålla, skicka iväg eller

utestänga fartyget från konventionsstatens hamnar. En konventionsstat som vidtar någon av de uppräknade åtgärderna ska omedelbart informera fartygets administration och IMO.

Punkten 4 handlar om fartygsåtervinningsanläggningar. En konventionsstat som tar emot en begäran om inspektion från någon annan konventionsstat tillsammans med tillräckliga bevis på att en fartygsåtervinningsanläggning agerar, har agerat eller är på väg att agera i strid mot någon av konventionens regler bör undersöka fartygsåtervinningsanläggningen och upprätta en rapport. Inspektionsrapporten ska skickas till den konventionsstat som begär det, tillsammans med information om vilka åtgärder som har vidtagits eller eventuellt kommer att vidtas. Rapporten ska också skickas till IMO för lämpliga åtgärder.

### 2.3.10 Artikel 10 Överträdelser

I artikel 10.1 återfinns det ett krav på att alla överträdelser mot konventionens regler ska vara förbjudna enligt konventionsstaternas lagstiftning. I underpunkterna uppges vad som gäller för fartyg respektive återvinningsanläggningar beträffande efterlevnaden av konventionens regler.

Beträffande fartyg (artikel 10.1.1) ska sanktioner vara fastställda i konventionsstatens lagstiftning och ska gälla oavsett var i världen överträdelsen sker. Om regeringen informeras om en överträdelse av en annan konventionsstat ska regeringen undersöka saken. Regeringen får också begära att den anmälade konventionsstaten lämnar ytterligare bevis på den påstådda överträdelsen. Om regeringen är säker på att tillräckliga bevis föreligger för att kunna vidta rättsliga åtgärder ska regeringen se till att sådana åtgärder vidtas så snart som möjligt. De rättsliga åtgärderna ska överensstämma med konventionsstatens lagstiftning. Regeringen ska skyndsamt meddela den anmälade konventionsstaten och IMO om de åtgärder som vidtas. Om regeringen inte har vidtagit några åtgärder inom ett år från det att uppgifterna togs emot ska regeringen meddela den anmälade konventionsstaten och IMO varför åtgärder inte vidtogs.

Även för fartygsåtervinningsanläggningar (artikel 10.1.2) ska sanktioner fastställas i det lands lagstiftning som fartygsåtervinningsanläggningen lyder under. Om konventionsstaten informeras av en annan konventionsstat om en överträdelse av



konventionens regler ska det undersökas. Konventionsstaten får begära att den anmälade staten presenterar ytterligare bevis på den påstådda överträdelsen. Om konventionsstaten är säker på att tillräckliga bevis föreligger för att vidta rättsliga åtgärder ska konventionsstaten se till att rättsliga åtgärder vidtas så snart som möjligt och i överensstämmelse med konventionsstatens lagstiftning. Konventionsstaten ska skyndsamt meddela den anmälade konventionsstaten och IMO vilka åtgärder som vidtas. Om konventionsstaten inte har vidtagit några åtgärder inom ett år från mottagandet av uppgifterna ska konventionsstaten meddela den anmälade konventionsstaten och IMO varför några återfärder inte har vidtagits.

Enligt artikelns punkt 2 ska alla överträdelser av konventionens regler vara förbjudna och sanktioner ska finnas i respektive konventionsstats nationella lagstiftning. När en överträdelse sker ska konventionsstaten antingen se till att rättsliga åtgärder vidtas i enlighet med landets lagstiftning eller vidarebefordra informationen och eventuella bevis till fartygets flaggstat.

Av punkten 3 framgår det att sanktioner i en konventionsstats nationella lagstiftning måste vara adekvata för att avskräcka från överträdelser mot konventionens bestämmelser.

#### **2.3.11 Artikel 11 Otillbörlig försening och kvarhållande av fartyg**

Enligt artikelns punkt 1 ska alla tänkbara åtgärder vidtas för att undvika att ett fartyg otillbörligt kvarhålls eller försenas enligt artiklarna 8, 9 eller 10.

För det fall ett fartyg trots allt otillbörligt kvarhållits eller försenats har fartyget rätt till kompensation för eventuella förluster eller skador det har åsamkats. Detta framgår av artikelns andra punkt.

#### **2.3.12 Artikel 12 Förmedling av information**

I artikel 12 räknas det upp olika uppgifter som en konventionsstat ska lämna till IMO. IMO ska i sin tur sprida uppgifterna vidare på lämpligt sätt. Varje konventionsstat ska rapportera följande:

- en lista över landets fartygsåtervinningsanläggningar som är auktoriserade i enlighet med konventionen,
- kontaktinformation till behörig/a myndighet/er inklusive landets kontaktpunkt,
- en lista över erkända organisationer och utnämnda besiktningsmän som är auktoriserade enligt konventionen för att utföra de uppgifter som följer av konventionen,
- en årligen uppdaterad lista över de fartyg som seglar under landets flagg och som innehar utfärdade återvinningscertifikat, inklusive namn på återvinningsföretaget och uppgifter om var fartygsåtervinningsanläggningen är belägen,
- en årligen uppdaterad lista över fartyg som har återvunnits i konventionsstaten,
- information rörande överträdelser mot konventionen, och
- åtgärder vidtagna gentemot konventionsstatens fartyg och fartygsåtervinningsanläggningar.

### 2.3.13 Artikel 13 Tekniskt bistånd och samarbete

Enligt punkten 1 ska konventionsstater erbjuda andra konventionsstater hjälp om en konventionsstat begär tekniskt bistånd. Förfrågan om hjälp kan gå genom IMO eller andra vederbörliga internationella organ. Säker och miljöriktig fartygsåtervinning ska iakttas. Biståndet kan bestå av att utbilda personal, se till att lämplig teknik, utrustning och anordningar är tillgängliga, initiera gemensamma forsknings- och utvecklingsprogram samt att vidta andra åtgärder med sikte på effektivt genomförande av denna konvention med tillhörande riktlinjer som tagits fram av IMO.

Konventionsstaterna åtar sig att samarbeta aktivt i enlighet med sina nationella lagar, regler och praxis med tekniköverföring avseende säker och miljöriktig fartygsåtervinning.

### 2.3.14 Artikel 14 Tvistlösning

Tvister om hur konventionen ska tolkas eller tillämpas ska lösas genom förhandling, undersökning, medling, förlikning, skiljedom, rättsligt biläggande eller hänvändelse till regionala organisationer

eller arrangemang eller med andra fredliga medel enligt staternas eget val.

### **2.3.15 Artikel 15 Förhållandet till internationell rätt och andra avtal**

Enligt första punkten har Förenta Nationernas havsrättskonvention företrädare framför konventionen, liksom internationell sedvanerätt på havsrättsområdet.

Inte heller andra relevanta och tillämpbara internationella överenskommelser ska påverkas av konventionen.

### **2.3.16 Artikel 16 Undertecknande, ratifikation, godtagande, godkännande och anslutning**

Av punkten 1 framgår det att konventionen var öppen för undertecknande av stater på IMO:s huvudkontor från den 1 september 2009 till den 31 augusti 2010. Därefter är konventionen öppen för anslutning av alla stater.

En stat kan bli part av konventionen på tre olika sätt. Antingen genom undertecknande *utan* förbehåll för ratifikation, godtagande eller godkännande, eller genom undertecknande *med* förbehåll för ratifikation, godtagande eller godkännande, följt av ratifikation, godtagande eller godkännande, eller slutligen genom anslutning.

Ratifikation, godtagande, godkännande och anslutning skall göras genom deponering av ett vederbörligt instrument hos IMO:s generalsekreterare.

Om en stat som omfattar två eller flera territoriella enheter i vilka olika rättssystem tillämpas med avseende på frågor som berörs av denna konvention får vid undertecknandet, ratifikationen, godtagandet, godkännandet eller anslutningen förklara att konventionen ska omfatta alla dess territoriella enheter eller endast en eller flera av dem. Detta tillkännagivande kan förändras genom att ge in ett nytt tillkännagivande vid ett senare tillfälle (artikel 16.4).

Ett tillkännagivande om de territorier som omfattas ska göras skriftligt till generalsekreteraren och det ska uttryckligen framgå vilket eller vilka territorier som ska omfattas av konventionen.

En stat som tillträder konventionen ska samtidigt tillkännage om staten kräver ett uttryckligt eller ett tyst, automatiskt beviljande av ett fartygs återvinningsplan. Tillkännagivandet får revideras vid ett senare tillfälle genom att anmäla det till IMO:s generalsekreterare. En revidering ska specificera från och med vilket datum förändringen gäller.

### 2.3.17 Artikel 17 Ikraftträdande

Av artikel 17 framgår det när konventionen träder i kraft. Konventionen träder i kraft 24 månader efter det att tre angivna villkor har inträffat. Villkoren är följande:

- 15 stater eller fler har signerat konventionen utan reservationer att bli bunden av konventionen som avses i artikel 16,
- de 15 staternas sammanlagda handelsflotta också överstiger 40 procent av världshandelsflottans bruttodräktighet under sin flagg, och
- de 15 staterna tillsammans under de föregående 10 åren har skrotat och återvunnit minst tre procent av tonnaget.

För de stater som har lämnat en förbindelse om att vara bundna av konventionen och när kraven för ikraftträdande har uppnåtts, men innan konventionen träder i kraft, ska förklaringen antingen träda i kraft när konventionen träder i kraft eller tre månader efter datumet för förbindelsens lämnande, beroende på vilket som inträffar senast.

Om någon stat förklarar att den vill tillträda konventionen efter det att konventionen har trätt i kraft ska staten omfattas av konventionen från och med tre månader efter det att förklaringen om tillträdandet lämnades till IMO.

För det fall konventionen ändras i enlighet med artikel 18 innebär en senare ratificering att staten tillträder konventionen inklusive eventuella ändringar.

### 2.3.18 Artikel 18 Ändringar

Artikeln behandlar hur konventionen kan ändras. Konventionen kan bara ändras genom de i artikeln uppräknade möjligheterna.

Enligt punkterna 2 och 3 skiljer man på ändringar efter behandling inom organisationen och ändringar som görs av en konferens. För ändringar efter behandling inom organisationen gäller följande.

En part får föreslå ändringar i denna konvention. Ändringsförslag ska framföras till generalsekreteraren, som ska delge parterna och organisationens medlemmar förslaget senast sex månader före dess behandling.

Ett ändringsförslag som framförts och delgivits enligt ovan ska hänskjutas till kommittén MEPC för behandling. Parterna i denna konvention ska ha rätt att delta i kommitténs arbete med behandling och antagande av förslaget, oavsett om de är medlemmar i organisationen eller inte.

Ändringar ska antas med två tredjedels majoritet av närvarande och röstande parter i kommittén, på villkor att minst en tredjedel av parterna är närvarande vid röstningen.

Ändringar som antagits med två tredjedels majoritet enligt ovan ska av generalsekreteraren meddelas parterna för godtagande.

En ändring ska enligt punkten 2.5 anses vara godtagen om följande villkor är uppfyllda:

- En ändring i en artikel i denna konvention ska anses vara godtagen den dag då två tredjedelar av parterna har meddelat generalsekreteraren att de har godtagit den.
- En ändring i bilagan ska anses vara godtagen vid utgången av tio månader efter dagen för godtagandet eller en dag som är senare än tio månader från godtagandet och som kommittén bestämmer vid godtagandet. Om emellertid mer än en tredjedel av parterna till den dagen har meddelat generalsekreteraren att de invänder mot ändringen ska ändringen inte anses vara godtagen.

En ändring ska enligt punkten 2.6 träda i kraft under följande förutsättningar:

- En ändring i en artikel i denna konvention ska träda i kraft för de parter som har förklarat att de har godtagit ändringen sex månader efter den dag då den anses ha blivit godtagen i enlighet med ovan.

- En ändring i bilagan ska träda i kraft för alla parter sex månader efter den dag då den anses ha blivit godtagen, utom för en part som har
  1. meddelat sin invändning mot ändringen i enlighet med ovan och inte har återkallat invändningen, eller
  2. meddelat generalsekreteraren före ändringens ikraftträdande att den ska träda i kraft för parten först sedan den har lämnat meddelande om sitt godtagande.

En part som har meddelat en invändning enligt ovan får enligt punkten 2.6.3 vid ett senare tillfälle meddela generalsekreteraren att den godtar ändringen. En sådan ändring ska träda i kraft för parten sex månader efter dagen för dess meddelande av godtagandet eller den dag då ändringen träder i kraft, beroende på vilken av dessa händelser som inträffar senast.

Om en part, som har lämnat ett meddelande som avses ovan meddelar generalsekreteraren att den godtar en ändring, ska ändringen träda i kraft för den parten sex månader efter dagen för dess meddelande om godtagande eller den dag då ändringen träder i kraft, beroende på vilken av dessa händelser som inträffar senast.

Ändring kan, som ovan nämnts, också göras av en konferens, vilket behandlas i punkten 3.

På begäran av en part i vilken minst en tredjedel av parterna instämmer, ska organisationen sammankalla parterna till en konferens för att behandla ändringar i denna konvention.

En ändring som antagits av en sådan konferens med två tredjedels majoritet av närvarande och röstande parter ska av generalsekreteraren delges alla parter för godtagande.

Om konferensen inte bestämmer annat, ska en ändring anses vara godtagen och träda i kraft i enlighet med de förfaranden som anges ovan.

En part som inte har godtagit en ändring i bilagan ska enligt punkten 4 betraktas som icke-part endast med avseende på tillämpningen av ändringen i fråga.

Alla meddelanden enligt denna artikel ska framföras skriftligen till generalsekreteraren.

Generalsekreteraren ska enligt artikel 18.6 informera konventionsstaterna och IMO:s medlemsstater om ändringar som träder i kraft och datum för ändringens ikraftträdande både generellt samt ikraftträdande för varje konventionsstat. General-

sekreteraren ska också informera om alla meddelanden som inkommer enligt artikel 18.

### **2.3.19 Artikel 19 Frånträde**

Det är möjligt att frånträda konventionen när två år har passerat från ikraftträdandet för den konventionsstaten.

En uppsägning ska göras genom deponering av ett skriftligt meddelande hos generalsekreteraren. Uppsägningstiden är ett år räknat från när generalsekreteraren tog emot uppsägningen. Om uppsägningsmeddelandet skulle ange ett senare datum gäller uppsägningen från det datumet.

### **2.3.20 Artikel 20 Deponering av instrument**

Här behandlas hur konventionen ska deponeras. IMO:s generalsekreterare ska förvara konventionen och ska överlämna bestyrkta kopior av konventionen till alla stater som har undertecknat konventionen eller anslutit sig till den.

Utöver det som anges på annan plats i konventionen ska generalsekreteraren även informera alla stater som har undertecknat konventionen eller anslutit sig till den om varje ny underskrift eller deponering av instrument om ratifikation, godtagande, godkännande eller anslutning. Det ska framgå vilken dag deponeringen skedde, dag för konventionens ikraftträdande och deponering av instrument om frånträde av konventionen, åtföljd av uppgift om dag för dess mottagande och dag då frånträdet träder i kraft.

Så snart konventionen träder i kraft ska generalsekreteraren förmedla konventionstexten till Förenta nationernas sekretariat för registrering och offentliggörande i enlighet med artikel 102 i Förenta nationernas stadga.

### **2.3.21 Artikel 21 Språk**

Konventionen har upprättats i ett enda original på arabiska, kinesiska, engelska, franska, ryska och spanska och alla texterna äger samma giltighet utan någon inbördes rangordning.

## 2.4 Konventionens bilaga

### 2.4.1 Bilaga: Regler för säker och miljöriktig återvinning av fartyg

Konventionen innehåller också en bilaga bestående av 4 kapitel där vissa uttryck förklaras ytterligare och mer detaljerade regler återfinns. I bilagan används benämningen regel istället för artikel.

#### *Kapitel 1 Allmänna regler*

### 2.4.2 Regel 1 Definitioner

I regel 1.1 redogörs det för vilka personer som är att anse som *kompetenta personer*. En kompetent person har lämplig behörighet, utbildning och tillräckligt kunnande, erfarenhet och skicklighet för att utföra en viss arbetsuppgift. Som exempel nämns att en kompetent person kan vara en erfaren arbetare eller en anställd med ledande befattning som också klarar av att känna igen och utvärdera arbetsrisker, risker och anställdas utsatthet för potentiellt farliga material eller osäkra förhållanden på en återvinningsanläggning. Vidare ska personen kunna specificera nödvändig skyddsutrustning och försiktighetsåtgärder som kan minska eller eliminera förekomsten av eller utsatthet för farliga material. En behörig myndighet kan definiera lämpliga kriterier som kompetenta personer måste uppfylla och får även föreskriva vilka uppgifter som kan utföras av kompetenta personer.

Enligt regel 1.2 är en *arbetsgivare* en fysisk eller en juridisk person som anställer en eller flera personer för att återvinna fartyg.

När det talas om *existerande fartyg* menas ett fartyg som inte är nytt.

I regel 1.4 definieras vad som är ett *nytt fartyg*. Om ett kontrakt att bygga ett fartyg är ingånget på eller efter konventionens ikraftträdande anses fartyget vara ett nytt fartyg. Vid avsaknaden av ett kontrakt anses istället ett fartyg vara nytt om kölen har sträckts eller har nått ett motsvarande byggnadsstadium vid eller inom sex månader från konventionens ikraftträdande. Ett fartyg ska också



anses som nytt om leveransen av fartyget sker på eller inom 30 månader efter konventionens ikraftträdande.

Regel 1.5 redogör för vad som avses med *nya installationer*. Både installation av system, utrustning, isolering eller andra material på ett fartyg, efter det att konventionen har trätt i kraft, omfattas.

I regeln 1.6 redogörs det för utrymmen som är *säkra att beträda*. Ett utrymme som har tillräcklig syrenivå i luften och där koncentrationen av lättantändliga gaser är inom säkerhetsgränserna är enligt underpunkten 1 säkert att beträda. Ett utrymme med giftiga material men där luften ändå är inom tillåtna gränser är säkert att beträda enligt underpunkten 2. Restprodukter eller material förknippat med arbete utfört av en kompetent person som inte medför okontrollerbart frigörande av farliga ämnen eller en ohälsosam nivå av lättantändliga gaser under rådande atmosfäriska förhållanden är också säkert att beträda under tiden arbetet pågår enligt underpunkten 3.

Ett utrymme som är godkänt för *heta arbeten* innebär att följande kriterier är uppfyllda (regel 1.7). I utrymmet ska det råda säkra, icke-explosiva förhållanden och vara fritt från gaser. Utrymmet ska även vara till för att användas för elektrisk- eller gassvetsutrustning, utrustning att skära eller bränna med eller andra öppna flammor inklusive uppvärmning, malning eller gnistframkallande arbetssätt. Vidare ska kraven för säkert att beträda enligt regel 1.6 vara uppfyllda. De existerande atmosfäriska förhållandena ska inte ändras eller påverkas negativt på grund av det heta arbetet. Vidare ska alla angränsande utrymmen ha utrymmts eller gjorts oantändliga eller behandlats på sådant sätt att en brand förhindras eller stoppas från att spridas.

Regel 1.8 redogör för vad som avses med *fartygsägare*. Den fysiska eller juridiska person som är registrerad som ägare av fartyget är fartygsägare. Om det inte finns någon registrering är den fysiska eller juridiska person som äger fartyget att betrakta som fartygsägare. Någon annan fysisk eller juridisk person som har övertagit fartygets drift, så som chefen eller bareboatfraktaren (någon som hyr ett fartyg utan besättning), kan också betraktas som ägare. Om ett fartyg är ägt av ett land men drivs av ett företag som i det landet är registrerat som fartygsoperatör anses det vara fartygsägaren. Termen inkluderar även sådana som äger fartyget under en begränsad tid i väntan på försäljning eller överlämnande till en fartygsåtervinningsanläggning.

*Anläggningsinspektion* enligt regel 1.9 avser en inspektion av en fartygsåtervinningsanläggning för att säkerställa att förhållandena beskrivna i den intygade dokumentationen föreligger.

Med ett *intyg om slutförd återvinning* menas ett skriftligt bekräftande på att fartygsåtervinningen har genomförts i enlighet med konventionens regler och utfärdas av fartygsåtervinningsanläggningen.

Med ett *tankfartyg* avses en sådan oljetanker som definieras i MARPOL annex I eller en NLS-tanker som definieras i MARPOL annex II.

En *arbetare* är enligt regel 1.12 en person som utför arbete, oavsett om det är tillfälligt eller stadigvarande, om det liknar ett anställningsförhållande. Även inhyrd personal inkluderas enligt regel 1.12.

### **2.4.3 Regel 2 Generell tillämplighet**

Om det inte uttryckligen anges ska design, konstruktion, kontroll, certifiering, drift och återvinning av fartyg genomföras i enlighet med reglerna i bilagan.

### **2.4.4 Regel 3 Förhållande till andra krav, rekommendationer och riktlinjer**

Konventionsstater ska se till att reglernas krav i bilagan genomförs. Relevanta och tillämpliga krav, rekommendationer och riktlinjer utarbetade av Internationella arbetsorganisationen, ILO, ska också beaktas. Relevanta och tillämpliga tekniska krav, rekommendationer och riktlinjer som följer av Baselkonventionen om förbud av export av avfall ska även de beaktas.

## ***Kapitel 2 Krav på fartyg***

Del A Design, konstruktion, verksamhet och underhåll av fartyg

#### 2.4.5 Regel 4 Kontroll av fartygs farliga material

I enlighet med de krav som framgår av konventionens appendix ska varje konventionsstat förbjuda och/eller uppställa restriktioner för installation eller användande av de farliga material som räknas upp i appendix 1 för fartyg som får segla under konventionsstatens flagg eller verka med konventionsstatens godkännande. Konventionsstaten ska också förbjuda och/eller uppställa restriktioner för installation eller användande av sådana farliga material i fartyg när fartyg ligger i hamn, på fartygsvarv inklusive reparationsvarv och offshoreterminaler. Konventionsstaten ska också vidta effektiva åtgärder för att säkerställa att fartyg följer dessa uppställda krav.

#### 2.4.6 Regel 5 Förteckning över farliga material

Varje fartyg ska enligt regel 5.1 ha en inventeringslista över farliga material och ämnen ombord, Inventory of Hazardous Materials (IHM). Listan ska vara verifierad av antingen konventionsstatens regering eller av en person eller organisation som är auktoriserad för ändamålet. Vid verifierandet ska riktlinjer inklusive gränsvärden och undantag som följer av riktlinjer framtagna av IMO beaktas. Inventeringen av de farliga material och ämnen ska avse det specifika fartyget och minst ange de farliga material och ämnen som finns uppgivna i konventionens appendix 1 och 2. Listan ska också innehålla uppgifter om fartygets uppbyggnad eller utrustning, var materialet eller ämnena finns och ungefärliga mängder. Det ska också framgå om fartyget efterlever kraven i regel 4.

Av regel 5.2 framgår det att alla existerande fartyg ska efterleva regeln 5.1 så långt det är praktiskt möjligt inom fem år från det att konventionen träder i kraft, alternativt innan fartyget ska återvinnas. För det fall fartyget återvinnas innan konventionen träder i kraft ska IMO:s riktlinjer och IMO:s Harmonized System of Survey and Certification beaktas. Fartygets farliga material och ämnen enligt appendix 1 ska i vart fall identifieras när inventeringen upprättas. För befintliga fartyg ska en inventering sammanställas som beskriver vilken okulär besiktning och andra prover som används för att genomföra inventeringen. I arbetet med detta ska IMO:s riktlinjer beaktas.

Del 1 av inventeringen ska enligt regel 5.3 underhållas regelbundet och uppdateras under hela fartygets livslängd. Inventeringen ska innehålla sådana nya installationer som innehåller farliga ämnen eller material som uppges i bilaga 2 och även innehålla relevanta ändringar i fartygets konstruktion och utrustning. Även här ska IMO:s riktlinjer beaktas.

Innan ett fartyg återvinns ska inventeringen kompletteras med del 2 för fartygsgenererat avfall och del 3 för förrådsmaterial, utöver den underhållna och uppdaterade del 1. Inventeringen bestående av alla de 3 delarna ska sedan verifieras av regeringen eller den organisation eller person som regeringen har auktoriserat för verifiering. Även här ska riktlinjerna framtagna av IMO beaktas enligt regel 5.4.

#### **2.4.7 Regel 6 Procedur för att föreslå ändringar i appendix 1 och 2**

Enligt underpunkten 1 får vilken stat som helst föreslå att appendix 1 och/eller 2 ska ändras enligt tillvägagångssättet i regel 6. Den föreslagna ändringen ska cirkuleras inom IMO i enlighet med konventionens artikel 18 och regel 6.

När IMO får ett förslag ska IMO även meddela FN och FN:s Specialized Agencies (till exempel ILO, WHO, IMO och UNESCO), olika organisationer som har avtal med IMO och icke-statliga organisationer med rådgivande status till IMO för att förslaget ska vara tillgängligt även för dem.

IMO ska etablera en teknisk grupp enligt regel 7 för att den ska granska förslag som har inkommit enligt regel 6.1.

Den tekniska gruppen ska granska förslaget tillsammans med ytterligare information, inklusive beslut tagna av andra internationella organ beträffande deras eventuella listor över farliga material och ämnen, oavsett vilken organisation som ligger bakom. Den tekniska gruppen ska utvärdera och rapportera till IMO huruvida det farliga materialet eller ämnet i fråga kan leda till sådan allvarlig skadlig påverkan på människors hälsa eller miljön som konventionen syftar till att skydda och huruvida en ändring till tillägg 1 eller 2 därmed är befogad.

Den tekniska gruppens granskning ska omfatta en utvärdering av förbindelsen/anknytningen mellan det farliga materialet eller ämnet i fråga och sannolikheten för att det kommer att leda till

betydande ogynnsam effekt på människors hälsa eller miljön, baserat på den framlagda informationen eller annan relevant information som har kommit till gruppens kännedom. Granskningen ska också innehålla en utvärdering av den potentiella riskminskning som kan uppnås av den föreslagna kontrollmetoden och andra kontrollmetoder som kan övervägas av gruppen. Granskning av tillgänglig information rörande teknisk möjlighet att genomföra kontrollmetoder ska också ingå. Vidare ska överväganden av tillgänglig information rörande andra effekter som uppkommer av att en kontrollmetod införs på miljön, människors hälsa och säkerhet inklusive sjöfarare och arbetare och kostnader för internationell sjöfart och andra relevanta sektorer inkluderas. Även överväganden kring lämpliga alternativa möjligheter att kontrollera farliga ämnen och material, inklusive potentiella risker för alternativ, ska framgå. Överväganden kring riskerna vid återvinning av det farliga ämnet eller materialet ska också framgå, liksom överväganden kring lämpliga tröskelvärden och eventuella möjliga eller nödvändiga undantag.

Om den tekniska gruppen kommer fram till att det farliga ämnet eller materialet troligen kommer att leda till betydande skadlig inverkan på människors hälsa eller miljön, ska inte avsaknaden av fullständig vetenskaplig bevisning användas som skäl för att förhindra gruppen från att fortsätta med en utvärdering av förslaget enligt regel 6.4.2.

Den tekniska gruppens rapport ska vara skriftlig och ska beakta varje utvärdering och övervägande som redogörs för i regel 6.4.1. Enda undantaget är om den tekniska gruppen bestämmer att inte gå vidare med utvärdering och överväganden enligt underpunkterna 1.2 till 1.7 om gruppen efter utvärdering enligt underpunkten 1.1. kommer fram till att förslaget inte är befogat till fortsatt övervägande.

Enligt regel 6.4.4 ska den tekniska gruppens rapport innehålla en rekommendation om huruvida internationell kontroll enligt denna konvention är befogad avseende det farliga materialet eller ämnet i fråga. Hänsyn ska tas till lämpligheten av de föreslagna specifika kontrollmetoderna i förslaget eller andra kontrollmöjligheter som gruppen tror är mer passande.

IMO ska besluta om ett förslag till tillägg eller ändring av appendix 1 eller 2 och om det är lämpligt beakta den tekniska gruppens rapport. En föreslagen ändring eller tillägg ska specificera hur det ska appliceras på fartyg certifierade i enlighet med

konventionens lydelse innan ändringen träder i kraft. Om rapporter kommer fram till att det farliga ämnet eller materialet troligen kommer att leda till betydande skadlig inverkan på människors hälsa eller miljön så som konventionen avser att minimera, ska avsaknaden av fullständig vetenskaplig bevisning inte användas som skäl för att förhindra att beslut fattas från att föra upp ämnet eller materialet på listan över farliga ämnen i appendix 1 eller 2. Ett beslut att inte godkänna förslaget hindrar inte framtida försök med ett nytt förslag enligt regel 6.5 om ny information blir känd i framtiden.

#### 2.4.8 Regel 7 Tekniska grupper

Av regel 7.1 framgår det att IMO kan upprätta en eller flera tekniska grupper beroende på behov. En teknisk grupp kan bestå av representanter från konventionsstater, IMO-medlemmar, FN och FN:s *Specialized Agencies*, myndigheter som har avtal med IMO och icke-statliga organisationer som är rådgivande till IMO. Sådana icke-statliga organisationer bör innehålla representanter från institut och laboratorier med kunskap om miljön och effekter av ämnen och gifter, marinbiologi, människors hälsa, ekonomiska analyser, riskhantering, fartygskonstruktion, internationell sjöfart, arbetsmiljö och hälsa och andra specialistområden som är nödvändiga för att objektivt granska tekniska krav i ett förslag.

IMO ska bestämma villkor, organisation, delaktighet och tillvägagångssätt som en teknisk grupp ska fungera enligt. Villkoren ska se till att konfidentiell information skyddas. En teknisk grupp får träffas för möten men ska bemöda sig om att utföra sitt arbete skriftligt via e-post eller på andra liknande sätt.

Enligt regel 7.3 får bara representanter för konventionsstater delta i arbetet att formulera rekommendationer till IMO. En teknisk grupp ska bemöda sig om att uppnå enighet inom gruppen. Om enighet inte är möjligt att uppnå ska gruppen kommunicera minoritetens åsikter också.

*Del B Förberedelser för fartygsåtervinning***2.4.9 Regel 8 Generella krav**

Ett fartyg som ska återvinnas får bara återvinnas på en fartygsåtervinningsanläggning som är auktoriserad i enlighet med konventions krav samt auktoriserad att utföra sådan återvinning som fartygets plan för återvinning specificerar. Återvinningsanläggningen ska också utföra åtgärder för att minimera restprodukter från fraktat material, återstående bunkerolja och avfall ombord innan fartyget anländer till återvinningsanläggningen. Om det är fråga om ett tankfartyg ska det anlända till anläggningen med lasttankar och pumprum i sådant tillstånd att utrymmena kan certifieras som Säkert att beträda eller Säkert för heta arbeten, eller både och, i enlighet med återvinningsanläggningens nationella lagstiftning. Fartyget ska också tillhandahålla all erforderlig information om fartyget så att den nödvändiga planen för återvinning kan tas fram. Fartyget ska också ha en komplett ifylld lista över farliga material och ämnen. Innan fartyget kan återvinnas ska det också certifieras som klart för återvinning av regeringen eller den myndighet som regeringen har bestämt, innan någon återvinning får påbörjas.

**2.4.10 Regel 9 Plan för återvinning av fartyget (Ship Recycling Plan)**

En fartygsspecifik plan för återvinning av fartyget ska tas fram av återvinningsanläggningen innan ett fartygs återvinning får påbörjas. Vid framtagandet av fartygets plan för återvinning ska IMO:s riktlinjer beaktas. Fartygets plan för återvinning ska tas fram med beaktande av information som fartygets ägare tillhandahåller. Planen ska upprättas på det språk som den konventionsstat som auktoriserat återvinningsanläggningen godkänner. Om språket inte är engelska, franska eller spanska ska planen för återvinning även översättas till ett av de språken, om inte konventionsstatens regering anser en översättning obehövlig. Planen för återvinning ska också inkludera uppgifter om bland annat förekomst, underhåll och övervakning av utrymmen som uppfyller Säkert att beträdas och Säkert för heta arbetens arbetsvillkor samt hur mycket material

inklusive de som är med på inventeringen över farliga material och ämnen som kommer att hanteras. Planen för återvinning ska också vara uttryckligt eller tyst godkänd (beroende på vad staten har bestämt ska gälla enligt artikel 16.6) av den behöriga myndigheten som auktoriserat fartygsåtervinningsanläggningen. Den behöriga myndigheten ska skicka ett skriftligt mottagningsbevis till återvinningsanläggningen, fartygsägaren och regeringen inom tre arbetsdagar från det att planen för återvinning emottogs (enligt regel 24). Därefter ska den behöriga myndigheten skicka sitt skriftliga beslut att bevilja eller avslå planen för återvinning till återvinningsanläggningen, fartygsägaren och regeringen, om inte tyst godkännande tillämpas i konventionsstaten.

För det fall tyst godkännande tillämpas ska mottagningsbeviset specificera slutdatumet för den 14 dagar långa handläggningstiden. Den behöriga myndigheten ska meddela eventuella synpunkter på planen för återvinning till återvinningsanläggningen, fartygsägaren och regeringen inom den angivna 14-dagarsperioden. Om något sådant skriftligt meddelande inte har lämnats inom de 14 dagarna är planen för återvinning automatiskt godkänd.

När planen för återvinning är godkänd ska den hållas tillgänglig för granskning av regeringen eller en utnämnd inspektör eller organisation som regeringen har utsett.

För det fall flera återvinningsanläggningar används ska de olika återvinningsanläggningar som ska användas identifieras och det ska anges för vilka återvinningsmoment och i vilken ordning respektive auktoriserad anläggning ska användas.

### *Del C Besiktning och certifiering*

#### **2.4.11 Regel 10 Besiktning**

Fartyg som omfattas av konventionens regler ska enligt regel 10 vara tillgängliga för besiktning.

En inledande besiktning ska genomföras innan fartyget tas i bruk eller innan det internationella certifikatet rörande inventering över farliga material och ämnen utfärdas. Besiktningen ska säkerställa att del 1 av inventeringen, som krävs enligt regel 5, uppfyller konventionens krav enligt regel 10.1.1.



Ett fartyg ska genomgå en förnyad besiktning minst vart femte år. Även denna besiktning ska syfta till att säkerställa att del 1 av inventeringen över farliga material och ämnen uppfyller konventionens krav enligt regel 10.1.2.

Vidare kan en förnyad besiktning genomföras, helt eller delvis beroende på omständigheterna, om en fartygsägare begär det efter att en förändring, utbyte eller betydande reparation av fartygets konstruktion, utrustning, system, inpassning, arrangemang och material har skett. Den förnyade besiktningen ska enligt regel 10.1.3 säkerställa att en sådan ändring, utbyte eller betydande reparation inte har medfört att fartyget inte längre uppfyller konventionens krav och att del 1 av inventeringen över farliga material och ämnen är ändrad i de fall det behövs.

En slutlig besiktning ska genomföras innan fartyget tas ur bruk och innan återvinningen påbörjas. Den slutliga besiktningen ska enligt regel 10.1.4 bekräfta att inventeringen över farliga material och ämnen som följer av regel 5.4 överensstämmer med konventionens krav och beaktar IMO:s riktlinjer. Vidare ska fartygets plan för återvinning överensstämma med förteckningen i inventeringen över farliga material och ämnen och innehålla information om förekomst, underhåll och övervakning av utrymmen som är Säkra att beträda och Säkra för heta arbeten. Det ska också säkerställas att återvinningsanläggningen eller återvinningsanläggningarna som ska användas har aktuell auktorisering enligt konventionens krav.

Enligt regel 10.2 ska fartygsbesiktningar för att säkerställa efterlevnaden av konventionen och IMO:s riktlinjer genomföras av besiktningsmän utsedda av regeringen. Regeringen har möjlighet att delegera genomförandet av besiktningar antingen till besiktningsmän utsedda för ändamålet eller till en organisation som regeringen beslutar.

En regering som delegerar till en besiktningsman eller en organisation att utföra sådana besiktningar som behandlas i regel 10.2, ska innehålla rätten att besiktiga ett fartygs överensstämmande med konventionens regler samt genomföra besiktning om det begärs av en konventionsstats hamnmyndighet eller motsvarande.

Även om rätten att besiktiga har delegerats är staten ansvarig för att säkerställa att besiktningar utförs fullständigt och effektivt och ska säkerställa att nödvändiga arrangemang vidtas för att uppfylla kraven.

Både den inledande besiktningen och förnyade sådana ska överensstämma med besiktningar som följer av andra tillämpliga IMO-regelverk.

#### 2.4.12 Regel 11 Utfärdande och godkännande av certifikat

Ett internationellt certifikat rörande inventering av farliga material och ämnen ska enligt regel 11.1 utfärdas antingen av regeringen eller av den fysiska eller juridiska person som regeringen utsett. Utfärdandet ska ske när en inledande eller förnyad besiktning är fullständigt genomförd utan anmärkningar enligt regel 10. Befintliga fartyg som genomgår en inledande och slutlig besiktning vid ett och samma tillfälle är undantagna. IMO:s riktlinjer ska alltid beaktas.

Ett internationellt certifikat rörande inventering av farliga material och ämnen ska på fartygsägarens begäran skrivas på av regeringen eller den fysiska eller juridiska person som regeringen överlämnat sådana befogenheter till, när en tilläggsbesiktning har genomförts framgångsrikt och komplett i enlighet med regel 10.

När en förnyelsebesiktning har genomförts inom tre månader från det befintliga certifikatets utgångsdatum ska det nya certifikatet gälla från och med besiktningsdatumet. Det nya certifikatet är giltigt under maximalt fem år från det existerande certifikatets utgångsdatum. Detta gäller trots regel 14.2 och kraven i regel 10.1.2.

När en förnyelsebesiktning är avslutad efter certifikatets utgångsdatum gäller det nya certifikatet från när den förnyade besiktningen är avslutad och fem år framåt räknat från det befintliga certifikatets utgångsdatum.

När en förnyelsebesiktning är slutligt genomförd mer än tre månader före det existerande certifikatets utgångsdatum ska det nya certifikatet gälla från och med besiktningsdatumet. Även här är giltighetstiden maximalt fem år men räknat från datumet då den förnyade besiktningen genomfördes med godkänt resultat.

Om ett certifikat utfärdas för kortare tid än fem år har regeringen möjlighet att förlänga giltighetstiden upp till totalt fem år enligt regel 11. 6.

För det fall förnyelse av certifikatet har skett men det nya certifikatet inte kan utfärdas eller placeras ombord på fartyget innan det gamla certifikatets giltighetstid löper ut, kan regeringen,

eller den fysiska eller juridiska person som regeringen har bemyndigat, godkänna det gamla certifikatet för fem månaders extra giltighet enligt regel 11.7.

Om ett fartyg inte ligger i hamn när certifikatet går ut och därför inte kan besiktas kan regeringen förlänga certifikatets giltighetstid. Förlängningen får bara avse tid för att fartyget ska avsluta sin resa till en hamn där besiktning kan ske och endast om det framstår som lämpligt och rimligt att göra så. En sådan förlängning får aldrig avse mer än tre månaders tid. Ett fartyg som har fått en sådan förlängning ska aldrig få tillstånd att lämna hamnen där det ska besiktas innan fartyget har fått ett nytt certifikat. När förnyelsebesiktningen är klar ska det nya certifikatet vara giltigt maximalt fem år räknat från datumet för det ursprungliga certifikatets giltighetstid innan det förlängdes.

Om ett certifikat avser ett fartyg som endast trafikerar kortare resor och vars certifikat inte har förlängts enligt de olika angivna möjligheterna i regel 11, kan certifikatet istället förlängas av regeringen med upp till en månad från sista giltighetsdatumet enligt regel 11.9. När sedan förnyelsebesiktningen är genomförd ska det nya certifikatet gälla i högst fem år från och med det ursprungliga certifikatsdatumet innan förlängningen beviljades.

Vid speciella omständigheter, som regeringen själv bestämmer, kan ett nytt certifikats giltighetstid räknas från dagen då den förnyade besiktningen genomfördes istället för det gamla certifikatets utgångsdatum. Det är dock fortfarande giltigt *högst fem* år från den förnyade besiktningen enligt regel 11.10.

Ett internationellt återvinningscertifikat ska utfärdas antingen av regeringen eller av en fysisk eller juridisk person som regeringen har utsett när en slutlig besiktning är genomförd med godkänt resultat i enlighet med regel 10. Anläggningens auktorisation och IMO:s riktlinjer ska också beaktas.

Ett certifikat utfärdat av en konventionsstats myndigheter ska godtas av andra konventionsstater och ska äga samma giltighet som certifikat utfärdade av den egna staten. Certifikat ska utfärdas eller intygas antingen av regeringen eller den fysiska eller juridiska person som regeringen har utsett. Oavsett vilket är regeringen fullt ansvarig för alla utfärdade certifikat.

### **2.4.13 Regel 12 Utfärdande eller godkännande av en annan konventionsstats certifikat**

På begäran av en behörig myndighet kan en annan konventionsstat se till att ett fartyg besiktigas enligt regel 12.1. Om den besiktigande konventionsstaten kommer fram till att fartyget uppfyller konventionens regler ska den utfärda (eller godkänna utfärdandet av) ett certifikat till fartyget. Där det är tillämpligt ska den besiktigande staten godkänna eller auktorisera certifikatet i enlighet med bestämmelserna i konventionens bilaga.

En kopia av certifikatet och en kopia av besiktningssrapporten ska översändas till den konventionsstat som begärde besiktningen så snart som möjligt.

Det ska framgå av ett certifikat att det har utfärdats av en annan konventionsstat enligt regel 12.3. Ett certifikat som har utfärdats enligt denna regel ska innehålla en redogörelse för att det har utfärdats på begäran av en annan konventionsstat. Certifikatet ska ha samma giltighet och erhålla samma erkännande som ett certifikat utfärdat av den egna staten.

Enligt regel 12.4 ska ett certifikat aldrig utfärdas för ett fartyg vars flaggstat inte har tillträtt konventionen.

### **2.4.14 Regel 13 Formkrav på certifikat**

Ett certifikat ska utfärdas på den utfärdande regeringens officiella språk enligt mallarna i appendix 3 och 4. Om det officiella språket inte är engelska, franska eller spanska ska en översättning till ett av de språken också återfinnas.

### **2.4.15 Regel 14 Varaktighet och giltighet av certifikat**

Enligt regel 14.1 upphör ett internationellt certifikat rörande inventering av farliga material och ämnen att gälla om:

- fartygets skick avviker från uppgifterna i certifikatet, inklusive om del 1 av inventeringen inte är korrekt underhållen eller uppdaterad eller inte visar ändringar i fartygets konstruktion och utrusning i enlighet med IMO:s riktlinjer.
- om fartyget byter flaggstat. Ett nytt certifikat ska bara utfärdas om den nya flaggstaten är övertygad att fartyget överens-

stämmer med kraven i regel 10. Om fartyget flyttas mellan konventionsstaters flagg ska den tidigare flaggstaten på begäran, så snart som möjligt men inom tre månader efter flytten, överlämna kopior på fartygets alla certifikat till den nya regeringen. Om det finns kopior på inspektionsrapporter ska även sådana lämnas över.

- om en förnyelseinspektion inte fullföljs inom tidsperioderna i reglerna 10.1 och 11.
- om certifikatet inte är godkänt enligt reglerna 11 och 12.

Enligt regel 14.2 ska ett internationellt certifikat rörande inventering av farliga material och ämnen utfärdas för en av regeringen angiven tidsperiod som inte får överstiga fem år.

Ett internationellt återvinningscertifikat ska utfärdas för en av regeringen angiven tid som inte får överstiga tre månader.

Om det internationella återvinningscertifikatet är utfärdat enligt reglerna 11 eller 12 ska certifikatet upphöra att gälla om förhållandena på fartyget avviker väsentligt från uppgifterna i certifikatet.

Ett internationellt återvinningscertifikat får förlängas av regeringen, eller den fysiska eller juridiska person som regeringen har bemyndigat, för en enkel resa till fartygsåtervinningsanläggningen.

### *Kapitel 3 Krav på fartygsåtervinningsanläggningar*

#### **2.4.16 Regel 15 Kontroll av fartygsåtervinningsanläggningar**

Enligt regel 15.1 ska varje konventionsstat upprätta lagar, förordningar och regler som säkerställer att fartygsåtervinningsanläggningar är utformade, konstruerade och drivs på ett säkert och miljöriktigt sätt i enlighet med konventionens regler.

Varje konventionsstat ska inrätta ett auktoriseringsförfarande för återvinningsanläggningar med lämpliga kriterier för att säkerställa att återvinningsanläggningar uppfyller konventionens krav i enlighet med regel 15.2.

Varje konventionsstat ska inrätta ett förfarande för att säkerställa att återvinningsanläggningar överensstämmer med

kraven i kapitel 3. Förfarandet ska inkludera inrättandet och effektiv användning av inspektion och övervakning. Reglerna som förs in till följd av konventionen ska inkludera rätten att beträda återvinningsanläggningen samt rätten att utföra stickprovskontroller. Förfarandet kan inkludera ett granskningsförfarande av en behörig myndighet eller en fysisk eller juridisk person som regeringen har utsett. Granskningsförfarandet ska beakta IMO:s riktlinjer. Resultatet av en granskning ska delges IMO.

Varje konventionsstat ska utse en eller flera behöriga myndigheter och en kontaktpunkt som ska användas av IMO, konventionsstaterna och andra intressenter för frågor rörande fartygsåtervinningsanläggningar inom ett lands gränser.

#### **2.4.17 Regel 16 Auktorisering av fartygsåtervinningsanläggningar**

En återvinningsanläggning som återvinner sådana fartyg som konventionen avser, eller fartyg som behandlas enligt konventionen i enlighet med artikel 3.4, ska vara auktoriserad av en konventionsstat. IMO:s riktlinjer ska också beaktas.

Auktoriseringen ska göras av en behörig myndighet och ska inkludera verifiering av de dokument som krävs enligt konventionen samt en platsinspektion. En behörig myndighet får överlämna auktoriseringen av återvinningsanläggningen till juridiska personer godkända för det.

Konventionsstaten ska meddela IMO ansvar och villkor för överlämnandet till den erkända juridiska personen så att uppgifterna kan spridas bland konventionsstaterna. En behörig myndighet är alltid ytterst ansvarig för utfärdade auktorisationer även om ett överlämnande till en juridisk person har skett.

En auktorisering ska följa uppställningen i formuläret i appendix 5. Om det används språket inte är engelska, franska eller spanska ska texten inkludera en översättning till något av de språken.

Auktoriseringen ska vara giltig för den period som konventionsstaten bestämmer men får inte överstiga fem år. Konventionsstaten ska specificera de villkor som ska vara uppfyllda för att en auktorisation ska utfärdas, återkallas, upphöra att gälla eller förnyas och se till att dessa villkor blir kända för återvinningsanläggningarna. Om en återvinningsanläggning motsätter sig en inspektion/besiktning ska auktoriseringen avbrytas eller återkallas.

Om incidenter eller händelser på återvinningsanläggningen medför att villkoren för auktorisation inte längre uppfylls ska återvinningsanläggningen informera den behöriga myndigheten. Den behöriga myndigheten får därefter besluta att avbryta eller återkalla auktoriseringen eller kräva att rättelse vidtas av återvinningsanläggningen.

#### **2.4.18 Regel 17 Generella krav**

Auktoriserade fartygsåtervinningsanläggningar ska ha ledningssystem, processer och metoder som gör att verksamheten inte riskerar att orsaka skador på anställda eller i närheten bosatta människor och miljön. Återvinningsanläggningen ska också förhindra, minska, minimera och så långt det är möjligt eliminera negativa inverknings på miljön som beror på återvinningsanläggningen. IMO:s riktlinjer ska beaktas.

En auktoriserad fartygsåtervinningsanläggning ska bara acceptera fartyg som rättar sig efter konventionens regler eller sådana fartyg som följer konventionens regler enligt regel 17.2. Vidare ska återvinningsanläggningen bara acceptera fartyg som anläggningen är auktoriserad att återvinna. Anläggningen ska även hålla auktoriseringsdokumentationen tillgänglig om en fartygsägare som överväger att återvinna ett fartyg vid återvinningsanläggningen begär att få ta del av dokumentationen.

#### **2.4.19 Regel 18 Plan för återvinningsanläggningen**

En auktoriserad fartygsåtervinningsanläggning ska också ta fram en plan för återvinningsanläggningen. Planen ska antas av styrelsen eller återvinningsföretagets motsvarande beslutande organ. Innehållet i planen listas i nio punkter och ska innehålla:

- Policy för arbetarskydd, hälsoskydd och miljöskydd, minimering av de negativa effekterna på människors hälsa, säkerhet och miljön som orsakas av fartygsåtervinningen.
- Ett system för att säkerställa ett genomförande av konventionens krav, att målen i anläggningsplanen uppnås samt att kontinuerliga förbättringar eftersträvas beträffande fartygsåtervinning.

- Identifiering av roller och ansvar för arbetsgivare och arbetstagare när återvinning utförs.
- Passande information för och utbildning av arbetstagare för att uppnå ett säkert och miljöriktigt arbete vid fartygsåtervinningsanläggningar.
- Krisberedskap och handlingsplan.
- Övervakningssystem över återvinningsanläggningen.
- Registreringssystem för återvinningsanläggningens funktion i drift.
- Rapporteringssystem för utsläpp, emissioner, incidenter och olyckor som orsakar skada eller kan orsaka skada på arbetarskyddet, människors hälsa och miljön.
- Rapporteringssystem för arbetsskador, arbetsolyckor, arbetsjukdomar och annan skadlig inverkan på arbetarskydd och människors hälsa.

Planen ska också beakta IMO:s riktlinjer.

#### **2.4.20 Regel 19 Förebygga negativa effekter på människors hälsa och miljön**

Fartygsåtervinningsanläggningen ska också etablera och använda förfaringssätt för att:

- förhindra explosioner, brand och andra osäkra förhållanden genom att införa klassificering *Säkert för beta arbeten* och se till att sådana upprätthålls och övervakas genom hela återvinningen.
- förhindra skada orsakad av farlig atmosfär och andra osäkra förhållanden genom att införa klassificering *Säkert att beträda* och se till att sådana upprätthålls och övervakas i fartygsutrymmen som även omfattar avgränsade och instängda utrymmen genom hela återvinningen.
- förhindra andra olyckor, arbetssjukdomar, arbetsolyckor och andra skadliga inverknings på människors hälsa och miljön.
- förhindra skadliga utsläpp och emissioner som kan orsaka skada på människors hälsa och/eller miljön.  
IMO:s riktlinjer ska även här beaktas.



#### **2.4.21 Regel 20 Säker och miljöriktigt omhändertagande av avfall**

En fartygsåtervinningsanläggning ska säkerställa att allt farligt material eller ämne omhändertas miljöriktigt. De personer som arbetar med hanteringen av sådant material ska vara insatta i konventionens krav i relevanta delar. De ska vara särskilt insatta i, och aktivt använda, fartygets inventeringslista över farliga ämnen och material samt fartygs återvinningsplan både före och under omhändertagandet av farliga material.

Återvinningsanläggningar ska se till att allt farligt material som räknas upp i inventeringen identifieras, märks upp, packas och bortforslas i så stor omfattning som möjligt innan arbetet med att montera isär fartyget påbörjas av lämpligt utbildade och utrustade arbetare. Även här ska IMO:s riktlinjer beaktas. Detta gäller särskilt skadliga flytande ämnen, restprodukter och avlagringar, ämnen eller föremål som innehåller tungmetaller såsom bly, kvicksilver, kadmium och sexvärt (hexavalent) krom, färger och lager som är mycket lättantändliga och/eller medför att gift frigörs, asbest och material innehållande asbest, PCB och material innehållande PCB, för att säkerställa att utrustning som medför upphettning undviks i närheten av PCB, ozonnedbrytande ämnen (CFC) och halogener och andra farliga material som inte nämns och som inte är en del av fartygets konstruktion.

Fartygsåtervinningsanläggningar ska erbjuda och säkerställa miljöriktig hantering av allt farligt material, ämnen och avfall som kommer från fartyg som återvinns vid anläggningen. Avfallshandling och avfallsanläggningar ska identifieras för att säkerställa framtida säker och miljöriktig hantering av material.

Allt avfall ska hållas skilt från återvinningsmaterial och utrustning, märkas upp och lagras på lämpligt sätt som inte medför någon risk för arbetare, människors hälsa eller miljön. Sådant material får bara överföras till en avfallsanläggning som är godkänd att ta hand om och hantera det på ett säkert och miljöriktigt sätt.

#### **2.4.22 Regel 21 Krisberedskap och krishantering**

En auktoriserad fartygsåtervinningsanläggning ska upprätta och underhålla en krisberedskaps- och krishanteringsplan. Planen ska beakta återvinningsanläggningens läge och omgivning och ska

beakta storleken och typen av aktiviteter som förekommer vid varje moment vid fartygsåtervinning. Planen ska vidare säkerställa att nödvändig utrustning och rutiner vid en nödsituation finns på plats, att övningar genomförs regelbundet, se till att nödvändig information, intern kommunikation och samordning finns för att skydda alla människor och miljön för det fall en kris skulle uppstå, sörja för kommunikation med och information till relevanta behöriga myndigheter, grannskapet och räddningstjänst, sörja för första hjälpen och medicinsk hjälp, brandbekämpning, utrymning av alla vid återvinningsanläggningen, utsläppsbegränsning och slutligen sörja för relevant information till och utbildning av all personal vid återvinningsanläggningen på alla nivåer och i enlighet med arbetarnas kompetens. Krisberedskaps- och krishanteringsplanen ska inkludera regelbundna övningar i förebyggande krisberedskap och krishantering.

#### **2.4.23 Regel 22 Anställdas säkerhet och utbildning**

En fartygsåtervinningsanläggning ska sörja för de anställdas säkerhet. Bland annat ska det finnas personlig skyddsutrustning och skyddskläder som ska användas, underhållas och finnas för alla olika behov under återvinningsarbetet. Det ska finnas utbildningsprogram så att arbetarna kan utföra sina arbetsuppgifter säkert. All personal ska också ha fått rätt utbildning och ha fått öva på uppgifterna innan personen får utföra något moment i fartygsåtervinningen. Detta följer av regel 22.1.

Den skyddsutrustning som ska finnas tillgänglig är skydd för huvudet, ansikts- och ögonskydd, skydd för händerna och fötterna, andningsskydd, hörselskydd, skydd mot radioaktiv förorening, skydd mot att falla och passande skyddsklädsel enligt regel 22.2.

Fartygsåtervinningsanläggningar får samarbeta kring utbildning av personal. De utbildningsprogram som ska finnas enligt regel 22.1.2. ska beakta IMO:s riktlinjer och täcka all personal, inklusive inhyrd personal, och ledas av kompetenta personer, tillhandahållas på nybörjar- och fortsättningsnivå med lämpliga intervaller, inkludera deltagarnas utvärdering av hur de förstår och bibehåller utbildningens innehåll, förnyas regelbundet och vid behov anpassas samt dokumenteras enligt regel 22.3.

#### 2.4.24 Regel 23 Rapportering av incidenter, olyckor, arbetssjukdomar och kroniska besvär

En fartygsåtervinningsanläggning ska rapportera alla incidenter, olyckor, arbetssjukdomar och kroniska besvär som är eller kan vara en risk för arbets säkerheten, människors hälsa och miljön, till den behöriga myndigheten.

En sådan rapport ska innehålla en beskrivning av incidenten, olyckan, arbetssjukdomen eller det kroniska besväret, orsak, vidtagna åtgärder och de konsekvenser och förbättringar som kan göras.

### *Kapitel 4 Rapporteringskrav*

#### 2.4.25 Regel 24 Inledande meddelande och rapporteringskrav

En fartygsägare ska enligt regel 24.1 meddela regeringen skriftligen och i tillräckligt god tid om avsikten att återvinna ett fartyg så att regeringen hinner förbereda för besiktning och de certifikat som följer av konventionen.

En fartygsåtervinningsanläggning ska enligt regel 24.2 meddela den behöriga myndigheten i tillräckligt god tid när det avser att förbereda ett mottagande av ett fartyg för återvinning. Meddelandet ska innehålla minst följande fartygsdetaljer:

- fartygets flaggstat
- datum för fartygets registrering i flaggstaten
- fartygets identifieringsnummer (IMO-nummer)
- skrovnummer
- fartygets namn och fartygstyp
- registrerad hemmahamn
- fartygsägarens namn och adress och ägarens IMO-nummer
- företagets namn och adress samt företagets IMO-nummer
- namn på alla klassificeringssällskap som har klassificerat fartyget
- fartygets mått (längd, bredd, djup, dödvikt, brutto- och nettotonvikt och maskintyp och klass),
- lista över farliga material och ämnen, och
- utkast till fartygets återvinningsplan för godkännande enligt regel 9.

När ett fartyg som ska återvinnas har fått det internationella återvinningscertifikatet ska fartygsåtervinningsanläggningen rapportera det planerade startdatumet för återvinningen till den behöriga myndigheten. Rapporten ska göras i det format som följer av appendix 6 och ska minst inkludera en kopia av det internationella återvinningscertifikatet. Återvinningen av fartyget får inte påbörjas innan rapporten har lämnats enligt regel 24.3.

#### **2.4.26 Regel 25 Slutrapportering**

När en hel eller partiell återvinning av ett fartyg har slutförts i enlighet med konventionens regler ska ett intyg om slutförd återvinning utfärdas av fartygsåtervinningsanläggningen och rapporteras till den behöriga myndigheten. Rapporten ska fyllas i formuläret i appendix 7. Den behöriga myndigheten ska skicka en kopia på intyget till regeringen som har utfärdat fartygets internationella återvinningscertifikat. Intyget ska utfärdas inom 14 dagar från fartygets återvinningsdatum och innehålla en rapport över eventuella incidenter och olyckor som skadat människor och/eller miljön.

## **2.5 Hong Kong-konventionens appendix**

### **2.5.1 Appendix**

Konventionen innehåller också 7 appendix som räknar upp olika ämnen samt innehåller olika formulär som ska användas vid de olika intygen enligt konventionen.

## 3 Reglering i Sverige idag

### 3.1 Reglering på fartygssidan

#### 3.1.1 Lämpliga lagar att föreslå ändringar i

När det gäller lämplig reglering att reglera de krav som uppställs på fartyg finns det huvudsakligen två lagar som utredningen skulle kunna föreslå att bestämmelser förs in i. Den ena är lagen (1980:424) om åtgärder mot förorening från fartyg (LÅFF) och den andra är fartygssäkerhetslagen (2003:364). Utöver dessa författningar finns även miljöbalken med tillhörande förordningar.

#### 3.1.2 Fartygssäkerhetslagen

Fartygssäkerhetslagen (2003:364) reglerar bland annat arbetsmiljö ombord på fartyg och olika certifikat, till exempel fartcertifikat. Det finns också bestämmelser om rederiers och fartygs säkerhetsorganisation. Fartygssäkerhetslagen kompletteras av fartygssäkerhetsförordningen (2003:438).

När den nu gällande fartygssäkerhetslagen föreslogs genomfördes fyra olika EU-direktiv på sjöfartsområdet. Vissa kompletterande bestämmelser med anledning av EG-förordningen 417/2002 om krav på dubbelskrov för oljetankfartyg föreslogs också. Internationella sjöfartsorganisationen (IMO) har antagit en internationell konvention för kontroll av skadliga påväxthindrande system för fartyg, den s.k. AFS-konventionen, som även den medförde ändringar och kompletteringar i fartygssäkerhetslagen.

Sedan ikraftträdandet 2003 har flera ändringar i fartygssäkerhetslagen genomförts. Den senaste stora ändringen föranleddes av

genomförandet av Europaparlamentets och rådets direktiv 2009/15/EG av den 23 april 2009 om gemensamma regler och standarder för organisationer som utför inspektioner och utövar tillsyn av fartyg och för sjöfartsadministrationernas verksamhet i förbindelse därmed (klassdirektivet) samt Europaparlamentets och rådets direktiv 2009/18/EG av den 23 april 2009 om grundläggande principer för utredning av olyckor i sjötransportsektorn och om ändring av rådets direktiv 1999/35/EG och Europaparlamentets och rådets direktiv 2002/59/EG (olycksutredningsdirektivet). Även vissa frågor angående Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 391/2009 av den 23 april 2009 om gemensamma regler och standarder för organisationer som utför inspektioner och utövar tillsyn (klassförordningen) togs upp.

### 3.1.3 Lagen om åtgärder mot förorening från fartyg

LÅFF trädde i kraft den 1 januari 1981. I LÅFF finns bestämmelser om åtgärder för att förebygga, begränsa och kontrollera föroreningar från fartyg. I ett särskilt kapitel regleras straff för olagliga utsläpp och andra överträdelser. Lagen är en miljörättslig lagstiftningsprodukt, vars syfte är att minimera sådana föroreningar som är en följd av fartygs drift. Samtidigt är lagen specifikt utformad för att tillämpas på sjörättsliga förhållanden.

Sedan ikraftträdandet har flera ändringar av lagen skett. Bland annat är 1973 års internationella konvention till förhindrande av föroreningar från fartyg och 1978 års tilläggsprotokoll (MARPOL 73/78) genomförda i lagstiftningen. Vidare är ett flertal EU-rättsakter genomförda i LÅFF.

Till följd av de många ändringar som gjorts i LÅFF genom åren tillsatte regeringen den 15 juli 2010 en utredning med bland annat i uppdrag att se över LÅFF i syfte att göra lagen mer systematisk, effektiv, användarvänlig och lättare att överblicka. Utredningen om föroreningar från fartyg (N 2010:07) lämnade i betänkande Ny lag om åtgärder mot förorening från fartyg, SOU 2011:82, bland annat förslag till en ny lag om åtgärder mot förorening från fartyg. Remisstiden gick ut under våren 2012 varför utredningen har valt att i detta betänkande utgå från idag gällande lagstiftning och inte anpassa förslagen till den i SOU 2011:82 föreslagna regleringen. Den nu gällande LÅFF går igenom i avsnitt 3 i det nämnda

betänkandet, SOU 2011:82, varför en ny fullständig genomgång inte görs här.

Bestämmelserna om förbud mot förorening från fartyg gäller enligt 2 kap. 1 § LÅFF sådana utsläpp av skadliga ämnen från fartyg som kommer från eller i övrigt står i samband med fartygens drift.

I 4 kap. LÅFF anges att regeringen eller den myndighet som regeringen utser ska meddela föreskrifter om fartygs konstruktion, utrustning och drift för att förebygga eller begränsa föroreningar och om certifikat som visar att sådana föreskrifter är uppfyllda. Tidigare lydelse avsåg bara att begränsa vattenföroreningar men sedan 1996 (SFS 1996:527) är den begränsningen borttagen och numera avses även luftföroreningar.

#### *Förordningen om åtgärder mot förorening från fartyg*

I förordningen (1980:789) om åtgärder mot förorening från fartyg (FÅFF) anges ett stort antal bestämmelser bland annat i form av förbud och undantag som kompletterar bestämmelserna i LÅFF. Vidare finns ett stort antal bemyndiganden för Transportstyrelsen att utfärda föreskrifter. Transportstyrelsen utses vidare till tillsynsmyndighet.

### **3.2 Reglering av miljöfarlig verksamhet idag**

#### **3.2.1 Kort om miljöbalken**

Av 1 kap. 1 § miljöbalken framgår att balken syftar till att främja en hållbar utveckling som innebär att nuvarande och kommande generationer tillförsäkras en hälsosam och god miljö. En sådan utveckling bygger på insikten att naturen har ett skyddsvärde och att människans rätt att förändra och bruka naturen är förenad med ett ansvar för att förvalta naturen väl.

Miljöbalken ska tillämpas så att

- människors hälsa och miljön skyddas mot skador och olägenheter oavsett om dessa orsakas av föroreningar eller annan påverkan,
- värdefulla natur- och kulturmiljöer skyddas och vårdas,
- den biologiska mångfalden bevaras,

- mark, vatten och fysisk miljö i övrigt används så att en från ekologisk, social, kulturell och samhällsekonomisk synpunkt långsiktigt god hushållning tryggas, och
- återanvändning och återvinning liksom annan hushållning med material, råvaror och energi främjas så att ett kretslopp uppnås.

I miljöbalken finns i 2 kap. allmänna hänsynsregler som alla ska följa för att skydda människors hälsa och miljön. Hänsynsreglerna gäller för all verksamhet som påverkar miljön och innebär bland annat en skyldighet att vidta de försiktighetsmått som behövs för att förebygga skador eller olägenheter för hälsa och miljön och att den som orsakat skada eller olägenhet ansvarar för att förebygga eller avhjälpa den. I samma syfte ska vid yrkesmässig verksamhet bästa möjliga teknik användas.

Miljöbalkens bestämmelser i 3 kap. om hushållning med mark och vattenområden ger skydd åt områden med höga natur- eller kulturvärden och områden som har särskild betydelse för olika ändamål som rennäring eller fiske och liknande. Riksintressanta områden har ett särskilt starkt skydd.

Bestämmelser om miljö kvalitetsnormer som sätter gränser för hur mycket naturen tål finns i 5 kap. miljöbalken. Genom miljö kvalitetsnormerna bestäms till exempel högsta eller lägsta tillåtna halt av olika ämnen i mark, vatten eller luft i ett område.

Av 9 kap. miljöbalken och förordningen (1998:899) om miljöfarlig verksamhet och hälsoskydd, och dess bilaga, framgår vilka typer av miljöfarliga verksamheter som

- måste anmäla sin verksamhet till den lokala miljö- och hälsoskyddsnämnden (C),
- ska prövas av länsstyrelse (B), eller
- ska prövas av mark- och miljödomstolen (A).

Exempel på tillståndspliktiga miljöfarliga verksamheter är större jordbruk, större livsmedelsproducenter, garverier, massafabriker, kemikalieframställning, gummitillverkning, större värmeverk, akutsjukhus, viss avfallshantering, ytbehandlingsanläggningar och större verkstadsindustrier med mera. En anläggning för återvinning av fartyg räknas som tillståndspliktig miljöfarlig verksamhet, se vidare avsnitt 5.2.6.

Miljöbalkens 15 kap. innehåller bestämmelser om vad som är avfall, hanteringen av avfall, avfallsinnehavarens ansvar och



producentansvar. Med avfall avses enligt 15 kap. 1 § miljöbalken varje föremål, ämne eller substans som ingår i en avfallskategori och som innehavaren gör sig av med eller avser eller är skyldig att göra sig av med.

### 3.2.2 Miljöbalken och förhållandet till annan lagstiftning

Reglerna i miljöbalken gäller enligt huvudregeln för miljöpåverkande verksamheter även om dessa omfattas av annan lagstiftning. Miljöbalken och andra lagar gäller alltså parallellt i den meningen att regler om vad som ska iaktas vid utövande av en verksamhet kan finnas både i miljöbalken och i andra lagar.

Vid miljöbalkens tillkomst (prop. 1997/98:90) gjordes en genomgång av då gällande lagar med miljöanknytning. Utgångspunkten för genomgången var att om det direkt kunde konstateras att en regel i den andra lagen inte borde gälla så skulle regeln ändras eller upphävas. Detta ansågs vara fallet när en bestämmelse enbart berör frågor som regleras i miljöbalken och bestämmelsen inte ställer krav utöver miljöbalken. I de fall regeln omfattar annat än sådant som regleras i miljöbalken bör den stå kvar. Om en regel omfattar miljökrav utöver vad som anges i miljöbalken ska den också stå kvar. Om regleringen i den andra lagen bör gälla istället för motsvarande bestämmelse i miljöbalken, ska en bestämmelse istället föras in som begränsar möjligheten att ingripa med stöd av miljöbalken.

Vid valet mellan metoderna är huvudprincipen att miljöbalkens materiella krav ska utgöra miniminivåer. Det innebär att alla verksamheter som riskerar att medföra likartad negativ påverkan på hälsa, miljön och hushållning med naturresurser omfattas av de grundläggande materiella kraven i miljöbalken. Regeringen anförde (prop. 1997/98:90 s. 148 f) att skillnad inte bör göras mellan verksamheter som enbart regleras i balken och verksamheter som även regleras i andra lagar. I den mån andra krav trots allt bör ställas ska detta vara sakligt motiverat, exempelvis på grund av verksamhetens art, miljöhänsynens betydelse i förhållande till andra skyddsvärda intressen som berörs eller att Sverige genom internationella åtaganden är förpliktat att ställa vissa krav. En bestämmelse om att ytterligare krav inte ska få uppställas enligt miljöbalken kan inte vara absolut. Vissa bestämmelser i miljöbalken är av en sådan art att de ska iaktas, oavsett vad som stadgas i någon

annan lagstiftning. Detta gäller till exempel föreskrifter för skyddade områden som är meddelade med stöd av 7 kap. miljöbalken. Vidare ska miljökvalitetsnormer enligt 5 kap. miljöbalken iakttas vid all verksamhet som riskerar att överskrida normen. I de olika lagarna finns få bestämmelser där tillämpningen riskerar att bli en annan än enligt miljöbalken. Detta beror på att miljöfrågor normalt inte regleras i lagar utanför miljöbalken.

När normkonflikter riskerar att uppkomma är det normalt i begränsade frågor. Luftfartslagen innehåller t.ex. regler om när luftfartyg ska anses vara miljövärdiga. Ytterligare miljövärdighetskrav på luftfartyg ska inte kunna ställas med stöd av bestämmelsen i 2 kap. 3 § miljöbalken om försiktighetsmått och bästa möjliga teknik eller med stöd av någon annan bestämmelse i miljöbalken. Miljöbalken gäller på andra lagars område, oavsett om detta anges eller inte anges i olika lagar.

I samband med miljöbalkens införande anpassades LÅFF på så sätt att hänvisningarna i lagens straffbestämmelser till miljöskyddslagen eller lagen om förbud mot dumpning ändrades till att avse miljöbalken då dessa lagar inarbetats i balken och därmed upphörde att gälla.

#### *LÅFF inte en del av miljöbalken*

I samband med miljöbalkens tillkomst diskuterades vilka lagar som skulle arbetas in i balken. I SOU 1996:103 framförde Miljöbalksutredningen bland annat att kärntekniklagen, lagen om transport av farligt gods och LÅFF inte borde ingå i miljöbalken då lagarna reglerar verksamheter där stränga säkerhetskrav måste upprätthållas för att minimera risken för miljöstörningar och då de nämnda lagarna utmärker sig genom den osedvanliga räckvidden av skador på miljön som kan bli följderna av en allvarlig olycka i till exempel en kärnteknisk anläggning. Det framfördes också att huvudsyftet med att skapa en gemensam lagstiftning på miljöområdet är att den ska bli lättare att överblicka och tillämpa, men någon sådan samordningsvinst torde inte uppnås genom att föra in bland annat kärntekniklagen i miljöbalken. Därefter gjordes en sammanvägning av omständigheterna och förslaget blev att kärntekniklagen, LÅFF och lagen om transport av farligt gods skulle lämnas utanför miljöbalken.

Även Oljeutsläppsutredningen tog upp frågan om LÅFF skulle arbetas in helt eller delvis i miljöbalken. Utredningen anförde i SOU 1998:158 bland annat att LÅFF innehåller bestämmelser om åtgärder för att förebygga, begränsa och kontrollera föroreningar från fartyg och innehåller ett särskilt kapitel som reglerar straff för olagliga utsläpp och andra överträdelser av lagstiftningen. Det anges att LÅFF är en miljörättslig lagstiftningsprodukt vars syfte är att minimera sådana föroreningar som är en följd av fartygs drift, samtidigt som LÅFF är specifikt utformad för att tillämpas på sjörättsliga förhållanden. Mot den bakgrunden ansågs regelverket i LÅFF skilja sig väsentligt från miljöbalkslagstiftningen då det gäller att förebygga, begränsa och kontrollera miljöstörningar från landbaserade anläggningar. Eftersom LÅFF till stor del bygger på internationella konventioner ansågs det också mycket komplicerat att arbeta in den i miljöbalken, främst därför att merparten av miljöbalkens bestämmelser lämpar sig mindre väl för att tillämpas på sjörättsliga förhållanden och det därför ändå borde krävas en specialreglering. Även i detta betänkande förslogs det att LÅFF inte skulle inarbetas i miljöbalken.

Regeringen har anslutit sig till dessa bedömningar i prop. 2000/01:139 s.71 där regeringen kom fram till att de skäl som Oljeutsläppsutredningen anförde starkt talade för att LÅFF alltså borde vara kvar som en särskild reglering. Därefter delade regeringen Oljeutsläppsutredningens uppfattning att LÅFF inte skulle arbetas in i miljöbalken.

## 4 Rättsakter inom EU och utkast till en ny EU-förordning

### 4.1 Inledning

Inom EU finns det flera olika rättsakter som reglerar avfall och hanteringen av avfall. EU har också föreslagit en förordning om återvinning av fartyg för att på så sätt snabba på ikraftträdandet av konventionen.<sup>1</sup> Nedan följer en genomgång av de EU-rättsakter som är av intresse för utredningen.

### 4.2 Baselkonventionen

Baselkonventionen om kontroll av gränsöverskridande transporter och slutligt omhändertagande av farligt avfall (Baselkonventionen) är en internationell konvention som reglerar transporter över nationsgränser och hantering av farligt avfall. Baselkonventionen undertecknades 1989 och trädde i kraft 1992. Baselkonventionen innehåller bindande regler för hur export eller import av farligt avfall ska gå till för att undvika dålig hantering i mottagarlandet. Syftet är att minimera avfallstransporter och att undvika att i-länder exporterar avfall till u-länder som inte tar hand om avfallet på ett lämpligt sätt.

En konventionsstat får inte tillåta export av avfall till ett land vars nationella lagstiftning förbjuder sådan import av avfall. Exporter ska heller inte tillåtas om det finns anledning att anta att avfallet inte kommer att hanteras på rätt sätt i mottagarlandet. Varje konventionsstat ska förbjuda alla personer som står under

---

<sup>1</sup> Förslag till Europaparlamentets och rådets förordning om återvinning av fartyg, Bryssel den 23 mars 2012, COM(2012) 118 final, 2012/0055 (COD).

landets jurisdiktion att transportera eller slutligt omhänderta avfall om personen inte är auktoriserad eller på annat sätt har tillstånd att utföra sådan typ av verksamhet.

Mellan konventionsstater ska det finnas skriftligt tillstånd innan en transport får påbörjas. För det fall avfallet måste passera genom andra konventionsstater på vägen till slutdestinationen måste varje transitland lämna medgivande med eller utan villkor för transporten, vägra tillstånd eller begära ytterligare information. Den exporterande staten får inte tillåta att den gränsöverskridande transporten påbörjas förrän skriftligt medgivande från den transiterande staten har erhållits. En gränsöverskridande transport ska alltid täckas av försäkring, borgen eller annan garanti som kan krävas av importerande eller transiterade konventionsstat. Varje konventionsstat ska ha infört lämpliga lagar för att förhindra och straffa illegal trafik med farligt avfall.

EU har ratificerat Baselkonventionen och genomfört den genom Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1013/2006 av den 14 juni 2006 om transport av avfall, avfallstransportförordningen. Förordningen är direkt tillämplig för EU-länderna för gränsöverskridande transporter av avfall.

#### 4.2.1 Tillägg/ändring Baselkonventionen

1995 undertecknades en ändring av Baselkonventionen som ännu inte har trätt i kraft. Ändringen brukar kallas Ban Amendment och förbjuder export av farligt avfall från OECD- och EU-länder till länder som inte är medlemmar av OECD eller EU. EU-länderna har implementerat detta förbud genom beslut 97/640/EG, Rådets beslut av den 22 september 1997 om godkännande på gemenskapens vägnar av ändringen av konventionen om kontroll av gränsöverskridande transporter och om slutligt omhändertagande av riskavfall (Baselkonventionen), enligt beslut III/1 fattat av parternas samarbetskonferens, trots att konventionsändringen inte har trätt i kraft. Beslutets titel förefaller även ha blivit föremål för ett översättningsfel då det handlar om farligt avfall och inte riskavfall. Till viss del är Ban Amendments regler tillämpliga på fartyg som ska återvinnas.

#### 4.2.2 Ansvarsprotokoll

1999 undertecknades ett ansvarsprotokoll (Basel Protocol on Liability and Compensation) som heller inte ännu har trätt i kraft. Protokollet handlar om vem som är ekonomiskt ansvarig och skadeståndsskyldig vid skada till följd av gränsöverskridande transport och slutligt omhändertagande av farligt avfall och annat avfall inklusive illegala transporter av farligt avfall.

#### 4.2.3 Teknisk vägledning

Baselkonventionens sekretariat gav år 2003 ut Technical Guidelines for the Environmentally Sound Management of the Full and Partial Dismantling of Ships. Vägledningen behandlar främst de tekniska åtgärder som behövs för ett miljöriktigt omhändertagande av fartyg. Arbets- och hälsoaspekter berörs endast översiktligt.

### 4.3 Avfallstransportförordningen

Inom EU har Baselkonventionen, som ovan nämnts, genomförts genom avfallstransportförordningen.

EU:s avfallstransportförordning innehåller mycket detaljerade bestämmelser om ut- och införsel, respektive export och import av olika avfallsslag (farligt eller inte farligt avfall) till och från olika länder (EU:s medlemsländer, länder inom OECD eller länder som bara är parter till Baselkonventionen) för olika behandlingar (återvinning eller bortskaffande). Förordningen innehåller de regler om ekonomisk säkerhet och gällande kontrakt mellan avfalls-lämnare och avfallsmottagare som anges i Baselkonventionen. Här finns också en definition av olagliga avfallstransporter och bestämmelser om hur de behöriga myndigheterna ska agera vid sådana transporter.

#### 4.4 Svenska författningar till följd av Baselkonventionen och avfallstransportförordningen

I miljöbalken (1998:808), särskilt kapitel 15 om Avfall och producentansvar, återfinns flera relevanta bestämmelser. Av 15 kap. 1 § miljöbalken framgår bland annat definitionen av avfall.

Utöver miljöbalken finns det bestämmelser i avfallsförordningen (2011:927). Förordningen innehåller bl. a. definitioner, särskilda bestämmelser för vissa avfallsslag och transport av sådana avfall, främst nationella transporter, samt olika former av rapporteringar. En avdelning handlar om införsel och utförsel av avfall. Där pekas bland annat Naturvårdsverket ut som behörig myndighet och kontaktorgan enligt avfallstransportförordningen (66 §).

Förordning (1998:899) om miljöfarlig verksamhet och hälsoskydd reglerar också avfall. Här framgår bland annat att tillstånd behövs för mellanlagring, återvinning och bortskaffande av farligt avfall (5 §). För större anläggningar för återvinning eller bortskaffande av farligt avfall krävs tillstånd som söks hos en mark- och miljödomstol (bilagan till förordningen).

Enligt 2 kap. 28 § miljötillsynsförordningen (2011:13) är länsstyrelsen ansvarig för tillsyn över sådana transporter som regleras i EU:s avfallstransportförordning. Länsstyrelsen ska samarbeta med Polisen, Tullverket och Kustbevakningen gällande tillsynen. I 2 kap. 29 § miljötillsynsförordningen framgår att länsstyrelsen har tillsyn över verksamheter med tillståndsplikt, det vill säga större anläggningar för behandling av avfall.

I miljöbalkens kap. 29 återfinns straffbestämmelser och förverkanden. Otillåten avfallstransport regleras i 4 a §. Straffet för otillåten avfallstransport kan bli böter eller fängelse i högst två år.

#### 4.5 Gränsöverskridande transporter av avfall

Naturvårdsverket handlägger anmälningar rörande gränsöverskridande transporter av avfall och kommunicerar då med berörda behöriga myndigheter i varje enskilt ärende. Ett medgivande till export eller utförsel kan ges för en specifik transport eller ett visst antal transporter av samma avfallsslag under upp till ett år.

Naturvårdsverket samarbetar med tull, polis, åklagare och operativa tillsynsmyndigheter när det gäller tillsyn och kontroll av gränsöverskridande avfallstransporter.

Fartyg som ska demonteras och återvinnas klassas som avfall enligt Baselkonventionens definition av avfall. Fartyg som är avfall och som inte har tömts på allt farligt material, last eller avfall är farligt avfall enligt EU:s avfallstransportförordning och den svenska avfallsförordningen (2011:927). Farligt avfall får inte exporteras från ett EU-land till ett land utanför EU eller OECD.

I Sverige finns för närvarande inga anläggningar för återvinning av fartyg av den storlek som Hong Kong-konventionen omfattar.

#### 4.6 EU:s utkast till förordning om återvinning av fartyg

Inom EU pågår arbetet med att ta fram en förordning om återvinning av fartyg för att påskynda ratificering och ikraftträdande av Hong Kong-konventionen. Den 23 mars 2012 publicerades ett förslag till Europaparlamentets och rådets förordning om återvinning av fartyg.<sup>2</sup>

Den föreslagna EU-förordningen är en ad hoc-förordning för de fartyg som omfattas av konventionen och kommer att medföra ett tidigare genomförande av konventionens krav. Den föreslagna EU-förordningen går dock lite längre än konventionen och föreslår strängare miljökrav för anläggningar för återvinning av fartyg, att en europeisk lista över återvinningsanläggningar upprättas (vilket medför att fartyg flaggat med någon av EU-medlemmarnas flagg bara får återvinnas på en anläggning som är med på listan), och slutligen att ett avtal måste slutas i form av ett särskilt kontrakt mellan fartygsägaren och fartygsåtervinningsanläggningen. EU:s medlemsstater föreslås också fastställa regler för påföljder för överträdelse av förordningens regler för att förebygga kringgående av reglerna om fartygsåtervinning.

##### 4.6.1 Farliga material och ämnen

I artikel 4 i förslaget till EU-förordningen tas kontroll av farliga material upp. Ny installation av material som innehåller asbest eller

---

<sup>2</sup> COM(2012) 118 final, 2012/0055 (COD).



polyklorerade bifenyler (PCB) ska förbjudas enligt rådets direktiv 96/59/EG<sup>3</sup> på alla fartyg. Nya installationer av material som innehåller kontrollerade ämnen enligt definitionen i Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1005/2009<sup>4</sup> ska förbjudas på alla fartyg. Ny installation av material som innehåller perfluoroktansulfonsyra (PFOS) och dess derivat ska också förbjudas i enlighet med Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 757/2010<sup>5</sup>. För att uppnå detta ska alla medlemsstater förbjuda eller begränsa installation eller användning av de angivna farliga materialen eller ämnen på fartyg under sin flagg och förbjuda eller begränsa installation eller användning av nämnda material på fartyg som befinner sig i dess hamnar, varv, reparationsvarv eller offshoreterminaler. Dessutom ska medlemsstaterna se till att fartygen uppfyller nämnda krav.

#### 4.6.2 Återvinning av fartyg

Innan den europeiska listan över fartygsåtervinningsanläggningar offentliggörs får ett fartyg bara återvinnas på en anläggning inom EU eller ett OECD-land, eller vid en anläggning utanför EU om medlemsstaten kan säkerställa att den tilltänkta återvinningsanläggning uppfyller de uppställda kraven enligt artikel 12. Denna skyldighet åvilar fartygsägaren enligt artikel 6.

När den europeiska listan är offentliggjord ska fartygsägare se till att fartyg bara återvinns vid en anläggning som är upptagen i den europeiska förteckningen. Innan ett fartyg når återvinningsanläggningen ska dessutom ett fartyg drivas på ett sådant sätt att mängden lastrester, återstående drivmedel och annat fartygs-genererat avfall kvar ombord minimeras.

#### 4.6.3 Kontrakt mellan fartygsägaren och en fartygsåtervinningsanläggning

Enligt den föreslagna EU-förordningens artikel 9 ska ett kontrakt upprättas mellan fartygsägaren och fartygsåtervinningsanläggningen för varje fartyg som ska återvinnas. Kontraktet ska vara i kraft senast från och med tidpunkten för begäran om slut-

---

<sup>3</sup> EGT L 243, 24.9.1996, s. 31.

<sup>4</sup> EUT L 286, 31.10.2009, s. 1.

<sup>5</sup> EUT L 223, 25.8.2010, s. 29.

besiktning och fram till dess att återvinningen är klar. Kontraktet ska innehålla skyldigheter för fartygsägaren att se till att fartyget är redo för återvinning enligt artikel 6, förse anläggningen med all relevant information om fartyget för att fartygsåtervinningsplanen enligt artikel 7 ska kunna upprättas och slutligen ska fartygsägaren lova att ta tillbaka fartyget innan återvinningen inleds eller efter det att återvinningen har inletts om det är tekniskt möjligt om det skulle framkomma att förekomsten av farliga material ombord på fartyget inte stämmer överens med förteckningen över farliga material. Ett kontrakt ska även reglera de skyldigheter för fartygsåtervinningsanläggningen som uppställs. Anläggningen ska, i samarbete med fartygsägaren, ta fram en fartygsspecifik återvinningsplan enligt artikel 7, rapportera planerad start för återvinning till fartygsägaren (i enlighet med formuläret i förordningens bilaga II) och förbjuda start av fartygets återvinning fram till dess att rapporten med planerad start för återvinningen har lämnats. Vidare ska anläggningen förse relevanta behöriga myndigheter med en skriftlig anmälan om avsikten att genomföra återvinning av fartyget senast 14 dagar före starten och då lämna en rad uppgifter som framgår av den föreslagna artikel 9.4.

Det avfall som genereras vid återvinnandet av fartyget får bara överlåtas till auktoriserade avfallshanteringsanläggningar som dessutom är behöriga att hantera avfallet. När delvis eller total återvinning av fartyget har genomförts ska anläggningen lämna en rapport om det till fartygsägaren.

Artikeln innehåller också bestämmelser om kommissionens rätt att bestämma hur formulär som ska användas ska utformas.

#### **4.6.4 Krav på fartygsåtervinningsanläggningar**

Enligt artikel 12 får fartyg endast återvinnas på en anläggning som har upptagits i den europeiska förteckningen. Artikel 12 innehåller de krav som uppställs på en anläggning för att den ska kunna upptas på den europeiska förteckningen. Bland annat måste anläggningen utformas, konstrueras och drivas på ett säkert och miljövänligt sätt, ha utarbetat och fått godkänt en anläggningsplan, säkerställa säker och miljövänlig hantering av farligt material, säkerställa tillträde för räddningsfordon i alla delar av anläggningen och sörja för inneslutning av alla farliga material under återvinningsprocessen för att förebygga utsläpp av materialen i miljön,

särskilt inom tidvattenzoner. Vidare ska det visas att alla läckage kan kontrolleras, särskilt i tidvattenzoner. All hantering av farliga material och avfall ska ske på ogenomsläppliga underlag med effektiva dräneringssystem. Allt avfall som uppstår vid återvinning ska endast överföras till en auktoriserad och behörig avfallshanteringsanläggning som kan hantera och bortskaffa avfallet utan risk för människors hälsa och på ett miljöriktigt sätt.

#### **4.6.5 Upptagande på europeiska förteckningen över fartygsåtervinningsanläggningar**

Artikel 15 reglerar hur en anläggning för återvinning av fartyg belägen utanför EU kan tas upp på den europeiska förteckningen. En sådan anläggning ska skicka en ansökan till kommissionen. I samband med ansökan godkänner anläggningen också att den kan bli föremål för inspektion.

Enligt artikel 16 är det kommissionen som ska upprätta den europeiska förteckningen över fartygsåtervinningsanläggningar och hålla den uppdaterad. Förteckningen ska offentliggöras i *Europeiska unionens officiella tidning* och på kommissionens webbplats.

#### **4.7 Komplikationer mellan Baselkonventionen, Hong Kong-konventionen och utkast till EU-förordningen om återvinning av fartyg**

Som ovan redogjorts för reglerar Baselkonventionen gränsöverskridande transporter och slutligt omhändertagande av farligt avfall. Genom tillägget till Baselkonventionen förbjuds export av farligt avfall till länder som inte är medlemmar i OECD eller EU. EU har tillträtt Baselkonventionen och har även implementerat tillägget. Detta kan medföra ett problem den dag Hong Kong-konventionen träder i kraft och om Baselkonventionen inte undantar fartyg som omfattas av Hong Kong-konventionens tillämpningsområde eftersom konventionen tillåter att farligt avfall i form av uttjänta fartyg återvinns var som helst i världen bara anläggningen för återvinning är auktoriserad. Frågan har dock uppmärksamats och Baselsekretariatet och IMO samarbetar i frågan.

Problemet aktualiseras ytterligare av att EU har utarbetat ett förslag till en förordning om återvinning av fartyg, se ovan avsnitt 4.6. Utkastet till EU-förordning överensstämmer till stor del med konventionens krav. Således kan det också leda till konflikter i tillämpningen i förhållandet med Baselkonventionen och dess Ban Amendment om den föreslagna EU-förordningen träder i kraft innan en lösning rörande Baselkonventionen har arbetats fram.

## 5 Överväganden och förslag

### 5.1 Inledning

Nedan följer utredningens överväganden, förslag och bedömningar.

#### 5.1.1 Generellt om konventionens krav som gäller för fartyg

**Utredningens förslag:** Den nya reglering som behövs för att genomföra Hong Kong-konventionens bestämmelser såvitt avser kraven på fartyg placeras lämpligen i lagen (1980:424) om åtgärder mot förorening från fartyg (LÅFF). Det ska i lagens inledande paragraf framgå att LÅFF innehåller bestämmelser även om återvinning av fartyg.

LÅFF, förordningen (1980:789) om åtgärder mot förorening från fartyg (FÅFF) och de föreskrifter som utfärdats med stöd av dem innehåller ett stort antal bestämmelser som syftar till att driften och framförandet av fartyg ska ge så liten miljöpåverkan som möjligt. Detta uppnås, förutom genom bestämmelser om vad som är tillåtet i fråga om utsläpp, även genom omfattande och mycket detaljerade tekniska bestämmelser om fartygs utrustning och konstruktion. Regelverket bygger på internationella konventioner, avtal och EU-rättsakter.

Utöver ovan nämnda krav på fartygs konstruktion, utrustning och drift finns det omfattande regelverk för att säkerställa att alla fartyg har tillräcklig styrka, hållfasthet, stabilitet och manöverförmåga med hänsyn till användningen av fartyget. Även dessa regler bygger på ett stort antal internationella konventioner, avtal

och EU-rättsakter, varav den mest grundläggande är den internationella sjösäkerhetskonventionen (SOLAS).

Enligt utredningens bedömning är LÅFF väl lämpad att införa även de nya regler för fartyg som tillkommer till följd av anpassningen till Hong Kong-konventionens krav. För att detta ska framgå bör det föras in i 1 kap. 1 § LÅFF att det i lagen finns bestämmelser även om återvinning av fartyg.

### 5.1.2 Generellt om konventionens krav som gäller för anläggningar för återvinning av fartyg

**Utredningens förslag:** Konventionens krav på auktorisering av en återvinningsanläggning för uttjänta fartyg bör föras in i miljöbalken. Kravet på auktorisation ska träffa den som bedriver fartygsskrotningsverksamheten (fartygsskrotaren) och inte anläggningen.

Eftersom miljöbalken innehåller bestämmelser om tillstånd för miljöfarlig verksamhet behöver dessa bestämmelser endast kompletteras så det framgår hur tillståndshandlingen för en framtida anläggning för återvinning av uttjänta fartyg ska gå till.

Det är fartygsskrotaren och inte anläggningen som ska vara auktoriserad, vilket överensstämmer med hur systemet i miljöbalken är uppbyggt idag. Detta framgår till exempel av 9 kap. 5 § miljöbalken där det uppges att det är den som ska bedriva tillståndspliktig verksamhet som ska ansöka om tillstånd. Kravet på att en fartygsskrotare ska vara auktoriserad bör också framgå av miljöbalken. Ett bemyndigande för regeringen eller den myndighet regeringen utser att utfärda föreskrifter om krav på auktorisering och därmed sammanhängande frågor bör föras in i miljöbalken.

## 5.2 Överväganden och förslag med anledning av konventionens artiklar och regler

### 5.2.1 Artikel 1 Generella skyldigheter

**Utredningens bedömning:** Konventionens allmänna skyldigheter i artikel 1 föranleder inte några förslag.

Konventionens artikel 1 innehåller endast allmänna skyldigheter för konventionsstaterna. Konventionsstaterna ska se till att förebygga, förhindra, minimera och så långt det är praktiskt möjligt förebygga olyckor, skador och andra negativa effekter på människors hälsa och miljön som orsakas av fartygsåtervinning. Konventionen innehåller minimikrav och enskilda konventionsstater eller flera tillsammans får lagstifta om skärpta krav så länge det överensstämmer med internationell rätt. Artikeln föranleder inte några förslag. I de fall en artikel i den fortsatta framställningen föranleder ett förslag eller en bedömning redovisas det under respektive artikel.

### 5.2.2 Artikel 2 Definitioner

**Utredningens bedömning:** Definitionerna i artikel 2 föranleder inte några förslag.

De angivna definitionerna i konventionens artikel 2 föranleder inte några förslag. Istället kommer definitioner eller begränsningar som framgå av artikelbedömningen att föras in i de författningar där det är relevant.

### 5.2.3 Artikel 3 Tillämpning

**Utredningens förslag:** I 1 kap. 1 § LÅFF förs det som ett förtydligande in att LÅFF också innehåller bestämmelser om återvinning av fartyg.

Transportstyrelsen utses genom ett tillägg i FÅFF till behörig myndighet avseende de konventionskrav som träffar

fartyg och ska även fullgöra uppgifter som ankommer på administrationen samt den behöriga myndigheten avseende fartyg.

Regeringen har i 9 kap. 2 § FÅFF föreskrivit att LÅFF tillämpas även på svenska statsfartyg, vilket medför att Sverige skulle gå längre än vad konventionen kräver. Sverige bör inte införa fler eller strängare krav än de som konventionen uppställer. I en ny 9 kap. 2 a § FÅFF förs ett undantag in av vilket det framgår att svenska statsfartyg som inte drivs i kommersiellt syfte inte omfattas av kraven på inventerings- och återvinningscertifikat.

**Utredningens bedömning:** Konventionens krav på att fartyg måste ha olika certifikat kan genomföras med stöd av redan existerande bemyndiganden i LÅFF utan att lagens bestämmelser justeras eller utvidgas.

Transportstyrelsen utpekas i FÅFF som tillsynsmyndighet (6 kap. 1 § FÅFF) och har rätt att meddela föreskrifter om fartygs konstruktion, utrustning och drift (4 kap. 1 § FÅFF). Transportstyrelsens redan existerande föreskriftsrätt omfattar därför enligt utredningens bedömning även sådana certifikat och tillsynsförrättningar som krävs enligt konventionen. Transportstyrelsen kan meddela föreskrifter om vilka fartyg som omfattas av krav på inventeringscertifikat och återvinningscertifikat. Enligt 9 kap. 3 § FÅFF ska Transportstyrelsen redan höra bland annat Naturvårdsverket innan föreskrifter meddelas med stöd av 4 kap. 1 §.

#### *LÅFF och omfattningen av lagens syfte*

LÅFF innehåller enligt 1 kap. 1 § bestämmelser om förbud mot förorening från fartyg, mottagning av skadliga ämnen från fartyg, fartygs konstruktion, tillsyn och andra åtgärder för att förebygga eller begränsa förorening från fartyg.

I 1 kap. 2 § LÅFF specificeras vad som avses med ett skadligt ämne. Sådana skadliga ämnen som avses är olja och andra ämnen som, om de kommer ut i havet, i något annat vattenområde eller i luften, kan innebära risker för människors hälsa, vara skadliga för den marina faunan eller floran, skada skönhets- eller rekreationsvärden eller störa annat rättmätigt utnyttjande av havet eller andra vattenområden.



Enligt utredningens bedömning innefattar lagens bestämmelser även det skydd för hälsa som Hong Kong-konventionen avser då hälsan i detta fall är relaterad till fartyg. Begränsning av vissa föroreningar från fartyg kan uppnås genom konventionens förbud mot användandet av ett antal farliga material och ämnen. Utredningen anser inte att LÅFF:s tillämpningsområde behöver justeras för att täcka konventionens hälsoaspekter. Däremot bör ett förtydligande införas i 1 kap. 1 § så att det klargörs att LÅFF:s regelverk också är tillämpligt på situationer som gäller återvinning av fartyg. Konventionens nya krav kan således genomföras i LÅFF eller i föreskrifter meddelade med stöd av LÅFF.

#### *Behörig myndighet avseende fartyg*

Genom ett tillägg i 4 kap. 7 § FÅFF utses Transportstyrelsen till behörig myndighet för de delar av konventionen som avser fartyg.

Transportstyrelsen ska också fullgöra de uppgifter som enligt konventionen ankommer på administrationen. Även detta kommer till uttryck i den föreslagna ändringen i 4 kap. 7 § FÅFF, där det förs in att Transportstyrelsen ska lämna sådana uppgifter som enligt Hong Kong-konventionen ska lämnas av administrationen. Transportstyrelsens fullgörande av administrationsuppgifter innebär att Transportstyrelsen förmedlar uppgifter till IMO även för återvinningsanläggningar.

#### *Undantag från konventionens tillämpningsområde*

Enligt punkten 2 i artikel 3 ska konventionens bestämmelser inte tillämpas på krigsfartyg, militära stödtrupper eller andra fartyg som ägs eller drivs av staten och som bara används i statlig, icke-kommersiell tjänst. Konventionen undantar således bland annat statsfartyg från konventionens tillämpningsområde. Det är lämpligt att samma undantag framgår av det svenska regelverket. Ett sådant undantag från konventionens bestämmelser sammanfaller delvis med 1 kap. 4 § LÅFF, där det framgår att LÅFF endast är tillämplig på svenska statsfartyg som inte används i affärsdrift om regeringen föreskriver det. I 9 kap. 2 § FÅFF föreskriver regeringen att bestämmelserna i LÅFF är tillämpliga även på svenska statsfartyg som inte används i affärsdrift. Svenska statsfartyg bör inte omfattas

av kraven på inventerings- eller återvinningscertifikat. Detta medför att ett undantag bör föras in, eftersom utredningen bedömer att det inte nu finns skäl att införa regler för statligt ägda fartyg så att även de skulle omfattas av konventionens bestämmelser avseende certifikat m.m.. Ett undantag förs in i 9 kap. 2 a § FÅFF där det framgår att svenska statsfartyg som inte drivs kommersiellt inte heller omfattas av krav på inventerings- eller återvinningscertifikat. Ett svenskt statsfartyg som drivs kommersiellt ska däremot ha inventerings- eller återvinningscertifikat.

Utöver detta bör Transportstyrelsen föreskriva vilka fartyg som omfattas av konventionens krav när Transportstyrelsen utfärdar regler om certifikat och tillsynsförrättningar. Konventionens undantag för fartyg som bara seglar på inhemska vatten kan också genomföras med stöd av Transportstyrelsens föreskriftsrätt.

Enligt 9 kap. 3 § FÅFF ska Transportstyrelsen redan höra bland annat Naturvårdsverket innan föreskrifter meddelas med stöd av 4 kap. 1 § FÅFF. Detta får betydelse när Transportstyrelsen utfärdar föreskrifter om återvinningscertifikat eftersom den återvinningsplan för fartyget som ligger till grund för återvinningscertifikatet ska tas fram av fartygsskrotaren och godkännas av Naturvårdsverket. Det är således viktigt att Transportstyrelsen och Naturvårdsverket har kontakt kring frågor som härstammar från konventionen. Skyldigheten för Naturvårdsverket att lämna vissa uppgifter till Transportstyrelsen förs in i den nya förordningen. Se vidare avsnitt 5.2.36 nedan.

#### *Icke-konventionsstaters fartyg*

Sverige ska vidare inte tillämpa konventionens regler på ett sådant sätt att icke-konventionsstater får en fördelaktigare behandling. Inom Sveriges jurisdiktion ska således alla fartyg behandlas likadant. Det bör framgå genom att relevanta författningar reglerar "fartyg" och inte "svenska fartyg". Då omfattas alla fartyg som befinner sig inom svensk jurisdiktion av samma krav, oavsett om fartygets flaggstat är konventionspart eller inte.

#### 5.2.4 Artikel 4 Efterlevnad av konventionens regler

**Utredningens bedömning:** Konventionens allmänna krav på kontroll och konventionsstaters efterlevnad av konventionens bestämmelser enligt artikel 4 föranleder inte införandet av någon särskild regel i det svenska regelverket.

Artikel 4 riktar sig till konventionsstaterna som ska kräva att konventionens bestämmelser efterlevs av fartyg som seglar under statens flagg och i fråga om fartygsåtervinningsanläggningar inom landet. Någon generell bestämmelse bör inte införas utan istället bör de bestämmelser som träffar fartyg respektive återvinningsanläggningar föras in där det behövs för att uppnå överensstämmelse med konventionens krav. Sanktioner och straff för att säkerställa bestämmelsernas efterlevnad är rimligt.

#### 5.2.5 Artikel 5 Besiktning och certifiering av fartyg

**Utredningens förslag:** En definition av Hong Kong-konventionen förs in i FÅFF.

Konventionens krav på ett giltigt internationellt inventeringscertifikat eller ett återvinningscertifikat för fartyg med en bruttodräktighet om minst 500 och som används i internationell trafik förs in i FÅFF. Även ett förbud mot sjöfart för fartyg som ska ha men saknar inventerings- eller återvinningscertifikat förs in i FÅFF.

Eftersom en anläggning för återvinning av uttjänta fartyg ska ta fram en plan för fartygets återvinning, som Naturvårdsverket ska godkänna, och som är en del av underlaget för fartygets återvinningscertifikat, ska det föras in en bestämmelse i den nya förordningen om anläggningar för återvinning av uttjänta fartyg som innebär att Naturvårdsverket ska skicka en kopia på varje beslut att godkänna ett fartygs återvinningsplan till Transportstyrelsen.

**Utredningens bedömning:** Enligt LÅFF får regeringen eller den myndighet regeringen utser föreskriva om krav på besiktning av fartyg och de olika intervaller som ska gälla för besiktning. Detta innebär att det redan finns bemyndiganden som gör det möjligt att införa sådana föreskrifter som krävs

enligt konventionens bestämmelse 10 genom hänvisningen i artikel 5, det vill säga föreskrifter om besiktning och certifikat.

I 4 kap. 4 § FÅFF pekar regeringen ut Transportstyrelsen som den myndighet som har rätt att meddela föreskrifter om certifikat och enligt 4 kap. 5 § är det Transportstyrelsen som utfärdar certifikat. Bestämmelserna i LÅFF och FÅFF motsvarar därför kraven i artikel 5. Några nya regler bedöms således inte nödvändiga.

Enligt konventionen ska även certifikat utfärdade av utländska behöriga myndigheter godtas. Genom den ändring som föreslås i 1 kap. 1 § LÅFF klargörs att den ordning, som redan gäller för andra former av certifikat enligt 4 kap. 2 § LÅFF, ska vara tillämplig även på de certifikat som kommer att utfärdas med anledning av Hong Kong-konventionen.

Det krävs enligt artikel 5 att fartyg är besiktigade och certifierade enligt konventionens regler. Ett fartyg med bruttodräktighet om minst 500 och som används i internationell trafik ska enligt konventionen ha ett inventeringscertifikat (International Certificate on Inventory of Hazardous Materials) eller ett återvinningscertifikat (International Ready for Recycling Certificate) utfärdat. Ett återvinningscertifikat ska utfärdas innan ett fartygs återvinning alls får påbörjas.

#### *Certifiering av fartyg i dag*

Av 4 kap. 1 § LÅFF framgår att regeringen eller den myndighet som regeringen utser meddelar föreskrifter om certifikat som visar att kraven på konstruktion, utrustning och drift är uppfyllda.

I 4 kap. 2 § FÅFF anges att svenska oljetankfartyg med en bruttodräktighet av minst 150 och andra svenska fartyg med en bruttodräktighet av minst 400 som används i internationell resa ska vara försedda med internationellt oljeskyddscertifikat. Även svenska fartyg som avses i regel 2 i bilaga IV till MARPOL och som används i internationell resa ska vara försedda med ett internationellt föroreningskyddscertifikat för toalettavfall. Vidare ska även svenska kemikalietankfartyg som används i internationell resa vara försedda med ett internationellt föroreningskyddscertifikat för transport av skadliga flytande ämnen i bulk enligt MARPOL.

Transportstyrelsen har enligt 4 kap. 4 § FÅFF möjlighet att meddela föreskrifter om andra certifikat och handlingar som visar att kraven på konstruktion och drift är uppfyllda.

Av 4 kap. 6 § FÅFF framgår att svenska fartyg, som är skyldiga att ha ett internationellt oljeskyddscertifikat men som saknar detta, inte får användas till sjöfart. Detsamma gäller för svenska kemikalietankfartyg som saknar internationellt föroreningskyddscertifikat för transport av skadliga flytande ämnen i bulk.

I 4 kap. 6 § FÅFF finns det förbudet mot att använda ett fartyg till sjöfart om internationellt oljeskyddscertifikat eller internationellt föroreningskyddscertifikat för transport av skadliga flytande ämnen i bulk saknas. Förbudet gäller också utländska fartyg inom Sveriges sjöterritorium och ekonomiska zon. Utländska fartyg får dock i stället för ett certifikat utfärdat av Transportstyrelsen ha en motsvarande handling utfärdad av behörig utländsk myndighet.

#### *Besiktning av fartyg i dag*

Ett fartyg ska enligt artikel 5 besiktigas i enlighet med bestämmelse 10 i konventionens bilaga. Ett fartyg ska redan idag genomgå besiktningar enligt 6 kap. 1 § LÅFF. Vid besiktningarna ska det fastställas att fartyget uppfyller föreskrifter om konstruktion, utrustning och drift.

Enligt 6 kap. 5 § LÅFF utser regeringen den myndighet som ska utöva tillsyn över efterlevnad av bestämmelserna om fartygs konstruktion, utrustning och drift. Av 6 kap. 1 § FÅFF följer att tillsyn utövas av Transportstyrelsen, vilket närmare framgår av 6 kap. 3–11 §§ FÅFF.

Enligt 6 kap. 14 § FÅFF får Transportstyrelsen meddela föreskrifter om tillsyn. Således regleras besiktning av de fartyg som inte regleras i LÅFF och FÅFF istället i Transportstyrelsens föreskrifter.

#### *Regleringen av konventionens certifikat och besiktning*

Redan idag regleras som tidigare nämnts internationellt oljeskyddscertifikat och internationellt föroreningscertifikat i 4 kap. 2 § FÅFF. Saknas certifikat får fartyget inte användas till sjöfart

enligt 4 kap. 6 § FÅFF. Det finns även en mängd ytterligare certifikat som regleras i Transportstyrelsens föreskrifter. Det framstår därför som lämpligt att konventionens certifikat och krav på besiktning också regleras i Transportstyrelsens föreskrifter då Transportstyrelsen besitter nödvändig sakkunskap. Det saknas enligt utredningens bedömning anledning att uttryckligen reglera dessa certifikat i LÅFF eller FÅFF.

Transportstyrelsen ska således föreskriva vilka fartyg som omfattas av kraven på certifikat, vilka olika certifikat som krävs och om besiktning av sådana fartyg samt besiktningintervaller för dessa. Kravet att ett fartyg måste ha ett inventerings- eller återvinningscertifikat är dock så viktigt att det bör framgå av FÅFF. Det medför även att Transportstyrelsen kan förelägga om rättelse, med eller utan vite.

För att Transportstyrelsen, eller den Transportstyrelsen har delegerat uppgiften till, ska kunna utfärda ett återvinningscertifikat för ett fartyg måste en slutbesiktning genomföras. Det är då viktigt att Transportstyrelsen har kännedom om fartygets återvinningsplan eftersom besiktningen bland annat ska kontrollera återvinningsplanens överensstämmelse med fartygets inventeringslista över farliga material och ämnen. När Naturvårdsverket fattar beslut om ett fartygs återvinningsplan framtagen av en återvinningsanläggning ska således Naturvårdsverket skicka en kopia av beslutet även till Transportstyrelsen, vilket framgår av den nya förordningen. Se vidare avsnitt 5.2.30 nedan.

Det är inte bara svenska fartyg som kan komma att besiktigas av Transportstyrelsen då andra konventionsstater kan begära hjälp med tillsynsförrättningar av sina fartyg. Likaså kan svenska myndigheter få utfärda certifikat för andra konventionsstaters fartyg och vice versa. Det har dock hittills aldrig inträffat och bedöms inte bli någon återkommande händelse.

#### 5.2.6 Artikel 6 Auktorisation av återvinningsanläggningar

**Utredningens förslag:** En anläggning för återvinning av uttjänta fartyg ska anses vara miljöfarlig verksamhet och tilldelas beteckningen A-verksamhet i bilagan till förordningen (1998:899) om miljöfarlig verksamhet och hälsoskydd genom att en ny punkt förs in i bilagan.

En återvinningsanläggning ska hantera fartyg som är avfall och eftersom det är fråga om avfall ska ett bemyndigande för regeringen att meddela föreskrifter om krav på auktorisation och därmed sammanhängande frågor föras in i 15 kap. miljöbalken. Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om att den som bedriver yrkesmässig verksamhet som syftar till att återvinna, återanvända eller bortskaffa uttjänta fartyg med en bruttodräktighet av minst 500 som används eller har använts i internationell trafik, förutom de statsfartyg som inte drivs i kommersiellt syfte, (fartygsskrotare) ska vara auktoriserad och om villkoren för auktorisation av fartygsskrotare, yrkesmässig demontering och annat liknande yrkesmässigt omhändertagande av uttjänta fartyg, och skyldighet för anläggningar för återvinning av uttjänta fartyg att utfärda intyg om slutförd återvinning och lämna uppgifter om återanvändningsgrad, återvinningsgrad eller andra förhållanden som rör de uttjänta fartyg som anläggningen tagit emot.

Ansökan om auktorisering och därmed sammanhängande frågor, inklusive upphörande- och återkallandegrunder, bör regleras i en ny förordning om anläggningar för återvinning av uttjänta fartyg. Det är den som bedriver yrkesmässig fartygsskrotningsverksamhet som ska vara auktoriserad.

En bestämmelse om handläggningstid hos Naturvårdsverket ska enligt 7 § lagen (2009:1079) om tjänster på den inre marknaden (tjänstelagen) föras in i den föreslagna förordningen om anläggningar för återvinning av uttjänta fartyg.

**Utredningens bedömning:** Naturvårdsverkets handläggning av en ansökan om auktorisering av en fartygsskrotare omfattas inte av tjänstedirektivets och tjänstelagens regler om tyst beviljande. Detta eftersom auktoriseringsförfarandet får anses så nära sammanhängande med miljöbalkens skyddsintressen som är motiverade av tvingande hänsyn till allmänintresset, eftersom syftet med auktoriseringen är att skydda miljön eller människors säkerhet eller hälsa.

#### *Behovet av ett separat auktoriseringsförfarande*

Hong Kong-konventionens bestämmelser rör återvinning av fartyg. För det fall fartyg kommer att återvinnas i Sverige i

framtiden är utredningens bedömning att fartygen är att betrakta som avfall i enlighet med 15 kap. 1 § miljöbalken. Det är därför lämpligt att återvinningsanläggningar hanterar sådana fartyg som är avfall. En anläggning för återvinning av uttjänta fartyg får anses vara miljöfarlig verksamhet.

En miljöfarlig verksamhet måste idag ha tillstånd för verksamheten enligt reglerna i miljöbalken. En fartygsåtervinningsanläggning måste enligt konventionen vara auktoriserad. Det kan ifrågasättas om konventionens krav på en auktorisation skulle kunna likställas med ett tillstånd enligt miljöbalken kap. 9 kap. Enligt konventionen krävs bland annat att en besiktning görs innan en auktorisation meddelas, att riktlinjer från IMO beaktas vid auktorisering och att auktoriseringen följer uppställningen i appendix 5. Mot bakgrund härav ser utredningen att ett särskilt auktorisationsförfarande är nödvändigt för att uppfylla konventionens bestämmelser. De regler i miljöbalken som är tillämpliga för en anläggning för återvinning av uttjänta fartyg måste därför kompletteras med bestämmelser om krav på auktorisering.

Enligt miljöbalken är det dock den som bedriver verksamheten som ska ansöka om tillstånd för verksamheten. Således bör den som bedriver fartygsskrotningsverksamhet vara den som också ansöker om auktorisering. Det är således fartygsskrotaren som ska inneha en auktorisation och inte anläggningen för återvinning av fartyg. När konventionen uppställer krav på att en anläggning ska vara auktoriserad uttrycks det i de föreslagna regleringarna som att fartygsskrotaren ska vara auktoriserad.

#### *Tillstånd för miljöfarlig verksamhet enligt miljöbalken*

I 9 kap. 1 § miljöbalken definieras vad som avses med miljöfarlig verksamhet. Utsläpp av avloppsvatten, fasta ämnen eller gas i mark, vattenområde eller grundvatten eller användning av mark, byggnader eller anläggningar på ett sätt som kan medföra olägenhet för människors hälsa eller miljön är miljöfarlig verksamhet. Således är återvinning av fartyg miljöfarlig verksamhet som kräver tillstånd eller anmälan. Enligt miljöbalkens 9 kap. 6 § får regeringen meddela föreskrifter om att det är förbjudet att utan tillstånd eller innan anmälan har gjorts anlägga eller driva verksamhet som är miljöfarlig. Utöver detta framgår det av 9 kap. 8 § miljöbalken att



tillstånd om miljöfarlig verksamhet prövas av mark- och miljödomstol.

Föreskrifter enligt 9 kap. miljöbalken meddelas i förordningen (1998:899) om miljöfarlig verksamhet och hälsoskydd (FMH-förordningen). Av förordningens bilaga (FMH-bilagan) anges det om en verksamhet eller åtgärd kräver tillstånd eller anmälan enligt 9 kap. 6 § miljöbalken. Om verksamheten betecknas med A eller B i bilagan är det förbjudet att enligt förordningens 5 § verka utan tillstånd. Om verksamheten betecknas med A ska tillståndsfrågor prövas av mark- och miljödomstolen enligt förordningens 6 §. Om verksamheten istället betecknas med B ska tillståndsfrågor prövas av länsstyrelsen.

Utredningen bedömer att fartygsåtervinningsverksamhet kan ha stor miljöpåverkan. Därför är det lämpligt att en sådan verksamhet är en A-verksamhet. Tillstandsregleringen för en anläggning för återvinning av fartyg hanteras tydligast genom att en ny punkt förs in i FMH-bilagan under rubriken avfall.

#### *Auktorisering av en fartygsskrotare*

Enligt konventionen ska som ovan nämnts en fartygsskrotare vara auktoriserad. Som tidigare framförts bör, utöver tillstånd för verksamheten, regler om auktorisation därför införas. Ett fartyg som ska återvinnas är avfall enligt miljöbalkens 15 kap. Således måste bestämmelser i miljöbalkens 15 kap. uppfyllas. Idag finns ett krav på auktorisation för bilskrotare i 15 kap. 24 § miljöbalken. Enligt utredningens bedömning är det lämpligt att reglera auktorisering av fartygsskrotare, som verkar vid en anläggning för återvinning av uttjänta fartyg, på liknande sätt som bilskrotning regleras. 15 kap. miljöbalken bör därför kompletteras med ett bemyndigande för regeringen att meddela föreskrifter om krav på en fartygsskrotares auktorisation och därmed sammanhängande frågor. En ny paragraf med följande lydelse förs in i miljöbalkens 15 kapitel. Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om att den som bedriver yrkesmässig verksamhet som syftar till att återvinna, återanvända eller bortskaffa uttjänta fartyg med en bruttodräktighet av minst 500 som är eller har använts i internationell trafik, förutom de statsfartyg som inte drivs i kommersiellt syfte, (fartygsskrotare) ska vara auktoriserad och om villkoren för auktorisation av

fartygsskrotare, yrkesmässig demontering och annat liknande yrkesmässigt omhändertagande av uttjänta fartyg, och skyldighet för anläggningar för återvinning av uttjänta fartyg att utfärda intyg om slutförd återvinning och lämna uppgifter om återanvändningsgrad, återvinningsgrad eller andra förhållanden som rör de uttjänta fartyg som anläggningen tagit emot.

I en ny förordning om anläggningar för återvinning av uttjänta fartyg regleras auktoriseringskravet och villkor för ansökan, upphörande och återkallande av auktorisering samt därmed sammanhängande frågor hänförliga till auktorisering av fartygsskrotare.

*Tjänstedirektivet och lagen (2009:1079) om tjänster på den inre marknaden*

En fartygsskrotare verksam inom EU är att betrakta som en tjänsteutövare enligt tjänstedirektivet och tjänstelagen. Om en fartygsskrotare verksam inom EU i framtiden vill etablera sig även i Sverige ska Naturvårdsverkets handläggningstid vara angiven enligt 7 § tjänstelagen. En bestämmelse om handläggningstid hos Naturvårdsverket ska därför föras i den föreslagna förordningen om anläggningar för återvinning av uttjänta fartyg. Naturvårdsverkets handläggning av en ansökan om auktorisering av en fartygsskrotare omfattas däremot inte av reglerna om tyst beviljande, då auktoriseringsförfarandet får anses vara så nära sammanhängande med miljöbalkens skyddsintressen som är motiverade av tvingande hänsyn till allmänintresset eftersom syftet är att skydda miljön eller människors säkerhet eller hälsa. Handläggningstiden bör uppgå till sex månader och bör kunna förlängas en gång med högst en månad längre tid än den ursprungliga tiden, det vill säga maximalt sju månader.

När den i avsnitt 4 redogjorda för föreslagna EU-förordningen träder i kraft bör förhållandet till tjänstedirektivet vara utrett. Förvisso innehåller tjänstedirektivet en bestämmelse som säger att andra EU-rättsakter har företräde framför tjänstedirektivet, men det framstår som märkligt om EU i sina rättsakter ändå inte beaktar andra tidigare kända rättsakter så att krockar kan undvikas.

### 5.2.7 Artikel 7 Utbyte av information

**Utredningens bedömning:** Naturvårdsverket kommer med stöd av redan befintliga regler i offentlighets- och sekretesslagen (2009:400), OSL, att kunna lämna ut uppgifter som har legat till grund för auktoriseringen av en fartygsskrotare till IMO samt till andra konventionsstater som begär det. Konventionens krav på snabb handläggning gäller redan för alla myndigheter enligt 7 § förvaltningslagen (1986:223).

#### *Utlämnande av handlingar till svenska myndigheter*

Handlingar som är allmänna och där det inte föreligger sekretess är i dagsläget alltid möjliga att ta del av för svenska myndigheter och alla andra som är intresserade. Huruvida en handling omfattas av sekretess får dock avgöras vid en bedömning i det enskilda fallet.

Enligt 2 kap. 3 § tryckfrihetsförordningen (1949:105, TF) är en handling en framställning i skrift eller bild samt upptagning som kan läsas, avlyssnas eller på annat sätt uppfattas endast med tekniskt hjälpmedel. En handling är allmän, om den förvaras hos en myndighet och enligt 6 eller 7 §§ är att anse som inkommen till eller upprättad hos myndighet. Av 2 kap. 6 § TF följer att en handling anses inkommen till en myndighet när den har anlänt till myndigheten eller kommit behörig befattningshavare till handa.

Enligt 2 kap. 2 § TF får rätten att ta del av allmänna handlingar bara begränsas under de i 2 § uppräknade situationerna, varav myndighets verksamhet för inspektion, kontroll eller annan tillsyn nu är av intresse. Vidare ska begränsning av rätten att ta del av allmänna handlingar framgå av Offentlighets- och sekretesslagen (2009:400, OSL) eller i någon annan lag som OSL hänvisar till. Enligt 30 kap. 23 § OSL gäller sekretess under förutsättning att regeringen meddelar föreskrifter om det. Sekretessen gäller i statliga myndigheters verksamhet som består i utredning, planering, prisreglering, tillståndsgivning, tillsyn eller stödverksamhet. Sekretessen gäller med avseende på produktion, handel, transportverksamhet eller näringslivet i övrigt för uppgift om en enskilds affärs- eller driftförhållanden, uppfinningar eller forskningsresultat, om det kan antas att den enskilde lider skada om uppgiften röjs. I detta sammanhang borde auktoriseringen av en fartygsskrotare likställas

med tillståndsgivning då konventionen uppställer ett absolut krav på auktorisering för en sådan anläggning.

I 9 § i Offentlighets- och sekretessförordningen (2009:641, OSF) anges att sekretess gäller i den utsträckning som anges i förordningens bilaga i de fall den statliga myndighetens verksamhet består i utredning, planering, prisreglering, tillståndsgivning, tillsyn eller stödverksamhet med avseende på produktion, handel, transportverksamhet eller näringslivet i övrigt för uppgift om en enskilds affärs- eller driftförhållanden, uppfinningar eller forskningsresultat, om det kan antas att den enskilde lider skada om uppgifterna röjs. I OSF:s bilaga uppges i punkten 40 bland annat tillståndsgivning för miljöfarlig verksamhet enligt 9 kap. 6 § miljöbalken och tillsyn över miljöfarlig verksamhet och hantering av farligt avfall enligt miljöbalken och miljötillsynsförordningen (2011:13). Således kan tillståndsförfarandet och auktoriseringsförfarandet för en fartygsskrotare omfattas av sekretess. Sekretessen gäller dock inte för beslut i ärenden och heller inte för uppgifter enligt 9 § första stycket 1 i tillsynsverksamheten, om intresset av allmän kännedom om förhållande som rör människors hälsa, miljön eller redligheten i handeln eller ett liknande allmänintresse har sådan vikt att de bör lämnas ut.

Sekretess kan alltså gälla för uppgifter som framkommer i samband med tillståndsgivning för miljöfarlig verksamhet och vid tillsyn över miljöfarlig verksamhet och hantering av farligt avfall (anläggning för återvinning av fartyg), om inte uppgifterna kan anses vara sådana att intresset av allmän kännedom om sådana förhållanden som rör människors hälsa och miljön eller liknande har sådan vikt att uppgifterna bör lämnas ut. Sekretessen gäller i högst 20 år. Detta gäller dock för utlämnande inom Sverige.

De uppgifter som torde åsyftas i konventionen borde inte vara av sådan karaktär att en enskild kan antas lida skada om uppgifterna röjs. Således borde inte sekretess föreligga beträffande auktorisering av en anläggning för återvinning av fartyg men det är som alltid en fråga för den berörda myndigheten att pröva utlämnandet i det enskilda fallet.

*Utlämnande av handling till utländsk myndighet eller mellanfolklig organisation*

Artikel 7 syftar på utlämnande av handlingar till IMO och andra konventionsstater. Enligt 8 kap. 3 § OSL får en svensk myndighet lämna ut en sekretessbelagd handling till en utländsk myndighet eller mellanfolklig organisation om utlämnandet har stöd i lag eller förordning eller om uppgiften skulle få lämnas ut till en svensk myndighet och under förutsättning att utlämnandet kan anses förenligt med svenska intressen. Huruvida utlämnandet är förenligt med svenska intressen får den utlämnande myndigheten bedöma. Utrikesdepartementet kan vara behjälpligt i den frågan.

Enligt utredningens bedömning borde det således vara möjligt att lämna ut sådana uppgifter som artikel 7 avser, även om de skulle omfattas av sekretess, med stöd av 8 kap. 3 § OSL. En uppgift som inte är sekretessbelagd kan alltid lämnas ut.

Konventionens krav att uppgifter ska lämnas snabbt och utan dröjsmål följer redan av en myndighets allmänna handläggningskrav enligt 7 § förvaltningslagen (1986:223).

### 5.2.8 Artikel 8 Inspektion av fartyg

**Utredningens bedömning:** Hong Kong-konventionens krav på inspektioner av fartyg kommer att omfattas av Transportstyrelsens möjligheter att meddela föreskrifter om tillsynsförrättningar för att säkerställa att ett fartyg följer kraven enligt LÅFF. Detta kommer till uttryck genom den ändring som föreslås i 1 kap. 1 § LÅFF och några ändringar av det svenska regelverket behövs därför inte. Se även avsnitt 5.2.3 ovan.

Inspektion och besiktning skiljer sig åt då en besiktning alltid är planerad. En inspektion kan företas oplanerat mellan besiktningar exempelvis då misstanke om någon oegentlighet finns.

Inspektionsmöjligheten finns redan idag reglerad i 6 kap. 2 § LÅFF som anger att ett fartyg ska inspekteras när tillsynsmyndigheten anser att det behövs. Genom hänvisningen till 6 kap. 5 § LÅFF framgår det att regeringen bestämmer vilken myndighet som ska vara tillsynsmyndighet och således utföra inspektioner. Transportstyrelsen utpekas i 6 kap. 1 § FÅFF som tillsynsmyndighet.

Enligt 6 kap. 4 § LÅFF meddelar regeringen eller den myndighet som regeringen utser närmare föreskrifter om bland annat tillsynsförrättningar. I 6 kap. 14 § FÅFF anges det att Transportstyrelsen får meddela sådana föreskrifter. Av detta följer att Transportstyrelsen redan har rätt att meddela föreskrifter om inspektioner. Således uppfyller befintliga bestämmelser konventionens krav på inspektion av fartyg.

Konventionen uppställer också ett krav på att personen som utför inspektionen ska vara kompetent och ha nödvändig kunskap för att kunna avgöra om fartyget uppfyller konventionens bestämmelser. Det ankommer på Transportstyrelsen att tillse att deras inspektörer har och upprätthåller den kompetens som behövs.

### 5.2.9 Artikel 9 Uppdagande av överträdelser

**Utredningens förslag:** De myndigheter som i Sverige utses till behöriga myndigheter bör samarbeta med andra konventionsstaters behöriga myndigheter för att upptäcka överträdelser av konventionens bestämmelser. Utpekandet som behörig myndighet ska framgå av FÅFF respektive den nya förordningen om anläggningar för återvinning av uttjänta fartyg.

**Utredningens bedömning:** Skyldigheten att samarbeta med andra konventionsstaters behöriga myndigheter följer av uppdraget som behöriga myndigheter för konventionen.

I 7 kap. 4 § LÅFF finns regler om vilka åtgärder som kan vidtas mot fartyg som bryter mot bestämmelser i LÅFF eller föreskrifter som har meddelats med stöd av den lagen. Dessa förbud motsvarar de förbud som uppställs i konventionens artikel 9. Möjligheten att varna finns visserligen inte uttryckligen i LÅFF men motsvaras av möjligheten att meddela ett föreläggande. Genom den ändring som föreslås i 1 kap. 1 § LÅFF klargörs att åtgärds katalogen blir tillämplig även i de situationer som omfattas av Hong Kong-konventionen. Några nya sanktioner för fartygs överträdelser av konventionens bestämmelser behövs därför inte.

Artikeln handlar om hur överträdelser kan upptäckas genom samarbete konventionsstater emellan. Detta samarbete följer av

utpekandet som behörig myndighet eller tillsynsmyndighet. Uppdraget som behöriga myndigheter bör framgå av FÅFF respektive den nya förordningen för anläggningar, se även avsnitt 5.2.3 respektive 5.2.12.

### *Fartyg*

För ett fartyg som handlar i strid med konventionens bestämmelser får åtgärder vidtas för att varna, kvarhålla, skicka iväg eller utestänga fartyget från Sveriges hamnar. Bestämmelser med motsvarande innehåll finns idag i 7 kap. 4 § LÅFF. Varning är dock inte en sanktion som förekommer i Sverige. Utredningen anser att möjligheten att förelägga kan jämföras med att varna. När ett föreläggande inte förenas med vite kan det jämföras med en varning. Därmed finns bestämmelser på fartygssidan redan och någon ytterligare reglering behövs inte.

### *Anläggningar*

En anläggning för återvinnig av fartyg måste ha tillstånd enligt reglerna i miljöbalken. Därmed omfattas verksamheten också av miljöbalkens bestämmelser om tillsyn, avgifter, tillträde, straffbestämmelser, förverkande och miljöstraffavgifter.

Utöver miljöbalkens sanktioner bör även straffbestämmelser föras in i den nya förordningen om en fartygsskrotare missbrukar sin auktorisering eller på annat sätt agerar i strid med konventionens bestämmelser om auktorisering. Således bör den nya förordningen reglera när en auktorisering ska upphöra eller återkallas samt straffbestämmelser, se vidare nedan i avsnitt 5.2.10.

## **5.2.10 Artikel 10 Överträdelser**

<p><b>Utredningens förslag:</b> Krav på att fartyg med bruttodräktighet om minst 500 och som används i internationell trafik ska vara försedda med ett giltigt inventerings- eller återvinningscertifikat förs in i FÅFF. Ett förbud mot sjöfart för ett fartyg som ska ha men saknar inventerings- eller återvinningscertifikat förs också in i FÅFF.</p>
--

Kravet på att en fartygsskrotare ska vara auktoriserad förs in i miljöbalken tillsammans med ett bemyndigande för regeringen, eller den myndighet som regeringen bestämmer, att meddela föreskrifter om krav på auktorisation och om villkoren för auktorisation av fartygsskrotare.

I den nya förordningen om anläggningar för återvinning av uttjänta fartyg regleras villkor för auktorisation av fartygsskrotare. Det förs också in straffbestämmelser om auktorisation saknas eller missbrukas.

Den som med uppsåt eller av oaktsamhet bedriver yrkesmässig fartygsskrotning utan att vara auktoriserad, obehörigen utger sig för att vara auktoriserad fartygsskrotare, utfärdar intyg om slutförd återvinning utan att vara auktoriserad, inte rapporterar slutförd återvinning till Naturvårdsverket i rätt tid, påbörjar återvinning av ett fartyg som ska ha men saknar återvinningscertifikat eller återvinner ett fartyg på ett sätt som inte överensstämmer med fartygets återvinningsplan döms till böter. Den som har överträtt ett vitesföreläggande eller ett vitesförbud enligt 26 kap. miljöbalken får inte dömas till straff enligt denna förordning för en gärning som omfattas av föreläggandet eller förbudet. Ansvar ska inte dömas ut enligt denna paragraf, om ansvar för gärningen kan dömas ut enligt 29 kap. miljöbalken.

I den nya förordningen ges Naturvårdsverket också rätt att meddela föreskrifter om den information ett fartyg ska lämna till en anläggning så att anläggningen kan arbeta fram fartygets återvinningsplan samt godkännande av en sådan plan innan återvinning får påbörjas.

**Utredningens bedömning:** Genom redan existerande bemyndigande i FÅFF har Transportstyrelsen möjlighet att meddela föreskrifter om vilka krav som ska vara uppfyllda för att kunna erhålla inventerings- eller återvinningscertifikat samt övriga krav som uppställs på fartyg, så som att minimera lastrester och drivmedel före återvinning, att lastutrymmen ska vara säkra, krav på inventeringslista över farliga material och ämnen och att ett fartyg bara får återvinnas på en auktoriserad återvinningsanläggning.

Det finns för närvarande regler om ansvar i 10 kap. LÅFF. Detta motsvarar sådana krav som ställs enligt konventionens artikel 10. Till följd av de ändringar som föreslås i 1 kap. 1 §



LÅFF och 4 kap. 2 och 6 §§ FÅFF klargörs att de aktuella överträdelserreglerna blir tillämpliga även beträffande de certifikat som följer av Hong Kong-konventionen.

Alla överträdelser mot konventionens bestämmelser ska vara förbjudna i svensk rätt oavsett var i världen överträdelser sker. I praktiken blir detta bara aktuellt för fartyg då en återvinningsanläggning för uttjänta fartyg måste vara belägen inom Sveriges jurisdiktion för att svensk rätt ska vara tillämplig och överträdelser således bara kan ske i Sverige.

Gemensamt är dock att Sverige har en skyldighet att undersöka en befarad konventionsöverträdelse om en annan konventionsstat anmäler en överträdelse. Sverige ska hålla den anmälade konventionsstaten och IMO informerade om vidtagna åtgärder eller varför åtgärder inte vidtagits.

### *Fartygs överträdelser*

Ett fartyg ska enligt konventionen uppfylla följande krav:

- bara återvinnas på en auktoriserad anläggning för återvinning av uttjänta fartyg,
- innan fartyget anländer till återvinningsanläggningen ska det ha minimerat lastrester, drivbränsle och avfall ombord så mycket som möjligt,
- i fråga om lastfartyg ska även lastutrymmen vara redo att *Säkert att beträda* och/eller *Säkert för beta arbeten*,
- lämna all information rörande fartyget till anläggningen så fartygets återvinningsplan kan tas fram,
- ha en aktuell inventeringslista över farliga material och ämnen ombord, och
- inte skickas till återvinning innan ett återvinningscertifikat har utfärdats.

Av 10 kap. 3 § LÅFF följer att den som uppsåtligen eller av oaktsamhet bryter mot ett förbud, i fråga om ett fartyg, som har meddelats med stöd av 7 kap. 4 eller 5 §§ LÅFF döms till böter eller fängelse i högst ett år. 7 kap. 4 § LÅFF reglerar de åtgärder

som kan vidtas när ett fartyg bryter mot bestämmelserna i 4 kap. 1 § LÅFF eller föreskrifter som har meddelats med stöd av lagen. Således är det straffbelagt enligt 10 kap. 3 § LÅFF att inte följa ett förbud eller föreläggande. Ett uttryckligt förbud mot sjöfart om ett inventeringscertifikat saknas bör föras in i 4 kap. 6 § FÅFF för att på så sätt omfattas av befintliga straffbestämmelser. Se också under regel 14 beträffande kravet på certifikat.

Beträffande informationskravet finns det bestämmelser om rapportering till flaggstaten i 11 kap. 15–16 §§ LÅFF som genom förtydligandet i 1 kap. 1 § LÅFF blir tillämpligt även i dessa fall.

#### *Överträdelser relaterat till en anläggning för återvinning av uttjänta fartyg*

Det saknas svensk reglering för det fall en fartygsskrotare skulle vara verksam utan nödvändig auktorisation. Således bör bestämmelser om detta föras in.

Eftersom en återvinningsanläggning måste ha tillstånd enligt miljöbalken omfattas verksamheten även av miljöbalkens sanktionsmöjligheter. Beträffande straff för den som driver en anläggning som bryter mot kravet på tillstånd finns det bestämmelser i 29 kap. miljöbalken.

Enligt 29 kap. 1 § miljöbalken kan den som förvarar eller bortskaffar avfall eller annat ämne på ett sätt som kan medföra en förorening som är skadlig för människors hälsa, djur eller växter i en omfattning som inte har ringa betydelse eller som kan medföra någon annan betydande olägenhet i miljön dömas till böter eller fängelse.

I 29 kap. 3 § regleras miljöfarlig kemikaliehantering och bland annat fluorerade växthusgaser nämns. Även här kan böter eller fängelse bli aktuellt.

För det fall någon påbörjar eller driver verksamhet som enligt 9 kap. 6 § miljöbalken kräver tillstånd kan böter eller fängelse enligt 29 kap. 4 § miljöbalken aktualiseras för otillåten miljöverksamhet. Även brott mot föreskrifter meddelade med stöd av miljöbalken kan medföra straff.

Enligt 29 kap. 5 § miljöbalken kan böter eller fängelse utdömas för försvårande av miljökontroll. Ytterligare sanktioner behöver inte införas i miljöbalken.

Ett eventuellt agerande i strid med konventionens bestämmelser medför dock inte med säkerhet att straff kan utdömas enligt miljöbalkens regelverk. Om en fartygsskrotare skulle handla i strid med den nya förordningens bestämmelser är det inte säkert att det skulle medföra straffbarhet enligt miljöbalkens regelverk. En auktorisation ska kunna återkallas eller upphöra att gälla under vissa omständigheter men det är också rimligt att den nya förordningen innehåller straffbestämmelser. Således bör den som med uppsåt eller av oaktsamhet bedriver yrkesmässig fartygsskrotning utan att vara auktoriserad, obehörigen utger sig för att vara auktoriserad fartygsskrotare, utfärdar intyg om slutförd återvinning utan att vara auktoriserad, inte rapporterar slutförd återvinning till Naturvårdsverket i rätt tid, påbörjar återvinning av ett fartyg som ska ha men saknar återvinningscertifikat, eller återvinner ett fartyg på ett sätt som inte överensstämmer med fartygets återvinningsplan, kunna dömas till böter.

Om fartygsskrotarens uppsåtliga eller oaktsamma agerande även föranleder att sanktioner vidtagits enligt 26 kap. eller om fartygsskrotaren kan dömas till ansvar för gärningen enligt 29 kap. miljöbalken ska dock inte böter enligt den nya förordningen också kunna dömas ut eftersom dubbelbestraffning inte får förekomma.

#### 5.2.11 Artikel 11 Otillbörlig försening eller kvarhållande av fartyg

**Utredningens bedömning:** Det finns redan regler i förvaltningslagen (1986:223) som reglerar en myndighets skyldighet att agera snabbt och skyndsamt. Möjligheten för en fartygsägare att väcka skadeståndstalan om en myndighet trots det skulle otillbörligt försena eller kvarhålla ett fartyg återfinns i skadeståndslagen (1972:207). Detta motsvarar de krav som uppställs i konventionens artikel 11. Det behövs därför inte några ändringar av det svenska regelverket.

En stat ska enligt konventionen bli skadeståndsskyldig om ett fartyg otillbörligen kvarhålls eller försenas. Ett otillbörligt kvarhållande eller försening bör normalt kunna undvikas genom kravet på skyndsamhet för alla myndigheter som uppställs enligt 7 § förvaltningslagen (1986:223). Bestämmelsen kompletteras genom

möjligheten att väcka en skadeståndstalan grundad på fel eller försummelse vid myndighetsutövning enligt reglerna i 3 kap. skadeståndslagen (1972:207). Enligt utredningens bedömning uppfyller Sverige redan konventionens bestämmelser i denna del och ytterligare bestämmelser framstår som obehövliga.

### 5.2.12 Artikel 12 Förmedling av information

**Utredningens förslag:** Naturvårdsverket pekas i den nya förordningen om anläggningar för återvinning av uttjänta fartyg ut som behörig myndighet för sådana anläggningar. Naturvårdsverkets ska ha ansvar för att informera Transportstyrelsen om auktoriserade fartygsskrotare, när intyg om slutförd återvinning av ett uttjänt fartyg har inkommit och information om eventuell återkallad auktorisering inklusive åtgärder vidtagna med anledning av att det. Skyldigheten för Naturvårdsverket att lämna uppgifter till Transportstyrelsen förs in i den nya förordningen om anläggningar för återvinning av uttjänta fartyg. Även underlag för en anläggnings auktorisation och återkallelse av auktorisation ska enligt den nya förordningen lämnas till Transportstyrelsen, se nedan avsnitt 5.2.36.

Transportstyrelsens skyldighet att förmedla information och uppgifter till IMO följer av uppdraget att fullgöra uppgifter som åligger administrationen. Transportstyrelsen ska vidarebefordra uppgifter från Naturvårdsverket till IMO. Transportstyrelsen ska också lämna de behöriga myndigheternas kontaktuppgifter till IMO, liksom en lista över de klassificeringssällskap som Transportstyrelsen eventuellt gett i uppdrag att genomföra tillsynsförrättningar och utfärda inventerings- och/eller återvinningscertifikat, en årligen uppdaterad lista över utfärdade återvinningscertifikat för svenska fartyg, årligen uppdaterad lista över fartyg återvunna i Sverige, eventuella fartyg som bryter mot kraven på certifikat och återvinning samt därmed vidtagna åtgärder. Transportstyrelsens ansvar samt uppdrag som behörig myndighet för fartyg och att fullgöra uppgifter som åligger administrationen förs in i 4 kap. 7 § FÅFF, se även avsnitt 5.2.3.

**Utredningens bedömning:** Eftersom det inte finns någon fartygsskrotare eller anläggning för återvinning av uttjänta fartyg i dag och det inte är troligt att en sådan kommer att

inrättas i framtiden, saknar utredningen anledning att vidare utreda övriga uppgiftsskyldigheter som eventuellt involverar andra myndigheter än Naturvårdsverket och Transportstyrelsen.

Naturvårdsverket utpekas i den föreslagna förordningen om anläggningar för återvinning av uttjänta fartyg som behörig myndighet för återvinningsanläggningar. Transportstyrelsen utpekas genom förslaget i 4 kap. 7 § FÅFF som behörig myndighet såvitt avser fartyg. Därutöver har Transportstyrelsen att fullgöra den informationskyldighet som följer av konventionens artikel 12.

#### *Återvinningsanläggningar*

Naturvårdsverket, som i den nya förordningen om anläggningar för återvinning av uttjänta fartyg pekas ut som behörig myndighet för anläggningar, ska informera Transportstyrelsen om auktoriserade fartygsskrotare, när intyg om en slutförd återvinning av ett uttjänt fartyg inkommer, eventuell återkallad auktorisering inklusive åtgärder vidtagna med anledning av återkallandet samt verkets kontaktuppgifter. Skyldigheten att meddela Transportstyrelsen dessa uppgifter bör framgå av den nya förordningen.

Eftersom det inte finns någon anläggning för återvinning av uttjänta fartyg idag och det inte är troligt att en sådan kommer att anläggas i framtiden, saknar utredningen anledning att vidare utreda övriga uppgiftsskyldigheter. Den dag en anläggning för återvinning av uttjänta fartyg inrättas får regeringen reglera informationsflödet mellan berörda myndigheter.

#### *Fartyg*

Eftersom Transportstyrelsen har utarbetade rutiner för att meddela bland annat IMO olika uppgifter är det enligt utredningens bedömning lämpligt att det är Transportstyrelsen som ansvarar för kontakten med IMO. Uppdraget som behörig myndighet på fartygssidan förs in i ett nytt stycke i 4 kap. 7 § FÅFF.

### 5.2.13 Artikel 13 Tekniskt bistånd och samarbete

**Utredningens bedömning:** Enligt konventionen kan en begäran om tekniskt bistånd och samarbete framställas till Sverige som konventionsstat. Då bestämmelsen riktar sig till konventionsstater och inte till den utsedda behöriga myndigheten, och bara aktualiseras vid en begäran, bedömer utredningen att artikel 13 inte föranleder några förslag. Då en begäran om tekniskt bistånd är frivillig att åta sig framstår det som onödigt att reglera.

Regeringen får uppdra åt lämplig myndighet om en begäran från en annan konventionsstat framställs. På grund härav och då en begäran om tekniskt bistånd är frivillig att åta sig framstår det som onödigt att reglera.

### 5.2.14 Artikel 14 Tvistlösning

**Utredningens bedömning:** Bestämmelsen om tvistlösning i artikel 14 föranleder inga förslag då den riktar sig till alla konventionsstater.

Konventionens förslag till tvistlösningar avviker inte från vad som är vanligt förekommande mellan stater. Det framstår inte som nödvändigt att styra eller begränsa de olika förfaranden som skulle kunna tillämpas vid en eventuell tvist mellan Sverige och någon annan konventionsstat. Artikel 14 föranleder därför inga förslag.

### 5.2.15 Artikel 15 Förhållandet till internationell rätt och andra avtal

**Utredningens bedömning:** Av 1 kap. 5 § LÅFF framgår det att föreskrifter som meddelats med stöd av LÅFF inte får strida mot sådana bestämmelser i internationella överenskommelser som är bindande för Sverige. Det motsvarar Hong Kong-konventionens krav i artikel 15 där det uppges att havsrättskonventionen, internationell sedvanerätt på havsrättsområdet och andra internationella överenskommelser har företräde framför Hong Kong-konventionens bestämmelser. Genom den

föreslagna ändringen i 1 kap. 1 § LÅFF klargörs att 1 kap. 5 § LÅFF ska vara tillämplig även på de situationer som omfattas av Hong Kong-konventionen.

Det saknas anledning att införa regler om förhållandet till andra internationella avtal och internationell rätt för återvinningsanläggningar, då de internationella regler som gäller för fartyg inte är tillämpliga för anläggningar som kan komma att finnas i Sverige.

### *Fartyg*

Beträffande fartyg framgår det av 1 kap. 5 § LÅFF att föreskrifter som meddelas med stöd av lagen inte får strida mot sådana bestämmelser i internationella överenskommelser som är bindande för Sverige. Detsamma gäller även för undantag i enskilda fall som har meddelats med stöd av bestämmelser i LÅFF eller föreskrifter som har meddelats med stöd av LÅFF. Vid tillämpningen av LÅFF ska sådana begränsningar som följer av allmänt erkända folkrättsliga grundsatser beaktas.

Förenta Nationernas havsrättskonvention (United Nations Convention on the Law of the Sea, UNCLOS, hädanefter havsrättskonventionen) trädde i kraft 1994. Havsrättskonventionen reglerar hur världens länder ska dela upp världshavet och dess resurser, inklusive kontinentalsockeln och havsbotten, med alla aspekter på ländernas juridiska och ekonomiska rättigheter samt nyttjande och skydd. Havsrättskonventionen innehåller således både rättigheter och skyldigheter för en stat. Havsrättskonventionen är en sådan internationell överenskommelse som är bindande för Sverige då Sverige ratificerade havsrättskonventionen i juni 1996 (prop. 1995/96:140, bet. 1995/96:UU17, rskr. 1995/96:271). Det är inte möjligt att bara ansluta sig till vissa delar av havsrättskonventionen utan det var bara möjligt att ratificera den i dess helhet.

Det framgår av LÅFF att bestämmelser inte får strida mot bland annat havsrättskonventionen men också att andra erkända folkrättsliga grundsatser ska beaktas. Genom den ändring som föreslås i 1 kap. 1 § LÅFF klargörs att den bestämmelsen även ska vara tillämplig på de situationer som omfattas av Hong Kong-konventionen. Utredningen bedömer därför att artikel 15 är genomförd i svensk rätt genom den ovan beskrivna ändringen LÅFF.

*Anläggningar för återvinning av fartyg*

Det saknas anledning att införa regler om förhållandet till andra internationella avtal och internationell rätt för återvinningsanläggningar, då de internationella regler som gäller för fartyg inte är tillämpliga för anläggningar som kan komma att finnas i Sverige.

**5.2.16 Artikel 16 Undertecknande, ratifikation, godtagande, godkännande och anslutning**

**Utredningens förslag:** Riksdagen bör godkänna regeringens beslut att tillträda konventionen.

**Utredningens bedömning:** Tyst godkännande av planen för fartygets återvinning bör inte införas.

Konventionen var öppen för undertecknande av alla stater från och med den 1 september 2009 till och med den 31 augusti 2010. Därefter är den öppen för anslutning av alla stater (artikel 16.1). Artikel 16.2 anger att en stat kan bli part i konventionen genom

- undertecknande utan förbehåll för ratifikation, godtagande eller godkännande,
- undertecknande med sådant förbehåll följt av ratifikation, godtagande eller godkännande, eller
- anslutning.

Sverige har inte undertecknat konventionen enligt artikel 16.1. Sverige kan således bli part till konventionen genom anslutning.

Enligt 10 kap. 1 § regeringsformen (RF) är det regeringen som ingår internationella överenskommelser med andra stater. I vissa fall krävs dock att riksdagen godkänner en överenskommelse, 10 kap. 2 § RF. Om överenskommelsen förutsätter att lag ändras, upphävs eller att ny lag stiftas eller om den i övrigt gäller ämne i vilket riksdagen ska besluta för att Sverige ska kunna fullgöra sina åtaganden enligt överenskommelsen, måste regeringen först inhämta riksdagens godkännande. Dessutom krävs att riksdagen godkänner överenskommelser av större vikt. Huruvida en fråga ska anses vara av större vikt eller inte avgörs av regeringen "under konstitutionellt ansvar", Ds 2007:25. Eftersom det krävs att lag ändras bör riksdagens godkännande inhämtas.



I samband med att Sverige tillträder konventionen ska Sverige informera huruvida ett tyst godkännande eller ett uttryckligt beslut krävs beträffande fartyges återvinningsplan. Sverige har möjlighet att när som helst ändra sig i denna fråga. Utredningen har nedan redogjort för inställningen till tyst godkännande, se avsnitt 5.2.30. Eftersom tyst godkännande inte förespråkas föreslås ingen förändring av vad som gäller för handläggning och beslut idag. Ett beslut att inte införa tyst godkännande behöver inte framgå av författning då huvudregeln är beslut efter sedvanlig handläggning.

### 5.2.17 Artikel 17 Ikraftträdande

**Utredningens förslag:** Föreslagna författningsändringar bör träda i kraft den dag regeringen bestämmer.

Konventionen träder inte i kraft förrän förutsättningarna i artikel 17 är uppfyllda. Ikraftträdandet kommer troligen dröja flera år då endast ett fåtal stater har undertecknat konventionen när detta skrivs sommaren 2012. Sverige bör enligt utredningens bedömning införa de bestämmelser som följer av konventionen först i samband med att konventionen träder i kraft. Några datum för ikraftträdande av de föreslagna författningarna kan därför inte föreslås. Det är därför lämpligt att regeringen får besluta när föreslagna lagändringar ska träda i kraft.

Det framgår av artikel 18 b) i Wienkonventionen om traktaträtten att en stat som har tillträtt en konvention som ännu inte har trätt i kraft är förpliktigad att avhålla sig från handlingar som skulle omintetgöra konventionens ändamål och syfte även innan konventionen trätt i kraft, förutsatt att ikraftträdandet inte otillbörligt fördröjs. Sverige får inte handla i direkt strid mot konventionens ändamål och syften eftersom Sverige deltog i konventionens upprättande. Sverige är dock inte skyldig att följa konventionens detaljreglering innan den träder i kraft.

### 5.2.18 Artikel 18 Ändringar

**Utredningens bedömning:** Möjligheterna för en konventionsstat att föreslå ändring av konventionen enligt artikel 18 föranleder inga förslag.

Artikel 18 går igenom under vilka förutsättningar konventionen kan ändras. Då det i dagsläget inte är aktuellt att föreslå ändringar i konventionen föranleder inte artikel 18 några förslag.

### 5.2.19 Artikel 19 Frånträde

**Utredningens bedömning:** Möjligheterna för en konventionsstat att frånträda konventionen enligt artikel 19 föranleder inga förslag.

Eftersom artikel 19 behandlar hur konventionen kan frånträdas och utredningens kommittédirektiv anger att Sverige vill ratificera konventionen saknar utredningen anledning att lämna några förslag i denna del.

### 5.2.20 Artikel 20 Deponering av instrument

**Utredningens bedömning:** Artikel 20 föranleder inga förslag då regler om deponering av konventionen inte riktar sig till någon konventionsstat.

Artikel 20 pekar ut att IMO:s generalsekreterare ska vara depositarie och riktar sig till IMO. Artikel 20 föranleder således inga förslag.

### 5.2.21 Artikel 21 Språk

**Utredningens bedömning:** Bestämmelsen i artikel 21 att alla språkversioner äger samma giltighet föranleder inga förslag.

Det riktas inga krav gentemot konventionsstaterna. Artikel 21 föranleder därmed inga förslag.

### 5.2.22 Regel 1 Definitioner

**Utredningens bedömning:** Definitionerna i regel 1 medför inget förslag i form av en särskild paragraf som innehåller definitioner.

Enligt utredningens bedömning är det lämpligt att de definitioner som återfinns i regel 1 förtydligas på de ställen där det eventuellt behövs. Regel 1 medför inga förslag.

### 5.2.23 Regel 2 Generell tillämplighet

**Utredningens bedömning:** Regel 2 anger att konventionens olika krav såsom konstruktion, besiktning och återvinning av fartyg ska följas. Transportstyrelsen och Naturvårdsverket i egenskaper av behöriga myndigheter är skyldiga att beakta bilagans detaljkrav när uppdragen som behöriga myndigheter fullgörs. Bedömningar och förslag följer där en regel uppställer konkreta krav.

Enligt regel 2 ska detaljbestämmelserna i bilagan tillämpas om inte något annat uttryckligen framgår av konventionen. Bilagan innehåller mer detaljerade bestämmelser än vad konventionen innehåller. Transportstyrelsen och Naturvårdsverket som behöriga myndigheter för Hong Kong-konventionen ska beakta konventionens bilaga och följa de krav som uppställs. Bedömningar eller förslag återfinns där kravet uppställs, se nedan.

### 5.2.24 Regel 3 Förhållande till andra krav, rekommendationer och riktlinjer

**Utredningens bedömning:** Förhållandet mellan konventionens bilagas bestämmelser och andra riktlinjer och bestämmelser i regel 3 föranleder inga förslag. Konventionen införlivas i svensk rätt genom transformation.

Det är inte lämpligt att inkorporera konventionens bestämmelser i dess helhet utan utredningen har valt införlivande genom trans-

formation. Där krav uppställs som inte redan följer av svenska författningar behöver sådana kompletteras.

Då konventionens bilagor är en del av konventionen och hela konventionen ska efterlevas saknas det anledning att genomföra regel 3 separat.

#### 5.2.25 Regel 4 Kontroll av fartygs farliga material och ämnen

**Utredningens bedömning:** Transportstyrelsen får enligt befintliga bemyndiganden meddela föreskrifter om fartygs konstruktion, vilket inkluderar möjligheten att förbjuda förekomsten av ämnen i appendix 1. Till följd av den föreslagna ändringen i 1 kap. 1 § LÅFF klargörs det att Transportstyrelsen får meddela föreskrifter även när det gäller situationer som omfattas av Hong Kong-konventionen. De uppräknade ämnena är asbest, ozonnedbrytande ämnen, PCB och tennorganiska föreningar i påväxthindrande system. Genom Transportstyrelsens föreskrifter påverkas också förekomsten av ämnena i appendix 1 på varv, anläggningar för återvinning av uttjänta fartyg, hamnar och offshoreterminaler då ämnena på sikt kommer att fasas ut eftersom de inte får förekomma på fartyg.

#### *Asbest*

När det gäller asbest är tillverkning, utsläppande på marknaden och användning av vissa asbestfibrer förbjudna enligt Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1907/2006 av den 18 december 2006 om registrering, utvärdering, godkännande och begränsning av kemikalier (Reach), inrättande av en europeisk kemikaliemyndighet, ändring av direktiv 1999/45/EG och upphävande av rådets förordning (EEG) nr 793/93 och kommissionens förordning (EG) nr 1488/94 samt rådets direktiv 76/769/EEG och kommissionens direktiv 91/155/EEG, 93/67/EEG, 93/105/EG och 2000/21/EG (Reach-förordningen) bilaga XVII, post 6. Regleringen omfattar sex olika typer asbestfibrer. Det är således inte en uttömmande reglering och bland annat omfattas inte asbestfibrerna richterit och winchit av förbudet i Reach-förordningen. Konventionens asbestförbud omfattar således mer än idag gällande asbestförbud. Vid utformandet av

föreskrifter måste således Transportstyrelsen beakta EU-rätten. Det är värt att notera att förslaget till EU-förordningen upptar ”material som innehåller asbest” och således förbjuder all asbest.

#### *Ozonnedbrytande ämnen*

De ozonnedbrytande ämnena som listas i konventionen omfattas av Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1005/2009 av den 16 september 2009 om ämnen som bryter ned ozonskiktet. Nämnade förordning implementerar Montrealprotokollet i EU. Eftersom Hong Kong-konventionen enligt artikel 15 ska ge vika för andra internationella konventioner och överenskommelser uppstår inte någon konflikt mellan Montrealprotokollet och denna konvention. Förordningen 1005/2009 innehåller dock en övergångsbestämmelse då klorfluorkarboner får installeras fram till 1 januari 2020. Det är dock inte säkert att konventionen kommer hinna träda i kraft innan 1 januari 2020 och då utgör undantaget inga problem. Naturvårdsverket är behörig myndighet för förordningen 1005/2009.

Den föreslagna EU-förordningen hänvisar under ozonnedbrytande ämnen i bilaga 1 till artikel 1.4 i Montrealprotokollet.

#### *Polyklorerade bifenyler, PCB*

Polyklorerade bifenyler, PCB, finns upptaget på bilaga 1 till Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 850/2004 av den 29 april 2004 om långlivade organiska föroreningar och om ändring av direktiv 79/117/EEG (kallad POPs-förordningen efter Persistent Organic Pollutants) som genomför Stockholmskonventionen. PCB får därför inte framställas, släppas ut på marknaden eller användas, varken för sig, i en blandning eller i en vara. Det finns ett undantag för varor som redan användes när förordningen trädde i kraft. Sådana varor får fortsätta att användas. Av förordningen (2007:19) om PCB m.m. följer emellertid att PCB-varor inte får tillverkas, bearbetas, saluföras, överlåtas för användning eller återanvändas. Det är alltså inte tillåtet att installera ”gamla” PCB-varor i ett nytt fartyg. I EU:s utkast till förordning om återvinning av fartyg anges bara material som innehåller PCB.

*Tennorganiska föreningar i påväxthindrande system*

Den internationella konventionen om kontroll av skadliga antifoulingsystem på fartyg (AFS-konventionen) förbjuder tennorganiska föreningar på fartyg. AFS-konventionen är genomförd i EU genom Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 782/2003 av den 14 april 2003 om förbud mot tennorganiska föreningar på fartyg samt förbudet i bilaga XVII, post 20 i Reach-förordningen.

*Förbud av konventionens ämnen i Sverige*

Samtliga i konventionen angivna ämnen regleras i olika EU-rättsakter. Utöver EU-förordningarna, som är direkt tillämpliga i medlemsstaterna, finns det nationella författningar som reglerar ämnena. Några exempel på svenska författningar är förordningen (2007:846) om fluorerade växthusgaser och ozonnedbrytande ämnen, förordningen (2008:245) om kemiska produkter och biotekniska organismer och förordningen (2007:19) om PCB m.m.

De ämnen för vilka konventionen inför strängare regler än de som finns i EU:s rättsakter eller svensk lagstiftning, träffas av Transportstyrelsens möjlighet att meddela föreskrifter om bland annat fartygs konstruktion enligt 4 kap. 1 § FÅFF. Transportstyrelsen måste beakta EU:s regelverk vid meddelandet av föreskrifter. Genom att meddela föreskrifter som begränsar eller helt förbjuder de uppräknade ämnenas förekomst på fartyg regleras även förekomsten på varv och andra liknande anläggningar. Ämnen som inte får förekomma på fartyg kommer heller inte på sikt att användas på varv och andra anläggningar.

**5.2.26 Regel 5 Förteckning över farliga material**

**Utredningens förslag:** Fartyg med bruttodräktighet om minst 500 och som används i internationell trafik ska enligt Hong Kong-konventionen vara försedda med ett internationellt inventeringscertifikat eller ett återvinningscertifikat. Sådana krav införs i FÅFF. Detta gäller även förbud mot sjöfart för det fall inventerings- eller återvinningscertifikat saknas. Transport-

styrelsen kan genom befintliga bemyndiganden meddela föreskrifter om de olika certifikaten.

Alla fartyg med bruttodräktighet om minst 500 och som används i internationell trafik måste enligt konventionen ha ett giltigt inventeringscertifikat eller ett återvinningscertifikat ombord på fartyget.

Det saknas anledning att låta alla fartyg omfattas, varför begränsningen till fartyg med bruttodräktighet om minst 500 bör framgå av föreslagna ändringar i 4 kap. 2 och 4 §§ FÅFF. Fartyg som bara trafikerar svenskt sjöterritorium är också undantagna konventionens regelverk, vilket bör framgå av Transportstyrelsens föreskrifter.

Genom ändringar i FÅFF införs skyldigheten att ha certifikat för de fartyg som träffas av konventionens bestämmelser. Transportstyrelsen får meddela föreskrifter om inventeringscertifikat och återvinningscertifikat och har då möjlighet att föreskriva hur och när certifikat ska uppdateras/förnyas, hur det ska gå till och när fartyg måste anmäla förändringar som påverkar ett certifikat. Vidare ska det framgå av en inventeringslista var farliga material och ämnen finns på fartyget och med vilka ungefärliga mängder. Det är lämpligt att Transportstyrelsen får föreskriva även om den regleringen.

Regel 5.2 innehåller ett krav på att existerande fartyg ska uppfylla reglerna inom fem år från det att konventionen träder i kraft eller innan fartyget återvinns. Med hänsyn till att det är ovisst när konventionen kommer att träda i kraft bör regeringen få besluta när föreslagna ändringar ska träda i kraft, se avsnitt 5.2.17.

Transportstyrelsen ska förklara ett certifikat ogiltigt om förhållandet mellan uppgifterna som legat till grund för inventeringscertifikatet och förhållanden på fartyget inte stämmer överens till exempel till följd av nya installationer och andra ändringar. Även dessa regler bör framgå av Transportstyrelsens föreskrifter.

### 5.2.27 Regel 6 Procedur för att förslå ändringar i appendix 1 och 2

**Utredningens bedömning:** Regel 6, som behandlar hur appendix 1 och 2 kan ändras, riktar sig till alla konventionsstater och föranleder inga förslag.

Enligt konventionen får stater föreslå ändringar av appendix. Innehållet i regel 6 riktar sig främst till IMO då det redogörs för hur en ändringsbegäran ska framställas och hanteras. Det står Sverige fritt att föreslå ändringar i appendix 1 och 2 utan att några nya svenska regler införs.

### 5.2.28 Regel 7 Tekniska grupper

**Utredningens bedömning:** Regel 7 reglerar när IMO får sammankalla en teknisk grupp och riktar sig inte till konventionsstaterna. Regeln föranleder därför inte några förslag.

Regeln behandlar under vilka förutsättningar IMO får sätta ihop en teknisk grupp och hur det ska gå till. Då regeln riktar sig främst till IMO föranleder den inga förslag.

### 5.2.29 Regel 8 Generella krav

**Utredningens förslag:** Återvinningen av ett fartyg får inte påbörjas innan ett återvinningscertifikat har utfärdats. Detta ska framgå av den nya förordningen om anläggningar för återvinning av uttjänta fartyg genom att det förs in en bestämmelse att Naturvårdsverket ska återkalla en fartygsskrotares auktorisation bland annat om fartygsskrotaren tar emot eller påbörjar återvinningen av ett uttjänt fartyg som saknar återvinningscertifikat. Naturvårdsverket får meddela föreskrifter om innehållet i ett fartygs återvinningsplan. Naturvårdsverket ska i samband härmed höra Transportstyrelsen.

**Utredningens bedömning:** Transportstyrelsen bör meddela föreskrifter om att ett fartyg bara får återvinnas på en anläggning för återvinning av uttjänta fartyg som den som driver



anläggningen är auktoriserad för. Även de förutsättningar som ska vara uppfyllda för att ett återvinningscertifikat ska kunna utfärdas bör Transportstyrelsen föreskriva om. Likaså ska fartygets skyldighet att lämna erforderliga uppgifter om fartyget till återvinningsanläggningen framgå av Transportstyrelsens föreskrifter. Bland annat måste ett fartyg som ska återvinnas minimera rester av drivmedel, olja och avfall ombord och förbereda lasttankar och pumprum, vilket Transportstyrelsen bör reglera i föreskrifter. Detta kan myndigheten göra med stöd av bemyndigandet i 4 kap. 1 § FÅFF.

Kravet på att fartyget måste ha ett återvinningscertifikat förs in i FÅFF, se avsnitt 5.2.5 ovan. De resterande krav som konventionen uppställer på fartyg täcks redan av Transportstyrelsens föreskriftsrätt. Således bör Transportstyrelsen meddela föreskrifter om att ett fartyg bara får återvinnas på en anläggning för återvinning av uttjänta fartyg som fartygsskrotaren är auktoriserad för. Även förutsättningarna som ska vara uppfyllda för att kunna erhålla ett återvinningscertifikat, så som att minimera rester av drivmedel och olja och tömma ev. lasttankar, ska framgå av Transportstyrelsens föreskrifter. Även den information som en fartygsskrotare behöver för att kunna ta fram fartygets återvinningsplan ska framgå av föreskrifterna.

Innan ett fartygs återvinning påbörjas ska en plan för fartygets återvinning tas fram av återvinningsanläggningen. Planen är unik för fartyget och ligger till grund för återvinningscertifikatet. Se vidare om planen nedan under regel 9. Ett fartygs återvinning får inte påbörjas innan fartyget har erhållit ett återvinningscertifikat. Förbudet för en fartygsskrotare att påbörja återvinning innan ett återvinningscertifikat utfärdats förs in i den nya förordningen om anläggningar för återvinning av uttjänta fartyg genom en bestämmelse att en auktorisation i så fall ska återkallas. Utöver att återkalla en auktorisation kan också straff i form av böter utgå, se avsnitt 5.2.10.

Förbudet mot att påbörja återvinningen av ett fartyg innan ett återvinningscertifikat är utfärdat kompletterar också kravet på att ett fartyg måste ha ett återvinningscertifikat och Transportstyrelsens övriga föreskrifter som träffar fartyget. En bestämmelse om att Naturvårdsverket får meddela föreskrifter om innehållet i fartygets återvinningsplan förs också in i den nya förordningen.

### 5.2.30 Regel 9 Fartygets plan för återvinning

**Utredningens förslag:** En fartygsskrotare auktoriserad för återvinning av fartyg med bruttodräktighet om minst 500 ska ta fram en fartygsspecifik återvinningsplan för det fartyg som ska återvinnas. Skyldigheten för fartygsskrotaren regleras i den föreslagna förordningen om anläggningar för återvinning av uttjänta fartyg och kompletteras med en föreskriftsrätt för Naturvårdsverket.

Naturvårdsverket får efter att ha hört Transportstyrelsen meddela föreskrifter om vilka uppgifter en fartygsskrotare behöver inhämta för att kunna ta fram ett fartygs återvinningsplan. Det ska också framgå av den nya förordningen att Naturvårdsverket ska godkänna fartygs återvinningsplaner, skicka mottagningsbekräftelse inom tre dagar efter det att en ansökan om godkännande av en återvinningsplan har inkommit, samt meddela Transportstyrelsen när en återvinningsplan för ett fartyg har beslutats.

**Utredningens bedömning:** Tyst godkännande av återvinningsplanen bör inte införas. Då det inte medför någon förändring i förhållande till handläggning hos myndigheter idag behöver några regler inte införas.

Enligt konventionen ska en anläggning för återvinning av uttjänta fartyg ta fram en plan för fartygets återvinning innan den påbörjas. Uppgifterna som ligger till grund för återvinningsplanen ska tillhandahållas av fartygets ägare, redare eller motsvarande. Planen ska sedan godkännas av den behöriga myndigheten.

Tillstånd för återvinningsverksamhet ska enligt den föreslagna regleringen i miljöbalken och FMH-bilagan beslutas av mark- och miljödomstolen och länsstyrelsen ska vara tillsynsmyndighet. För att undvika att samma myndighet utövar tillsyn och utfärdar auktorisation ska Naturvårdsverket utses till behörig myndighet för auktorisering av fartygsskrotare, samt återvinningsanläggningar och därmed relaterade frågor. Naturvårdsverkets uppdrag framgår i den nya förordningen, se avsnitt 5.2.12.

Den nya förordningen om anläggningar för återvinning av uttjänta fartyg ska också reglera skyldigheten för en fartygsskrotare att ta fram en återvinningsplan för fartyg och att den ska godkännas av Naturvårdsverket. Naturvårdsverket får också

möjlighet att föreskriva vad ett fartygs återvinningsplan ska innehålla. Eftersom skyldigheten att ta fram en återvinningsplan för ett fartyg åvilar fartygsskrotaren, men de uppgifter som fartygsskrotaren behöver är kända av fartygsägaren, måste Naturvårdsverket höra Transportstyrelsen när Naturvårdsverket föreskriver vilken information som ska lämnas eftersom det är fartygsägaren som måste tillhandahålla nödvändiga uppgifter. Transportstyrelsen får föreskriva om de uppgifter ett fartyg är skyldig att lämna till en fartygsskrotare och som leder fram till att Transportstyrelsen kan utfärda ett återvinningscertifikat efter att ha hört Naturvårdsverket enligt 9 kap. 3 § FÅFF.

När Naturvårdsverket får in en ansökan om att godkänna en återvinningsplan för ett fartyg ska en mottagningsbekräftelse skickas ut inom tre arbetsdagar. Naturvårdsverket ska skicka en kopia på mottagningsbekräftelsen även till Transportstyrelsen. Även beslutet om att godkänna en återvinningsplan för ett fartyg ska skickas till Transportstyrelsen eftersom det är Transportstyrelsen som sedan besiktigar fartyget och utfärdar återvinningscertifikatet, se avsnitt 5.2.31 och 5.2.32 nedan. Eftersom Transportstyrelsen utfärdar ett fartygs återvinningscertifikat får Transportstyrelsen genom mottagningsbekräftelsen förhandsinformation om vad som är på gång och kan planera arbetet därefter.

Sverige kan välja att införa ett tyst godkännande av återvinningsplanen. Ett så kallat tyst godkännande innebär att planen automatiskt är godkänd när tiden för handläggningen har löpt ut, om något annat under tiden inte har meddelats. Handläggningstiden ska i så fall framgå av en mottagningsbekräftelse som myndigheten skickar ut och ska uppgå till endast 14 dagar. Enligt regel 9.4.2 gäller bara den angivna handläggningstiden för det fall tyst godkännande tillämpas.

Eftersom Sverige inte har någon fartygsåtervinningsanläggning i skrivande stund (sommaren 2012) är det enligt utredningens bedömning inte lämpligt att införa ett tyst godkännande av ett fartygs återvinningsplan. Den behöriga myndigheten är då bara skyldig att skicka en mottagningsbekräftelse inom tre arbetsdagar från mottagandet av ansökan, utöver själva beslutet när det väl är fattat. En myndighet ska alltid handlägga ärenden så enkelt, snabbt och billigt som möjligt utan att säkerheten eftersätts enligt 7 § förvaltningslagen (1986:223). Den bestämmelsen kan till viss del anses medföra att tyst godkännande inte behövs i Sverige. Eftersom någon ändring av gällande handläggning inte föreslås behövs inga

ändrade regler i denna del. Dock bör skyldigheten att skicka en mottagningsbekräftelse inom tre dagar föras in i den nya förordningen.

För det fall det byggs en anläggning för återvinning av fartyg i Sverige i framtiden kan frågan övervägas igen. En eventuell ändring ska anmälas till IMO:s generalsekreterare eftersom Sverige har möjlighet att när som helst anmäla en ändring i frågan om tyst godkännande till IMO.

### 5.2.31 Regel 10 Besiktning av fartyg

**Utredningens bedömning:** Tillsyn över efterlevnaden av bestämmelser som meddelats angående fartygs konstruktion, utrustning och drift utövas enligt 6 kap. 1 § FÅFF av Transportstyrelsen. Genom den föreslagna ändringen i 1 kap. 1 § LÅFF klargörs att denna tillsynsregel ska vara tillämplig även på situationer som omfattas av Hong Kong-konventionen.

Transportstyrelsen får meddela föreskrifter om bland annat besiktningar enligt 6 kap. 14 § FÅFF. Det är lämpligt att Transportstyrelsen reglerar besiktning av de fartyg som avses i konventionen i sina föreskrifter.

Transportstyrelsen har redan möjlighet att delegera besiktningar av svenska fartyg, utrustning eller utfärdande av certifikat för svenska fartyg till klassificeringssällskap. Detta bör gälla även inventerings- och återvinningscertifikat. Genom den föreslagna ändringen i 1 kap. 1 § LÅFF klargörs att så ska vara fallet eftersom inget förbud mot det införs.

LÅFF och FÅFF reglerar redan idag när tillsynsförrättningar (besiktning och inspektion) av fartyg ska ske. Transportstyrelsen har rätt att meddela föreskrifter enligt 6 kap. 14 § FÅFF och kan där föreskriva om vad som ska gälla för fartyg med bruttodräktighet om minst 500 och övriga krav.

Konventionens krav på slutlig besiktning är det enda besiktningskravet som saknar motsvarighet idag. Den slutliga besiktningen ska genomföras innan fartyget tas ur bruk och återvinningen påbörjas. Inventeringscertifikatet ska kontrolleras mot förhållandena på fartyget. Återvinningsplanens överensstämmelse med inventeringscertifikatet ska kontrolleras, liksom att

återvinningsanläggningen är auktoriserad och behörig att återvinna fartyget i fråga. Även bestämmelser om slutlig besiktning av fartyg med bruttodräktighet om minst 500 regleras lämpligen i Transportstyrelsens föreskrifter. Några lag- eller förordningsändringar behövs inte i denna del.

Tillsynen över de bestämmelser som avser fartyg och som föranleds av konventionen när det gäller besiktningar bör utövas enligt 6 kap. 1 § FÅFF av Transportstyrelsen då bemyndigandet i 4 kap. 1 § LÅFF täcker de bestämmelser som tillkommer till följd av konventionen. Genom hänvisningen i 6 kap. 14 § FÅFF till 6 kap. 4 och 8 §§ LÅFF följer att Transportstyrelsen har rätt att meddela föreskrifter om bland annat certifikat. Transportstyrelsen har också möjlighet att meddela föreskrifter om andra miljöskyddscertifikat enligt 4 kap. 4 § FÅFF. Detta bemyndigande kan således användas även beträffande inventerings- och återvinningscertifikat.

Som tillsynsmyndighet har Transportstyrelsen redan en möjlighet att enligt 6 kap. 2 § FÅFF träffa avtal med sådan organisation som avses i 1 kap. 5 § fartygssäkerhetslagen (2003:364) om undersökning av svenska fartyg och utrustning eller utfärdande av certifikat för svenska fartyg. Organisationer som åsyftas kan vara ett klassificeringssällskap eller annan som utför säkerhetsbedömningar på statens vägnar. Således bedömer utredningen att rätten att överlåta genomförandet av bland annat besiktningar inte kräver något ytterligare författningsstöd utan redan följer av nu gällande reglering. Skyldigheten att följa riktlinjer från IMO följer av regeringens uppdrag till Transportstyrelsen som behörig myndighet för Hong Kong-konventionens krav, vilket framgår genom ändringen i FÅFF, se avsnitt 5.2.3 ovan.

### 5.2.32 Regel 11 Utfärdande och godkännande av certifikat

**Utredningens bedömning:** Transportstyrelsen utfärdar enligt bestämmelserna i 4 kap. 5 § FÅFF olika certifikat. Enligt 4 kap. 1 och 4 §§ FÅFF har Transportstyrelsen föreskriftsrätt bland annat om besiktningintervaller. Transportstyrelsen bör således meddela föreskrifter om hur konventionens olika certifikat utfärdas och dess giltighetstider.

Transportstyrelsen eller sådan organisation som Transportstyrelsen har träffat avtal med enligt 6 kap. 2 § FÅFF ska på en annan konventionsstats begäran utföra besiktning av den konventionsstatsens fartyg och utfärda intyg och certifikat enligt konventionen. Eftersom befintliga regler redan omfattar utfärdandet av certifikat behövs inga nya bestämmelser.

Eftersom Transportstyrelsen är tillsynsmyndighet och utför, eller ser till att nödvändiga besiktningar av fartyg genomförs, är det lämpligt att Transportstyrelsen också utfärdar inventeringscertifikat och återvinningscertifikat. Det framgår redan av 4 kap. 5 § FÅFF att det är Transportstyrelsen som utfärdar certifikat. Den föreslagna ändringen i 1 kap. 1 § LÅFF klargör att bestämmelsen kan tillämpas även på situationer som omfattas av konventionen.

Konventionens appendix 3 ställer upp hur ett inventeringscertifikat ska se ut. Appendix 4 innehåller motsvarande formulär för återvinningscertifikat. Transportstyrelsen ska som behörig myndighet beakta och använda dessa formulär.

Transportstyrelsen ska vid utfärdandet av certifikat beakta alla de giltighetstider som konventionen uppställer. Huvudregeln är dock att ett certifikat är giltigt i max fem år. Eftersom ett fartyg ska genomgå förnyad besiktning minst vart femte år följer den maximala giltighetstiden samma intervall. Transportstyrelsen har redan möjlighet att meddela föreskrifter för det fall det behövs mer detaljerade bestämmelser om giltighetstider m.m..

Enligt konventionen ska även andra konventionsstats fartyg kunna besiktigas i Sverige. Enligt utredningens bedömning bör det inte göras skillnad på vem som utför en besiktning av ett fartyg till följd av fartygets flaggstat. Det bedöms inte behövas några nya regler för att Transportstyrelsen ska kunna besiktiga andra konventionsstats fartyg som befinner sig i Sverige då föreskriftsrätt redan föreligger. Transportstyrelsen får meddela tillsynsföreskrifter och har gjort det beträffande utfärdande av andra certifikat än inventerings- och återvinningscertifikat för utländska fartyg enligt SOLAS i TSFS 2011:49.

### 5.2.33 Regel 12 Utfärdande eller godkännande av en annan konventionsstats certifikat

**Utredningens förslag:** Transportstyrelsen får till den behöriga myndigheten i en stat som har anslutit sig till Hong Kong-konventionen överlämna en begäran om att den myndigheten ska utföra en besiktning av ett svenskt fartyg och utfärda intyg och certifikat enligt konventionen, vilket ska framgå av en ny bestämmelse i FÅFF. Om en sådan begäran överlämnas ska vad som anges i bilagan, regler 11-14 i konventionen tillämpas.

Transportstyrelsens möjlighet att överlåta åt annan att utföra besiktning eller utfärda certifikat för svenska fartyg följer av hänvisningen i 6 kap. 2 § FÅFF till 1 kap. 5 § fartygssäkerhetslagen (2003:364). Konventionen möjliggör att Transportstyrelsen även ska kunna överlåta åt en annan konventionsstats behöriga myndighet att genomföra tillsynsförrättningar om ett svenskt fartyg befinner sig i det landet. För att möjliggöra även ett sådant överlämnande så vitt avser inventerings- och återvinningscertifikat bör en ny regel föras in i 6 kap. 17 § FÅFF. Självklart ska ett certifikat utfärdat av ett annat lands behöriga myndighet likställas med ett motsvarande certifikat utfärdat av Transportstyrelsen, vilket redan framgår av 4 kap. 2 § punkten 1 LÅFF.

### 5.2.34 Regel 13 Formkrav på certifikat

**Utredningens bedömning:** Transportstyrelsen ska som behörig myndighet beakta konventionens formkrav på certifikat.

De formkrav som uppställs på certifikatens formulär enligt appendix 3 och 4 ska tillämpas av Transportstyrelsen. Enligt 4 kap. 3–4 §§ FÅFF meddelar Transportstyrelsen föreskrifter om certifikat och om kontroll av certifikat eller motsvarande. Således får Transportstyrelsen redan föreskriva om sådana formkrav. Skyldigheten att följa konventionen följer av uppdraget som behörig myndighet vilket redan framgår av den ovan redovisade ändringen i 4 kap. 7 § FÅFF, se avsnitt 5.2.3.

### 5.2.35 Regel 14 Varaktighet och giltighet av certifikat

**Utredningens förslag:** Det ska framgå av FÅFF att fartyg med bruttodräktighet om minst 500 och som används i internationell trafik ska vara försedda med ett giltigt internationellt inventeringscertifikat eller ett återvinningscertifikat, se även avsnitt 5.2.5.

**Utredningens bedömning:** Transportstyrelsen har rätt att utfärda certifikat och att föreskriva om förutsättningar för certifikat samt certifikats giltighet m.m. till följd av existerande bemyndiganden. Detta medför att det redan finns bemyndiganden som gör det möjligt att införa sådana föreskrifter om varaktighet och giltighet av certifikat som krävs enligt konventionen. Några nya bestämmelser behöver därför inte införas.

#### *Krav på certifikat*

Kravet på att ett fartyg måste vara försett med ett giltigt internationellt inventeringscertifikat eller återvinningscertifikat bör framgå av FÅFF. Bestämmelsen förs lämpligen in i form av ett nytt stycke i 4 kap. 2 § FÅFF då regeringen enligt 7 kap. 1 § LÅFF har möjlighet att föreskriva om begränsningar av eller förbud mot trafik i farvatten för att förebygga förorening. Kravet på certifikat kommer då att omfattas av Transportstyrelsens möjlighet att meddela förbud eller förelägganden enligt hänvisningen i 7 kap. 4 § till 7 kap. 1 § LÅFF.

Bestämmelsen kompletteras med ett förbud mot sjöfart om fartyget saknar certifikat, se ovan under artikel 10.

#### *Certifikatets giltighetstid m.m.*

Giltighetstider och olika besiktningstidpunkter framgår av regel 14. Ett inventeringscertifikat får dock gälla i högst fem år. Giltighetstiden för ett återvinningscertifikat får inte överstiga tre månader. De maximala gränserna bör regleras i Transportstyrelsens föreskrifter. Transportstyrelsen får också meddela föreskrifter om när certifikat upphör att vara giltiga och några nya regler behöver därmed inte införas.



### 5.2.36 Regel 15 Kontroll av anläggningar för återvinning av fartyg

**Utredningens förslag:** En fartygsskrotare ska enligt förslagen i avsnitt 5.2.6 vara auktoriserad.

Den nya förordningen ska reglera de krav som uppställs på en fartygsskrotare för att den ska kunna bli auktoriserad. Den som bedriver eller avser att bedriva fartygsåtervinningsverksamhet kan efter ansökan och genomförd besiktning av anläggningen få auktorisation, om

1. de tillstånd som kan behövas enligt plan- och bygglagen (2010:900) eller miljöbalken har meddelats för verksamheten och för upplag, byggnader eller andra anläggningar,
2. sökande kan visa att uttjänta fartyg som den sökande tar emot för återvinning kommer att omhändertas på ett från hälso- och miljösynpunkt godtagbart sätt,
3. det inte finns anledning att anta att sökande åsidosätter de bestämmelser och tillståndsvillkor som gäller för verksamheten enligt miljöbalken, plan- och bygglagen, lagen (1980:424) om åtgärder mot förorening från fartyg eller föreskrifter som meddelats med stöd av dem, och
4. sökande inte är underårig, försatt i konkurs eller har förvaltare enligt 11 kap. 7 § föräldrabalken.

En ansökan om auktorisation prövas av Naturvårdsverket som i samband därmed genomför en besiktning av anläggningen.

Naturvårdsverket utses till behörig myndighet för auktoriseringsförfarandet i den nya förordningen om anläggningar för återvinning av uttjänta fartyg, se vidare under regel 16.

Den nya förordningen ska också reglera Naturvårdsverkets uppgiftsskyldighet till Transportstyrelsen. Naturvårdsverket ska till Transportstyrelsen lämna uppgift om

1. beslut att ge eller återkalla en auktorisation och eventuella åtgärder vidtagna med anledning av återkallandet samt underlag för beslutet,
2. auktorisation som har upphört att gälla enligt 9 §,
3. beslut att godkänna ett fartygs återvinningsplan enligt 13 §,
4. inkomna intyg om slutförd återvinning, och
5. ändring i ett förhållande som avses i 1–4.

Det ska också föras in en bestämmelse i den nya förordningen att bestämmelser om tillsyn finns i 26 kap. miljöbalken och i miljötillsynsförordningen (2011:13). Bestämmelser om det operativa tillsynsansvar som hör samman med denna förordning finns i 26 kap. 3 § tredje stycket miljöbalken samt 2 kap. 29 och 30 §§ miljötillsynsförordningen.

Även att bestämmelser om avgifter finns i förordningen (1998:940) om avgifter för prövning och tillsyn enligt miljöbalken ska framgå.

**Utredningens bedömning:** De krav som konventionen uppställer på att en anläggning ska vara utformad, konstruerad och drivas på ett säkert och miljöriktigt sätt följer av befintliga bestämmelser i miljöbalken. Eftersom en återvinningsanläggning måste ha tillstånd för verksamheten enligt miljöbalkens regler behöver inte några nya regler införas. Befintliga regler motsvarar redan de krav som konventionen uppställer.

#### *Tillsyn enligt miljöbalken*

Eftersom en anläggning för återvinning av fartyg omfattas av miljöbalkens tillståndsbestämmelser (se avsnitt 5.2.6) bör det i den nya förordningen föras in en bestämmelse där det framgår att sådan verksamhet också omfattas av miljöbalkens tillsynsbestämmelser i 26 kap. samt miljötillsynsförordningen (2011:13). Fartygsåtervinningsverksamheten omfattas också av avgiftsbestämmelser enligt förordningen (1998:940) om avgifter för prövning och tillsyn enligt miljöbalken. Även detta bör framgå av den nya förordningen.

#### *Behörig myndighet för auktorisering*

Enligt konventionen ska Sverige utse en eller flera behöriga myndigheter och en kontaktpunkt som ska användas av IMO, andra konventionsstater och andra som kan behöva eller är intresserade. Eftersom tillståndsfrågan föreslås hanteras av mark- och miljödomstolen med länsstyrelsen som ansvarig tillsynsmyndighet, är det lämpligt att Naturvårdsverket utses till behörig myndighet för auktoriseringsförfarandet för fartygsskrotare. Naturvårdsverkets ansvar som behörig myndighet för återvinningsanläggningar framgår av den nya förordningen.

Den nya förordningen ska reglera de förutsättningar som ska vara uppfyllda för att en fartygsskrotare ska kunna bli auktoriserad. Auktorisation kan erhållas om nödvändiga tillstånd enligt miljöbalken och i förekommande fall enligt plan- och bygglagen finns, att de uttjänta fartygen kommer tas om hand på ett hälso- och miljöriktigt sätt, att det inte finns anledning att anta att den sökande kommer åsidosätta några av bestämmelserna och inte heller är underårig, försatt i konkurs eller har förvaltare enligt föräldrabalken. Eftersom det är fartygsskrotaren som personligen erhåller en auktorisation är det lämpligt att kräva att en auktoriserad fartygsskrotare inte är minderårig, försatt i konkurs eller har förvaltare enligt föräldrabalken.

Den nya förordningen pekar också ut Naturvårdsverket som ansvarig att pröva ansökningar om auktorisation. I samband med prövningen ska Naturvårdsverket genomföra en besiktning av anläggningen. Kravet på besiktning följer av konventionen och måste föras in.

Eftersom Transportstyrelsen föreslås sköta sådana uppgifter som enligt konventionen åligger administrationen, se avsnitt 5.2.12, är det därför nödvändigt att Transportstyrelsen får information av Naturvårdsverket rörande fartygsåtervinningsanläggningar och därmed sammanhängande frågor. Naturvårdsverket föreslås därför i den nya förordningen om anläggningar för återvinning av uttjänta fartyg informera Transportstyrelsen om utfärdade auktorisationer, de uppgifter som har legat till grund för auktoriseringen, upphörande eller återkallande av en auktorisation och eventuella åtgärder vidtagna i samband därmed, samt skicka kopia på mottagningsbekräftelse när en ansökan att få ett fartygs återvinningsplan godkänd inkommer, kopior på beslut om ett fartygs återvinningsplan och även intyg om slutförd återvinning.

Se vidare om auktoriseringsförfarandet nedan under regel 16.

### 5.2.37 Regel 16 Auktorisering av återvinningsanläggningar för fartyg

**Utredningens förslag:** Det saknas bestämmelser som reglerar att en anläggning måste besiktigas innan fartygsskrotaren kan auktoriseras, en auktorisations giltighetstid, under vilka omständigheter en auktorisation ska återkallas eller upphör att

gälla samt därmed relaterade frågor. Detta ska regleras i den nya förordningen om anläggningar för återvinning av uttjänta fartyg.

En ansökan om auktorisation prövas av Naturvårdsverket som i samband därmed genomför en besiktning av anläggningen.

En ansökan om auktorisation ska innehålla uppgifter om sökandens namn, adress och person- eller organisationsnummer, platsen för upplag, byggnader eller andra anläggningar där sökanden bedriver eller avser att bedriva fartygsskrotningsverksamhet, förhållanden som avses i 4 § 1 och 2, samt handlingar som visar att de villkor som anges i 4 § 1, 2 och 4 är uppfyllda.

En auktorisation ges för viss tid, dock högst fem år, och får förnyas efter ansökan.

En auktorisation upphör att gälla ett år efter det att en auktoriserad fartygsskrotare har avlidit eller fått en förvaltare enligt 11 kap. 7 § föräldrabalken, eller om en auktoriserad fartygsskrotare försätts i konkurs, när konkursen är avslutad.

Om en auktoriserad fartygsskrotare avlider, försätts i konkurs eller får förvaltare enligt 11 kap. 7 § föräldrabalken ska dödsboet, konkursförvaltaren eller förvaltaren utan dröjsmål anmäla dödsfallet, konkursen respektive förvaltarförordnandet till Naturvårdsverket.

En auktoriserad fartygsskrotare som inte utnyttjar sin auktorisation ska snarast skriftligen anmäla detta till Naturvårdsverket.

Förordningen ska också reglera när Naturvårdsverket ska återkalla en auktorisation. Om det inträder en sådan omständighet att fartygsskrotaren inte skulle ha fått en auktorisation enligt 4 § 1, 2 och 4, fartygsskrotaren i väsentlig mån åsidosätter sina skyldigheter enligt denna förordning eller enligt föreskrifter som meddelats med stöd av förordningen, fartygsskrotaren i väsentlig mån åsidosätter sina skyldigheter enligt bestämmelser om tillståndsvillkor som gäller för verksamheten enligt miljöbalken, plan- och bygglagen (2010:900) eller föreskrifter som meddelats med stöd av dem, fartygsskrotaren tar emot, eller påbörjar återvinning av, fartyg som saknar återvinningscertifikat eller som anläggningen inte är auktoriserad att återvinna, fartygsskrotaren inte håller auktoriseringsdokument tillgängliga till den som begär att få ta del av sådana handlingar, fartygsskrotaren inte utfärdar intyg

om slutförd återvinning och rapporterar till Naturvårdsverket inom fjorton dagar från det att återvinningen slutfördes, eller fartygsskrotaren inte använder sig av auktorisationen ska auktorisationen återkallas.

Det ska också framgå av den nya förordningen att Naturvårdsverket är behörig myndighet och handlägger ansökningar om auktorisation, godkännande av ett fartygs återvinningsplan samt frågor kring planen för en anläggning för återvinning av uttjänta fartyg.

Även en fartygsskrotares övriga skyldigheter ska framgå av den nya förordningen. Bestämmelser att en fartygsskrotare ska ta fram en återvinningsplan för det fartyg som ska återvinnas och att fartygets återvinningsplan ska godkännas av Naturvårdsverket ska också föras in.

En fartygsskrotare ska ta fram en plan för anläggningen med det innehåll som Naturvårdsverket bestämmer.

**Utredningens bedömning:** Naturvårdsverket bör inte ha möjlighet att delegera åt annan att utfärda auktorisationer.

Utöver det ovan redovisade kravet på tillstånd enligt miljöbalken måste en anläggning för återvinning av uttjänta fartyg enligt konventionens bestämmelser också vara auktoriserad. Eftersom kravet på auktorisation inte finns reglerat idag måste bestämmelser om auktorisering införas. Så som ovan redogjorts för ska det framgå av en ny bestämmelse i 15 kap. 24 a § miljöbalken att en fartygsskrotare, utöver att ha tillstånd för verksamheten enligt miljöbalken, också måste vara auktoriserad för att återvinna fartyg som omfattas av den nya förordningen om anläggningar för återvinning av uttjänta fartyg. Av förordningen framgår begränsningen till fartyg med bruttodräktighet om minst 500 och som inte är statsägda eller bara trafikerar inhemska vatten. Se även avsnitt 5.2.6.

Utredningens uppdrag omfattar bara att föreslå de författningsändringar och andra åtgärder som är nödvändiga för att Sverige ska kunna ratificera konventionen. Således omfattas bara sådana anläggningar som kommer att återvinna fartyg som omfattas av konventionens bestämmelser av utredningens förslag. Utredningens förslag berör således inte återvinning av sådana fartyg vars bruttodräktighet understiger 500, är statsägda eller bara trafikerar inhemska vatten.

Enligt konventionen ska en auktorisation vara tidsbegränsad och aldrig gälla för längre tid än fem år. Detta bör komma till uttryck genom att det framgår av den nya förordningen att en auktorisation ges för viss tid, dock högst fem år, och får förnyas efter ansökan.

#### *Behörig myndighet för anläggningar och auktorisering*

Enligt utredningen ligger det närmast till hands att Naturvårdsverket utses till behörig myndighet för anläggningar och därmed relaterade frågor. Detta får till följd att Naturvårdsverket blir ansvarig för att utfärda eventuellt framtida auktoriseringar. Enligt konventionen ska en anläggning alltid besiktigas innan en auktorisation kan beviljas. I den nya förordningen ska det framgå att Naturvårdsverket prövar ansökningar om auktorisation och i samband därmed genomför en besiktning av återvinningsanläggningen. Det ska också framgå vilka uppgifter en ansökan om auktorisation ska innehålla.

Enligt konventionen är det möjligt för en behörig myndighet att låta annan utfärda auktoriseringar i dess ställe. Utredningen anser att det är bra att konventionen möjliggör en delegering, men anser inte att Naturvårdsverket ska kunna delegera hela eller delar av auktoriseringsförfarandet i dagsläget. Det saknas idag anläggningar för återvinning av sådana fartyg som konventionen avser och därmed är det inte lämpligt att Naturvårdsverket från början skulle ha möjlighet att delegera en ny uppgift så som auktoriseringen av en fartygsskrotare skulle vara om det i framtiden dyker upp en sådan i Sverige. För det fall regeringen vill möjliggöra för Naturvårdsverket att överlåta auktorisering av anläggningar till någon annan i framtiden krävs det dock stöd i lag. Det saknas dock skäl att i nuläget införa en sådan möjlighet. För det fall Naturvårdsverket i framtiden skulle ges möjlighet att överlåta åt annan att utfärda auktoriseringar ska IMO meddelas om vilka fysiska eller juridiska personer som är behöriga att utfärda sådana auktorisationer.

*Upphörande och återkallande av en auktorisation*

Utöver villkor för att kunna bli auktoriserad ska den nya förordningen också reglera under vilka omständigheter en auktorisering upphör att gälla eller ska återkallas.

Det är lämpligt att en fartygsskrotares auktorisation upphör att gälla om en auktoriserad fartygsskrotare avlider, får en förvaltare utsedd enligt föräldrabalken eller försätts i konkurs. Eftersom det är fartygsskrotaren som innehar auktoriseringen är det viktigt att förändringar som påverkas av förhållanden hänförliga till fartygsskrotarens person återspeglas i upphörande- eller återkallelsegrunder. När det är fråga om dödsfall eller förvaltare enligt föräldrabalken är det rimligt med en viss övergångstid. Således bör auktorisationen upphöra ett år efter dödsfallet eller från det att en förvaltare utses. På motsvarande sätt bör auktorisationen upphöra att gälla när konkursen är avslutad.

Det bör föras in en bestämmelse att dödsboet, förvaltaren eller konkursförvaltaren ska anmäla dödsfallet, konkursen respektive förvaltarförordnandet till Naturvårdsverket utan dröjsmål.

Det är även rimligt att en fartygsskrotare som inte utnyttjar sin auktorisation ska anmäla det snarast till Naturvårdsverket. Denna bestämmelse ska kompletteras med en skyldighet för Naturvårdsverket att återkalla en auktorisation om en fartygsskrotare inte använder sig av den. Båda förhållandena ska regleras i den nya förordningen. Det borde vara lätt för Naturvårdsverket att upptäcka om en fartygsskrotare inte längre använder sin auktorisation då godkännande av fartygs återvinningsplaner borde upphöra att inkomma till Naturvårdsverket för godkännande. Det är lämpligt att Naturvårdsverket först kontaktar en till synes överksam fartygsskrotare innan ett förfarande att eventuellt återkalla fartygsskrotarens auktorisation inleds. Detta då det är mycket svårt att uppskatta under hur lång tid en fartygsskrotare bör vara överksam för att bedömas inte längre använda auktorisationen. Med tanke på hur få fartyg som i dag återvinns inom EU är det inte rimligt att uppställa en gräns på ett lägsta antal skrotningar per år för att anses verksam. Det får istället vara en fråga för Naturvårdsverket att i det enskilda fallet utreda, om auktoriserade fartygsskrotare kommer att verka i Sverige i framtiden.

Naturvårdsverket ska också återkalla en auktorisation om det framkommer att en fartygsskrotare tar emot ett fartyg som saknas

återvinningscertifikat eller som fartygsskrotaren inte är auktoriserad att återvinna. Återvinningen får heller inte påbörjas innan ett återvinningscertifikat är utfärdat.

#### *En fartygsskrotares övriga skyldigheter*

Förutom de olika krav som hänger samma med en fartygsskrotares auktorisation ska en återvinningsanläggning enligt konventionen ta fram en fartygsspecifik återvinningsplan för ett uttjänt fartyg. Ett fartygs återvinningsplan ska godkännas av Naturvårdsverket innan återvinningen av fartyget får påbörjas. Skyldigheten för fartygsskrotaren att ta fram en återvinningsplan för ett fartyg ska framgå av den nya förordningen. Om en fartygsskrotare inte tar fram återvinningsplaner för fartyg ska auktorisationen kunna återkallas.

Utöver fartygs återvinningsplaner ska fartygsskrotaren också ta fram en plan för återvinningsanläggningen. Innehållet i anläggningens plan ska framgå av Naturvårdsverkets föreskrifter. Om en fartygsskrotare underlåter att ta fram en plan för anläggningen ska Naturvårdsverket återkalla auktorisationen. Innehållet i planen för återvinningsanläggningen följer av regel 18 och behandlas nedan i avsnitt 5.2.39.

### **5.2.38 Regel 17 Generella krav**

**Utredningens förslag:** Den nya förordningen om anläggningar för återvinning av uttjänta fartyg ska innehålla föreskriftsrätt för Naturvårdsverket.

Naturvårdsverket får meddela föreskrifter om innehåll och övriga frågor kring de olika planer och rapporter som i enlighet med 4, 5 och 13 §§ ska upprättas eller vidtas av en fartygsskrotare, om vilka uppgifter en fartygsskrotare behöver för att kunna ta fram ett fartygs återvinningsplan, om besiktning och inspektion av anläggningar för återvinning av uttjänta fartyg, och om ytterligare uppgifter som en ansökan om auktorisation ska innehålla.

Innan Naturvårdsverket meddelar föreskrifter om vilka uppgifter en fartygsskrotare behöver för att kunna ta fram ett fartygs återvinningsplan ska Naturvårdsverket höra Transportstyrelsen.



**Utredningens bedömning:** De krav på bland annat lednings-system, processer och metoder som uppställs på en fartygsåter-vinningsanläggning enligt konventionen, i syfte att minimera risken att orsaka skador på anställda, människor bosatta i närheten av anläggningen eller miljön, följer till stor del av miljöbalkens tillståndsregler.

Naturvårdsverket ska som behörig myndighet ha rätt att föreskriva om innehåll och övriga frågor kring de olika planer och rapporter som ska upprättas eller vidtas av en fartygsskrotare. Det är främst ett fartygs återvinningsplan och plan för återvinningsanläggningen som det handlar om. En anläggningsplan ska hållas uppdaterad och aktuell. Hur och när eventuella förändringar ska rapporteras får Naturvårdsverket föreskriva om. Innan Naturvårdsverket meddelar föreskrifter om punkten 2 ska Naturvårdsverket höra Transportstyrelsen eftersom uppgifterna som fartygsskrotaren behöver härstammar från fartyget och Transportstyrelsen utfärdar föreskrifter om bland annat fartygs konstruktion och certifikat. Att Transportstyrelsen ska höras medför att myndigheterna måste ha en kontakt. Se vidare avsnitt 5.2.39 om innehållet i anläggningsplanen.

#### 5.2.39 Regel 18 Plan för återvinningsanläggningen

**Utredningens förslag:** Skyldigheten för en fartygsskrotare att ta fram en plan för anläggningen med det innehåll som Naturvårdsverket bestämmer förs in i den nya förordningen.

Naturvårdsverket får meddela föreskrifter om innehåll och övriga frågor kring en anläggnings plan.

Den plan som en auktoriserad fartygsskrotare är skyldig att ta fram för återvinningsanläggningen ska regleras i den nya förordningen. Skyldigheten för fartygsskrotaren att ta fram en plan för anläggningen förs in i den nya förordningen.

Eftersom en stor del av det som ska ingå i anläggningsplanen följer av arbetsmiljölagstiftningen regleras inte innehållet i planen i den nya förordningen. Naturvårdsverket får däremot föreskriva om innehållet i anläggningens plan och övriga därmed relaterade frågor som exempelvis hur den ska hållas uppdaterad.

Eftersom det idag saknas en anläggning för återvinning av uttjänta fartyg och det enligt utredningens bedömning inte är troligt att en sådan anläggning kommer att uppföras inom överskådlig tid saknas det anledning att utreda frågan ytterligare. Utredningen noterar dock att de krav som enligt konventionen uppställs på en anläggningsplan redan till stor del är reglerade genom arbetsmiljölagstiftningen.

#### 5.2.40 Regel 19 Förebygga negativa effekter på människors hälsa och miljön

**Utredningens bedömning:** Regler om hur en anläggning för återvinning av uttjänta fartyg ska arbeta för att förhindra olyckor, arbetssjukdomar, emissioner, explosioner, brand och andra olyckor eller förhållanden som kan orsaka skada på människors hälsa eller miljön regleras i arbetsmiljöförfattningarna och miljöbalken. Några förslag bedöms därför inte nödvändiga.

Kravet på återvinningsanläggningen att förebygga negativa effekter på människors hälsa och miljön följer redan av regelverket inom arbetsmiljöområdet och tillståndsreglerna enligt miljöbalken. Någon ytterligare reglering bedöms inte behövas.

#### 5.2.41 Regel 20 Säkert och miljöriktigt omhändertagande av avfall

**Utredningens bedömning:** Skyldigheten för en återvinningsanläggning att hantera avfall på ett säkert och miljöriktigt sätt följer av bestämmelser i miljöbalken. Eftersom en anläggning inte får tillstånd enligt miljöbalken för verksamheten om inte avfallet också omhändertas på ett säkert och miljöriktigt sätt behövs ingen ytterligare reglering då Sverige redan uppfyller konventionens krav.

Miljöbalken ska tillämpas så att bland annat människors hälsa och miljön skyddas mot skador och olägenheter oavsett om dessa orsakas av föroreningar eller annan påverkan.

Enligt 2 kap. 3 § miljöbalken ska alla som bedriver, eller avser att bedriva, en verksamhet eller vidta en åtgärd utföra de skyddsåtgärder, iaktta de begränsningar och vidta de försiktighetsmått i övrigt som behövs för att förebygga, hindra eller motverka att verksamheten eller åtgärden medför skada eller olägenhet för människors hälsa eller miljön. Vid yrkesmässig verksamhet ska bästa möjliga teknik användas för att uppnå samma syfte. Utöver detta ska enligt 2 kap. 4 § miljöbalken även alla som bedriver eller avser att bedriva en verksamhet eller vidta en åtgärd undvika att använda eller sälja sådana kemiska produkter eller biotekniska organismer som kan befaras medföra risker för människors hälsa eller miljön, om de kan ersättas med sådana produkter eller organismer som kan antas vara mindre farliga. Motsvarande krav gäller i fråga om varor som innehåller eller har behandlats med en kemisk produkt eller bioteknisk organism.

Dessutom är alla som bedriver eller har bedrivit en verksamhet eller vidtagit en åtgärd som medfört skada eller olägenhet för miljön enligt 2 kap. 8 § miljöbalken ansvarig till dess skadan eller olägenheten har upphört för att denna avhjälpas i den omfattning det kan anses skäligt enligt 10 kap. miljöbalken. I den mån det föreskrivs i miljöbalken kan i stället skyldighet att ersätta skadan eller olägenheten uppkomma.

För att en anläggning för återvinning av uttjänta fartyg ska få verka krävs det tillstånd enligt miljöbalkens bestämmelser. I tillståndsansökan måste det redogöras för hur avfall ska tas om hand. Således måste en anläggning omhänderta avfallet på ett säkert och miljöriktigt sätt för att få tillstånd för verksamheten och några ytterligare bestämmelser bedöms inte nödvändiga.

#### 5.2.42 Regel 21 Krisberedskap och krishantering

**Utredningens bedömning:** Kraven på en anläggnings krisberedskap och krishantering följer redan av arbetsmiljöförfattningarna och miljöbalkens reglering då de krav som uppställs på en anläggning till stor del handlar om den utrustning som ska finnas på plats och de utrymningsövningar som ska genomföras för att personalen och miljön ska skyddas. Några förslag behövs därför inte.

Den plan om krishantering och krisberedskap som en anläggning ska ta fram enligt konventionens regler motsvarar sådan arbetsmiljörättslig reglering som redan uppfyller dessa krav, se även avsnitt 5.2.43 och 5.2.44. Även skyddet för miljön vid en akut situation eller olycka regleras redan genom miljöbalken och tillhörande författningar. Enligt utredningens bedömning behövs därför inga förslag.

#### 5.2.43 Regel 22 Anställdas säkerhet och utbildning

**Utredningens bedömning:** Konventionens krav på personlig skyddsutrustning och utbildning för arbetsuppgiften uppfylls redan genom arbetsmiljölagen (1977:1160) och Arbetsmiljöverkets föreskrifter och föranleder därmed inga förslag.

Enligt 3 kap. 2 § arbetsmiljölagen (1977:1160) ska en arbetsgivare vidta alla åtgärder som behövs för att förebygga att en arbetstagare utsätts för ohälsa eller olycksfall.

Enligt 3 kap. 3 § arbetsmiljölagen ska en arbetsgivare förvissa sig om att arbetstagaren har den utbildning som behövs för att kunna undvika de risker som arbetet kan medföra. Arbetsgivaren ska se till att bara arbetstagare som har fått tillräckliga instruktioner får tillträde till områden där det finns en påtaglig risk för ohälsa eller olycksfall.

Enligt konventionen ska en anläggning för återvinning av fartyg se till att personlig skyddsutrustning såsom exempelvis andningskydd finns och används. 2 kap. arbetsmiljölagen reglerar på olika sätt kraven på arbetsmiljön. Generellt gäller att arbete ska planläggas och utformas så att arbetet kan utföras i en sund och säker miljö (2 kap. 2 §). En arbetslokal ska enligt 2 kap. 3 § vara utformad så att den är lämplig från arbetsmiljösynpunkt. Skyddsåtgärder ska enligt 2 kap. 3 § vidtas mot skada genom fall, ras, brand, explosion, elektrisk ström eller liknande. Enligt 2 kap. 4 § ska arbetshygieniska förhållanden så som luften, ljud, ljus, vibrationer och liknande vara tillfredsställande. Ämnen som kan föranleda ohälsa eller olycksfall får bara användas under sådana förhållanden som ger betryggande säkerhet enligt 2 kap. 6 §. Bara om betryggande skydd mot ohälsa eller olycksfall inte kan uppnås på annat sätt ska personlig skyddsutrustning användas enligt 2 kap.

7 §. En arbetsgivare i Sverige har således många krav på arbetsmiljöns utformning att uppfylla innan personlig skyddsutrustning ens blir aktuellt. Utöver lagens krav på en arbetsplats utformning finns även Arbetsmiljöverkets föreskrift AFS 2001:3 Användning av personlig skyddsutrustning och AFS 2009:2 Arbetsplatsens utformning.

Sammanfattningsvis är konventionens krav på rätt utbildning för arbetsuppgiften och personlig skyddsutrustning redan uppfyllda i svensk rätt och föranleder inga förslag.

#### 5.2.44 Regel 23 Rapportering av incidenter, olyckor, arbetssjukdomar och kroniska besvär

**Utredningens bedömning:** Enligt arbetsmiljöförfattningarna är en anläggning för återvinning av uttjänta fartyg i egenskapen av arbetsgivare skyldig att anmäla olycksfall eller annan skadlig inverkan i arbetet, liksom tillbud som har inneburit allvarlig fara för liv eller hälsa till Arbetsmiljöverket. Någon ytterligare reglering bedöms inte nödvändig.

En anläggning för återvinning av uttjänta fartyg ska enligt konventionen rapportera incidenter, olyckor, arbetssjukdomar och kroniska besvär.

Enligt 2 § arbetsmiljöförordningen (1977:1166) ska en arbetsgivare genast anmäla olycksfall eller annan skadlig inverkan i arbetet som har föranlett dödsfall eller svårare personskada eller samtidigt drabbat flera arbetstagare till Arbetsmiljöverket. Även tillbud som har inneburit allvarlig fara för liv eller hälsa ska anmälas av arbetsgivaren till Arbetsmiljöverket. Således föreligger viss anmälningsskyldighet för anläggningar för återvinning av fartyg i dess egenskap av arbetsgivare.

Utöver en arbetsgivares anmälningsskyldighet har även läkare en skyldighet enligt 2 a § arbetsmiljöförordningen att till Arbetsmiljöverket anmäla sjukdomar som kan ha samband med arbete och som är av intresse från arbetsmiljösynpunkt. Läkaren ska också lämna upplysningar och biträde åt Arbetsmiljöverket.

Således finns reglering som syftar till att värna anställdas hälsa och säkerhet samt förbättra arbetsmiljön. Det bedöms därmed inte behövas någon ytterligare reglering.

För det fall en anläggning för återvinning av uttjänta fartyg skulle anläggas i Sverige i framtiden återstår att reglera hur Naturvårdsverket i egenskap av behörig myndighet för anläggningar ska få kännedom om andra myndigheters agerande och tillsyn inom sina respektive ansvarsområden och som även berör en anläggning.

#### 5.2.45 Regel 24 Rapporteringskrav

**Utredningens förslag:** Det föreslås framgå av den nya förordningen om anläggningar för återvinning av uttjänta fartyg att Naturvårdsverket ska skicka en mottagningsbekräftelse inom tre dagar efter det att en ansökan att få en återvinningsplan för ett fartyg godkänd har inkommit. Kopia på mottagningsbekräftelsen ska skickas till Transportstyrelsen, fartygsägaren och fartygsskrotaren. Det ska också föras in en bestämmelse om att Naturvårdsverket ska skicka en kopia på beslut om ett fartygs återvinningsplan till Transportstyrelsen. Naturvårdsverket har även rätt att meddela föreskrifter om innehåll och övriga frågor kring olika planer och rapporter.

**Utredningens bedömning:** Transportstyrelsen har rätt att meddela föreskrifter om hur och när en fartygsägare ska rapportera att en återvinning av ett fartyg planeras, om uppgifterna som ska meddelas och hur långt i förväg Transportstyrelsen behöver kännedom om planerna på att återvinna det uttjänta fartyget.

Det är lämpligt att Transportstyrelsen får föreskriva om alla de uppgifter som ett fartyg ska meddela i samband med att fartygets återvinning börjar planeras eftersom det är Transportstyrelsen som utfärdar återvinningscertifikat. Transportstyrelsen bör meddela Naturvårdsverket när ett återvinningscertifikat utfärdats.

På motsvarande sätt är det lämpligt att Naturvårdsverket får föreskriva vilka uppgifter en anläggning ska rapportera när anläggningen förbereder ett mottagande av ett uttjänt fartyg som ska återvinnas. De uppgifter som Naturvårdsverket får från en anläggning bör Transportstyrelsen också få kännedom om. Naturvårdsverkets föreskriftsrätt bör framgå av förordningen om anläggningar för återvinning av uttjänt fartyg.

### 5.2.46 Regel 25 Slutrapportering

**Utredningens förslag:** Skyldigheten för en anläggning för återvinning av uttjänt fartyg att utfärda ett intyg om slutförd återvinning för fartyget inom 2 veckor räknat från det att återvinningen avslutades i det formulär som återfinns i konventionens appendix 7 bör framgå av den nya förordningen om anläggningar för återvinning av uttjänta fartyg.

När en anläggning för återvinning av uttjänt fartyg har slutfört återvinningen ska ett intyg om slutförd återvinning utfärdas och skickas till Naturvårdsverket. Intyget ska uppställas enligt formuläret i konventionens appendix 7. När Naturvårdsverket får ett intyg om slutförd återvinning ska Naturvårdsverket också skicka en kopia på intyget till Transportstyrelsen. Naturvårdsverkets skyldighet att vidarebefordra intyget bör också framgå av den nya förordningen.

Intyget ska även innehålla uppgifter om eventuella incidenter och olyckor under återvinningsarbetet. Detta påverkar inte den befintliga rapporteringsskyldigheten enligt arbetsmiljöförfattningarna. Genom intygets rapportering om eventuella incidenter och olyckor för Naturvårdsverket kännedom om sådana händelser, vilket konventionen kräver enligt regel 23.

## 5.3 Överväganden och bedömning med anledning av utkastet till EU-förordningen

**Utredningens bedömning:** Med hänsyn till att förhandlingsarbetet inom EU bara har påbörjats när detta betänkande går till tryck sommaren 2012 och det därför är mycket osäkert hur förordningen kommer att se ut när den eventuellt träder i kraft, är det inte möjligt för utredningen att lägga några förslag med anledning av utkastet till EU-förordning om återvinning av fartyg.

Då det är okänt hur EU-förordningens innehåll kommer se ut om och när den träder i kraft är det inte möjligt för utredningen att lägga några förslag baserat på det förslag till förordning om

återvinning av fartyg som beslutades av kommissionen den 23 mars 2012.

De fartyg som omfattas av EU-förordningen är desamma som omfattas av konventionens bestämmelser. Nedan följer några reflektioner med anledning av utkastet till förordning.

### **5.3.1 Farliga ämnen och material**

Utredningen ser inga hinder att förbjuda ytterligare farliga material och ämnen än de som konventionen upptar då konventionens krav är minimikrav.

Även de i förordningen föreslagna skärpta förbuden av ämnen kan regleras genom Transportstyrelsens befintliga föreskriftsrätt för att på så sätt förbjuda förekomsten av nämnda material på fartyg. Förbudet att installera och använda nämnda material på fartyg medför också att varv, hamnar, reparationsvarv och offshoreterminaler inte kan installera eller använda materialen på fartyg.

### **5.3.2 Kontrakt mellan fartygsägaren och en fartygsåtervinningsanläggning**

Kravet på ett kontrakt medför inga förslag då det regleras i en EU-förordning som blir direkt gällande när den träder i kraft.

### **5.3.3 Krav på fartygsåtervinningsanläggningar**

Enligt förslaget till EU-förordning får ett fartyg bara återvinnas på en återvinningsanläggning som är upptagen i den europeiska förteckningen. De krav som uppställs på en återvinningsanläggning överensstämmer till stor del med kraven i konventionens regler 8 och 17–23. Utöver konventionens krav på en auktoriserad anläggning för återvinning av fartyg tillkommer dock några ytterligare krav enligt utkastet till EU-förordningen. En anläggning måste också sörja för inneslutning av farliga material och ämnen för att förebygga utsläpp av dem, särskilt i tidvattenzoner och även kunna påvisa att läckage kan kontrolleras, även det särskilt i tidvattenzoner. All hantering av farliga material och avfall ska ske på ogenomsläppliga underlag med effektiva dräneringssystem. Det



avfall som uppstår vid återvinningen av ett fartyg får endast överföras till avfallshanteringsanläggningar som är auktoriserade att hantera och bortskaffa sådant avfall utan risk för människors hälsa och på ett miljöriktigt sätt.

Denna skärpning av krav på en återvinningsanläggning torde medföra att många anläggningar i södra Asien inte kan uppfylla EU-kraven utan stora investeringar. Utredningen ser dock inga problem med att förordningen går längre än konventionen i frågan, då konventionen endast uppställer minimikrav.

#### **5.3.4 Upptagandet på europeiska förteckningen över fartygsåtervinningsanläggningar**

Kravet på att en återvinningsanläggning utöver att vara auktoriserad enligt konventionen också måste uppfylla ytterligare EU-krav för att kunna tas upp på den europeiska förteckningen borde medföra att en återvinningsanläggning med dagens standard belägen på en strand i södra Asien inte kan uppfylla EU-kraven även om anläggningen är auktoriserad enligt konventionen. Det borde medföra att kostnaderna för återvinning av fartyg för ett fartyg flaggat med någon av EU-medlemmarnas flagg blir mycket högre om EU-fartyget inte säljs för fortsatt användning. Konventionens regler utgör enligt artikel 1.2 dock inte ett hinder mot att strängare regler införs. Det föreligger således inte något hinder enligt konventionens regler mot att införa strängare EU-regler.

## 6 Konsekvensutredning

### 6.1 Inledning

Utredningens förslag syftar till att anpassa det svenska regelverket till de krav som uppställs i Hong Kong-konventionen eftersom uppdraget är att föreslå nödvändiga författningsändringar för att Sverige ska kunna ratificera konventionen. Således saknas alternativa lösningar.

Utredningens förslag går ut på att föreslå ändringar i lagar och förordningar men en stor del av regelverket föreslås regleras genom myndighetsföreskrifter. Valet att låta en stor del av regleringen ske i myndighetsföreskrifter beror på att en stor del av de områden som berörs av utredningens förslag redan i dag är reglerat i olika föreskrifter.

Beträffande återvinningsanläggningar för uttjänta fartyg saknas sådana i Sverige i dag och det saknas enligt utredningens bedömning anledning att tro att någon återvinningsanläggning ska komma att inrättas framöver. Detta medför dock inte att förslag avseende anläggningar kan anses överflödigt, främst eftersom konventionen kväver att medlemsstater inrättar förfaranden för auktorisering av anläggningar. Således lämnas förslag även i dessa delar trots att det saknas praktiskt tillämpning så länge det saknas en anläggning i Sverige.

Förslagen går i korthet ut på att införa krav på certifikat för fartyg med bruttodräktighet av minst 500 och som används i internationell trafik. Transportstyrelsen föreslås bli behörig myndighet för de frågor som rör fartyg och ska ansvara för att samla in och vidarebefordra information till IMO. En stor del av regelverket kommer att införas i Transportstyrelsens föreskrifter då många regler rörande andra ämnesområden kring exempelvis

certifikat, besiktningsintervaller och tekniska specifikationer redan regleras genom styrelsens föreskrifter.

Det införs också krav på att den som driver en anläggning för återvinning av uttjänta fartyg, utöver att ha bland annat erforderliga tillstånd för miljöfarlig verksamhet enligt miljöbalken, ska vara auktoriserad. Naturvårdsverket föreslås bli behörig myndighet för de frågor som rör sådana anläggningar och få rätt att utfärda föreskrifter om bland annat auktorisering av fartygsskrotare. Det bör framhållas att det idag inte finns några anläggningar för återvinning av uttjänta fartyg och det är enligt utredningens bedömning inte troligt att någon sådan anläggning kommer att inrättas i Sverige.

Utredningen har också att beakta det arbete som pågår inom EU med framtagandet av en förordning om fartygsåtervinning. Som tidigare har nämnts i avsnitt 5.3 lämnar utredningen inte några förslag med anledning av det utkast till EU-förordningen, som när detta skrivs sommaren 2012 endast finns på ett förhandlingsstadium.

## 6.2 Certifieringskrav på fartyg

### 6.2.1 Berörda fartyg och fartygsägare

Enligt konventionens krav ska fartyg som omfattas av konventionen ha ett internationellt inventeringscertifikat över de farliga material och ämnen som förekommer på fartyget. Då fartyget ska återvinnas ska ett återvinningscertifikat utfärdas före resan till återvinningsanläggningen. Det är bara fartyg med en bruttodräktighet om minst 500 som används i internationell trafik som omfattas av kravet på inventerings- och återvinningscertifikat. Ett fartyg med bruttodräktighet om minst 500 som bara trafikerar svenskt sjöterritorium under sin livstid omfattas dock av konventionens regler om det återvinns i en anläggning belägen utanför Sverige. Statsfartyg som används i icke-kommersiell drift omfattas inte heller av konventionens tillämpningsområde.

Storleksmässigt handlar det ungefär om sådana fartyg som Waxholmsbolaget trafikerar Stockholms skärgård med och större. Skärgårdsfartygen rör sig dock bara i svenska vatten och berörs trots storleken inte av kravet på inventeringscertifikat eller

återvinningscertifikat om de återvinns i Sverige. De fartyg som storleksmässigt kan vara berörda är bland annat oljetankfartyg, kemikalietankfartyg, olika transportfartyg för exempelvis bilar och containrar, passagerarfartyg, isbrytare, fiskefartyg, forskningsfartyg och pråmar.

Enligt uppgifter från Transportstyrelsen finns det ca 220–240 fartyg som torde kunna beröras av konventionens krav på certifiering, beroende på om det är fartyg som uteslutande går i nationell trafik men ändå återvinns utanför Sverige eller inte. Ett rederi kan äga flera fartyg vilket medför att det troligen är betydligt färre företag som berörs än det uppgivna antalet fartyg. Samtliga fartyg berörs redan tidigare av andra krav på certifiering. Kostnaden för certifikat drabbar fartygets ägare eller redare.

Enligt konventionen är ett certifikat giltigt i max fem år, sedan måste certifikatet förnyas. Detta medför en förnyad kostnad för fartygsägaren som dock är lägre än initialkostnaden för att erhålla certifikatet första gången. Det samma gäller redan för exempelvis internationellt oljeskyddscertifikat och internationella föroreningscertifikat för toalettavfall respektive för transport av skadliga flytande ämnen i bulk.

### 6.2.2 Kostnader certifiering

Enligt konventionens bestämmelser är det två certifikat som införs för fartygen. Ett inventeringscertifikat som listar förekomsten av farliga material och ämnen krävs för att fartyget ska få användas i internationell trafik. Återvinningscertifikatet ska utfärdas innan återvinning av fartyget påbörjas. Kostnaden speciellt för ett återvinningscertifikat är svår att uppskatta då den plan för fartygets återvinning som ligger till grund för återvinningscertifikatet troligen inte kommer att bli aktuellt att godkännas av Naturvårdsverket eftersom det inte finns någon fartygsåtervinningsanläggning i Sverige. Vidare kan kostnaden helt exporteras genom att ett svenskägt fartyg säljs för fortsatt användning i något annat land, som sedan blir ansvarig för skrotning av fartyget.

Det är Transportstyrelsen som kommer att utfärda certifikaten efter att ha besiktigat fartyget. Transportstyrelsen kommer ha möjlighet att överlåta till klassificeringssällskap så som till exempel Norske Veritas eller Germanischer Lloyd att utfärda certifikat men det är alltid redaren som väljer om fartyget ska besiktigas av

Transportstyrelsen eller ett klassificeringssällskap. Klassificeringssällskapens priser är en förhandlingsfråga mellan parterna och kan därför inte uppskattas. Det är vidare mycket svårt att uppskatta hur lång tid en besiktning för ett inventeringscertifikat kan ta eftersom tidsåtgången är beroende av ett antal faktorer, exempelvis fartygets storlek, hur noggrant de farliga ämnen som konventionen kräver ska finnas nedtecknade har dokumenterats vid byggnationen och om det är ett nytt eller gammalt fartyg. Andra tillsynsförrättningar torde också genomföras vid samma tillfälle. Som jämförelse kan nämnas att andra certifikat enligt en grov uppskattning kan kosta 50 000–70 000 kr.

Utredningen vill framhålla att det redan idag förekommer flera olika certifikat som omfattar fartyg. Certifieringsplikten inträffar tidigt för ett fartyg. För fartyg med bruttodräktighet över 20 kan fartcertifikat, fribordscertifikat och passagerarcertifikat vara aktuellt. Som regelverket fungerar idag är det främst en engångskostnad för att få det nya certifikatet utfärdat men därefter är det en periodisk kostnad då inventeringscertifikatet måste förnyas vart femte år. Dock kan årliga besiktningar för samtliga certifikat för ett fartyg genomföras vid samma tillfälle, liksom förnyelsebesiktningen. För det fall ett fartyg byggs om måste det också ombesiktigas och få ett nytt certifikat vilket medför en större besiktning än när det är fråga om en förnyelse efter fem år. Detta gäller även beträffande andra befintliga certifikat.

Utöver kostnaden för certifiering drabbas också fartyget av olika krav som ska uppfyllas inför återvinning. Fartyget ska minimera rester av bland annat last och drivmedel i tankar och se till att återvinningsanläggningen får all tillgänglig information för att anläggningen ska kunna ta fram fartygets återvinningsplan.

Från och med 1 januari 2013 har Transportstyrelsen föreslagit att hela avgiftssystemet ska ändras då det införs en fast avgift för fartyg som inkluderar alla löpande aktiviteter och kostnader för ett fartyg. Första gången fartyget behöver ett inventerings- eller återvinningscertifikat tar Transportstyrelsen betalt på löpande räkning. Timkostnaden uppgår till 1 400 kr/timme. Transportstyrelsen uppskattar tidsåtgången till mellan 10 och 20 timmar beroende på om fartyget är nytt eller existerande när reglerna träder i kraft. Ett inventeringscertifikat för ett nytt fartyg tar färre timmar i anspråk att besiktiga än ett existerande fartyg, då ett nytt fartyg borde ha dokument på vilka material som återfinns i fartygets konstruktion med sig från varvet som byggt fartyget. De

löpande förnyelserna av certifikaten och tillsyn planeras att ingå i den fasta avgiften och medför enligt Transportstyrelsen troligen inte någon ökad kostnad vare sig för fartyget eller för Transportstyrelsen. Således uppstår endast en engångskostnad för de nya certifikaten. Transportstyrelsen kommer troligen fatta beslut om de nya avgiftsreglerna under hösten 2012.

Vid en besiktning missar fartyget transporttimmar vilket drabbar fartygsägaren. Det är dock inget nytt till följd av konventionen då det samma inträffar för alla typer av besiktningar redan idag. Även här saknas det anledning att uppskatta någon kostnad.

### 6.2.3 Andra kostnader hänförliga till krav på fartyg

Enligt konventionen får inte asbest, PCB och ozonnedbrytande ämnen användas vid fartygskonstruktion. Det är tänkbart att kostnaden för ett fartygs utformning, konstruktion och design utan dessa farliga material och ämnen under en övergångsperiod kan komma att öka, under förutsättningen att ofarliga material medför högre kostnader. Tennorganiska föreningar i påväxthindrande system är redan förbjudet enligt AFS-konventionen och Reachförordningen. Det finns också sedan tidigare i viss utsträckning förbud mot användning av asbest vid byggnation av fartyg.

Kostnaden för att bygga ett nytt fartyg kan komma att öka då konventionens krav medför att det uppställs krav på kännedom om det exakta innehållet i det material som används. Denna kunskap måste ett varv ha om de material som varvet använder till fartyg. Ett varv måste kanske ta fram dokumentation på det exakta innehållet i en järnplåt för att kunna visa att inget förbjudet material eller ämne förekommer i plåten. Varvet måste också anteckna var farliga material och ämnen förekommer på ett fartyg eftersom det ska framgå av inventeringscertifikatet.

Således medför inte förbudet mot asbest, PCB eller ozonnedbrytande ämnen någon ytterligare kostnad i sig men det kan uppstå en ökad kostnad hos varven då dessa måste öka sin kunskap om vilka material som inte får förekomma och kännedom om vilka material som förekommer på fartyget. Utredningen kan i detta skede inte uppskatta sådana kostnader då jämförelser inte är möjliga.

#### 6.2.4 Kostnader hos Transportstyrelsen

Transportstyrelsen kommer som behörig myndighet få delvis utökade uppgifter. Vidare är det en stor del av regelverket som ska genomföras i Transportstyrelsens föreskrifter.

##### *Kostnad för nya föreskrifter*

Transportstyrelsens kostnader för att utfärda föreskrifter är främst en initial kostnad. Vid framtagandet av föreskrifter utses alltid en föreskriftsgrupp som består av en jurist, en sakspecialist och en språkvårdare. Tidsåtgången för att arbeta fram nya föreskrifter vid genomförandet av Hong Kong-konventionen uppskattas till ca 200–250 timmar. Genomsnittslönen vid Transportstyrelsen är ca 35 000 kr i månaden för både jurister och sakspecialister. Då Transportstyrelsen har jurister, sakspecialister och språkvårdare anställda som sysslar med föreskrifter är det inte aktuellt att nyanställa eller hyra in personal för uppdraget att ta fram de nya föreskrifterna som utredningens förslag medför.

Till följd av de nya föreskrifterna tillkommer också informationsinsatser till dem som berörs av de nya reglerna. Kostnaden för informationsinsatser ryms inom Transportstyrelsens befintliga kostnader.

##### *Kostnad för uppdrag som administration*

Transportstyrelsen föreslås fullgöra sådana uppgifter som administrationen ska göra. Således ska flera olika uppgifter rapporteras till Transportstyrelsen (enligt bland annat regel 24) som Transportstyrelsen sedan ansvarar för att vidarebefordra. Dessa uppgifter är en administrativ börda för Transportstyrelsen. Transportstyrelsen utför dock redan idag sådana uppgifter som administrationen enligt MARPOL eller AFS-konventionen ska lämna enligt 4 kap. 7 § FÅFF. Utredningen bedömer inte att någon ökad kostnad uppstår till följd av förslaget att Transportstyrelsen ska ansvara för kontakter med och informationslämnande till IMO.

### 6.2.5 Övriga kostnader

Enligt konventionen ska konventionsstater hjälpa till med teknisk support i form av bland annat utbildning av personal till en konventionsstat som begär sådan hjälp. Motsvarande samarbeten förekommer redan idag genom SIDA och Sjöfartsverket.

För det fall Sverige får en begäran om hjälp får Sverige ta ställning till frågan då. Konventionsåtagandet medför inte någon kostnadsökning för någon myndighet eller företag bara genom att skyldigheten för Sverige uppstår.

## 6.3 Auktorisation av en fartygsskrotare

### 6.3.1 Tillstånd enligt miljöbalken

Den som driver en anläggning för återvinning av uttjänta fartyg behöver ha tillstånd för verksamheten enligt miljöbalkens regler om miljöfarlig verksamhet. Kostnaden att söka tillstånd enligt miljöbalken för den som vill driva en anläggning för återvinning är således inte hänförlig till det nya kravet på auktorisering. Den nödvändiga auktoriseringen är den tillkommande kostnaden till följd av anpassningen av regelverket med anledning av konventionens krav.

### 6.3.2 Auktorisering av fartygsskrotaren

#### *Kostnad för fartygsskrotaren*

Den som vill bedriva fartygsskrotningsverksamhet måste, utöver att ha erforderliga tillstånd enligt miljöbalken, också vara auktoriserad enligt den nya förordningen om anläggningar för återvinning av uttjänta fartyg. Fartygsskrotaren måste ta fram en rad uppgifter för anläggningen. Till stor del ingår dock dessa uppgifter också i de uppgifter som efterfrågas enligt miljöbalkens ansökningsregler.

En anläggning måste enligt konventionen ta fram ledningssystem, processer och metoder för att undvika att riskera skador på anställda eller på människor eller miljön i närheten av anläggningen.



Anläggningens arbete för att minimera och förhindra biverkningar på miljön runt omkring anläggningen ska framgå. Det ska framgå hur anläggningen ska arbeta för att hela tiden beakta IMO:s olika riktlinjer. Anläggningen ska också ta fram en plan för själva anläggningen, som ska innehålla nio olika punkter så som bland annat riktlinjer för arbets-, hälso- och miljöskydd, information och utbildning till arbetstagarna, krisberedskap och handlingsplan för nödsituationer, rapporteringssystem för utsläpp, emissioner, incidenter och olyckor och olika rapporteringssystem för arbets-skador och arbetsolyckor.

Att sammanställa alla efterfrågade handlingar utgör en kostnad för den som vill bedriva fartygsskrotningsverksamhet som delvis går utöver kostnaden att ansöka om tillstånd enligt miljöbalken. Eftersom det inte finns någon anläggning för återvinning av fartyg idag är det dock en kostnad som borde beaktas redan när en verksamhet planeras.

En fartygsskrotningsverksamhets administrativa kostnader för att löpande hålla alla uppgifter uppdaterade och rapportera de olika saker som krävs är kostnader som borde vara uppskattningsbara redan på planeringsstadiet. För det fall det är fråga om någon återvinningsanläggning som vill utöka sin verksamhet till fartygsskrotning borde en stor del av uppgifterna redan finnas. Enligt uppgifter från Naturvårdsverkets rapport 5353 "Pröva eller inte pröva? Förslag till ändringar i förordningen (1998:899) om miljöfarlig verksamhet och hälsoskydd" från 2004 kostar en genomsnittlig tillståndsansökan för en A-verksamhet, som skulle gälla för en anläggning för återvinning av fartyg, verksamhets-utövaren (fartygsskrotaren) ca 600 000 kr. Eftersom flera uppgifter som efterfrågas vid en tillståndsansökan enligt miljöbalken även kan användas vid ansökan om auktorisering tillkommer i vart fall inte en lika stor kostnad den dag en anläggning vill etablera sig i Sverige. Även tillstånd enligt miljöbalken är tidsbegränsade på samma sätt som en fartygsskrotares auktorisation och en löpande kostnad uppstår när tillståndet, liksom auktorisationen, måste förnyas efter ett visst antal år.

#### *Snedvriden konkurrens?*

För det fall ett land med befintliga anläggningar för återvinning av uttjänta fartyg skulle välja att inte tillträda konventionen kan en

snedvriden konkurrenssituation uppstå globalt då en auktoriserad anläggning inte prismässigt torde kunna konkurrera med en anläggning som inte omfattas av auktoriseringskravet. Förvisso kräver konventionen att ett fartyg som omfattas av konventionen och bär en konventionsstats flagg bara återvinns av en auktoriserad anläggning, men det finns inget förbud i konventionen mot att sälja ett fartyg till en icke-konventionsstat och därmed kan syftet med regelverket kringgås. Den största förloraren vid ett sådant agerande är miljön, både lokalt där utsläppen sker och globalt när utsläppen når världshaven och effekterna därigenom sprids världen över.

#### *Kostnad för myndighets handläggning av ansökan av auktorisering*

Själva ansökan om auktorisering ska handläggas av Naturvårdsverket vilket medför att den dag det blir aktuellt med en anläggning för återvinning av fartyg i Sverige så ökar Naturvårdsverkets handläggningsarbete. Med hänsyn till att så pass få fartyg återvinns inom EU idag är det inte troligt att någon anläggning kommer att anläggas i Sverige i framtiden. Således kommer handläggningen av en auktorisation inte medföra ökade kostnader för Naturvårdsverket. Utredningen bedömer att uppdraget som behörig myndighet för auktorisering av fartygskrotare inte medför någon ökad kostnad för Naturvårdsverket.

Även Naturvårdsverket kommer behöva utfärda föreskrifter till följd av utredningens förslag. Naturvårdsverket uppskattar arbetstidsåtgången till ca 200–250 timmar under i huvudsak samma övriga förhållanden som de vid Transportstyrelsen. Därutöver tillkommer informationsinsatser om de nya föreskrifterna.

Naturvårdsverket ska även godkänna ett fartygs återvinningsplan då Naturvårdsverket föreslås bli behörig myndighet för återvinningsanläggningar. Beslutet att godkänna fartygets återvinningsplan ska bland annat skickas till Transportstyrelsen. Den dag det finns en anläggning för återvinning av fartyg i Sverige uppstår denna administrativa kostnad för Naturvårdsverket.

Kostnaden för tillsyn över en anläggning för återvinning av fartyg föreslås utövas av länsstyrelse då bestämmelserna om tillsyn återfinns i miljöbalken. Utredningen poängterar att denna tillsyn inte följer av konventionens krav på auktorisering och alltså inte är resultatet av förslagen i detta betänkande. Eftersom det inte finns någon anläggning för återvinning av fartyg idag uppstår ingen

kostnad vid länsstyrelsen genom utpekandet som tillsynsansvarig. Först den dag en anläggning inrättas skulle tillsynen kunna anses öka, men inte till följd av utredningens förslag.

Några samhällsekonomiska kostnader bedöms enligt utredningen inte uppstå.

## 6.4 Miljökonsekvenser

Regleringen av förekomsten av farliga material och ämnen medför en minskad global förekomst av dem. Användningen av asbest, ozonnedbrytande ämnen och PCB är redan idag till stor del förbjuden i Sverige och inom EU. Vissa ämnen är också internationellt reglerade. Förbudet mot farliga material och ämnen på fartyg medför på sikt en minskad förekomst av ämnena i de länder som återvinner fartyg. Eftersom de länder i främst södra Asien som idag återvinner fartyg på sina stränder inte tar hand om farliga material och ämnen på ett miljöriktigt sätt, blir det reglerade förekomsten av farliga material och ämnen på fartyg en stor vinst för miljön. Genom kravet på inventering av farliga ämnen ökar kunskapen om vilka farliga ämnen fartyget som ska återvinnas innehåller och detta ger bättre förutsättningar för anläggningen att kunna omhänderta dessa material. De krav som ställs på återvinningsanläggningarna att förebygga spill och utsläpp bidrar till minskad miljöpåverkan liksom kravet att den auktoriserade fartygsskrotaren ska ta hand om det avfall som genereras på ett miljösäkert sätt.

Utredningen vill dock framhålla att dessa konsekvenser uppstår på mycket lång sikt då konventionen måste träda i kraft innan nya fartyg och anläggningar omfattas av bestämmelserna. Enligt EU:s förslag till förordning, se bilaga 4, kommer konventionen sannolikt inte träda i kraft före år 2020. En total utfasning av farliga material och ämnen torde sedan dröja ytterligare tid eftersom det dröjer ca 50–70 år innan de nyaste fartygen tillverkade precis innan konventionen träder i kraft anses uttjänta och redo för återvinning.

Konventionen uppställer dock krav på att fartyget även ska minimera driftmässigt avfall innan fartyget anländer till återvinningsanläggningen och det är ett helt nytt krav som omgående borde ge positiva effekter på miljön.

Vissa förbättringar borde dock inträffa tidigare än ovan uppskattning då ny installation av farliga material och ämnen är

förbjudna på alla befintliga fartyg eftersom konventionens bestämmelser inte bara träffar nya fartyg. Ozonnedbrytande ämnen får enligt konventionen inte alls fyllas på efter år 2020 och tennorganiska föreningar i påväxthindrande system är redan förbjudet enligt AFS-konventionen och Reachförordningen.

Trots långsiktigheten innan konventionens bestämmelser får genomslag måste reglerna ändå anses vara en vinst för miljön på sikt. Utredningen kan således inte se några nackdelar för det samlade miljöarbetet eller att några negativa effekter för miljön skulle uppstå.

## 7 Författningskommentar

### 7.1 Förslaget till lag om ändring i lagen (1980:424) om åtgärder mot förorening från fartyg

#### 1 kap.

1 § I denna lag finns bestämmelser om förbud mot förorening från fartyg, mottagning av skadliga ämnen från fartyg, fartygs konstruktion, *återvinning av fartyg*, tillsyn, och andra åtgärder för att förebygga eller begränsa förorening från fartyg samt om förundersökning vid brott mot bestämmelser i denna lag eller mot föreskrifter som har meddelats med stöd av lagen.

Bestämmelser om rederiers och fartygs säkerhetsorganisation, vilka även avser att skydda miljön, finns i fartygssäkerhetslagen (2003:364).

I paragrafens *första stycke* förs det in att lagen också innehåller bestämmelser om återvinning av fartyg. Några andra paragrafer i LÅFF ändras dock inte. Däremot föreslås en del ändringar i den till lagen hörande förordningen (1980:789) om åtgärder mot förorening från fartyg, FÅFF. Den föreslagna ändringen utgör ett förtydligande av att lagen är tillämplig även på frågor om återvinning av fartyg.

Andra stycket ändras inte.

Övervägandena finns i avsnitt 5.1.1 och 5.2.3.

## 7.2 Förslaget till lag om ändring i miljöbalken (1998:808)

### 15 kap.

24 a § Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om

1. att den som bedriver yrkesmässig verksamhet som syftar till att återvinna, återanvända eller bortskaffa uttjänta fartyg med en bruttodräktighet av minst 500 som är eller har använts i internationell trafik, förutom de statsfartyg som inte drivs i kommersiellt syfte, (fartygsskrotare) ska vara auktoriserad och om villkoren för auktorisation av fartygsskrotare,
2. yrkesmässig demontering och annat liknande yrkesmässigt omhändertagande av uttjänta fartyg, och
3. skyldighet för anläggningar för återvinning av uttjänta fartyg att utfärda intyg om slutförd återvinning och lämna uppgifter om återanvändningsgrad, återvinningsgrad eller andra förhållanden som rör de uttjänta fartyg som anläggningen tagit emot.

I paragrafen i miljöbalken förs det in ett nytt bemyndigande för regeringen att meddela föreskrifter om fartygsskrotare och därmed sammanhängande frågor. Regeringen har också möjlighet att låta den myndighet som regeringen bestämmer meddela föreskrifter i samma frågor.

Av *första punkten* framgår att det bara är sådana fartygsskrotare som yrkesmässigt återvinner, återanvänder eller bortskaffar uttjänta fartyg med bruttodräktighet av minst 500 och som är eller har använts i internationell trafik som måste vara auktoriserad. Detta överensstämmer med definitionen i den internationella Hong Kong-konventionen om säker och miljöriktig fartygsåtervinning (Hong Kong-konventionen eller bara konventionen), se artikel 2. Kravet på auktorisation uppställs i konventionens artikel 6, där det anges att statsfartyg i internationell trafik vars bruttodräktighet överstiger 500 och som drivs i kommersiellt syfte omfattas av kraven. Vid återvinning av motsvarande statsfartyg som inte drivs i kommersiellt syfte behöver däremot fartygsskrotaren inte vara auktoriserad enligt konventionen. Detta kommer också till uttryck i paragrafen. Även de villkor som ska vara uppfyllda för att en

fartygsskrotare ska kunna auktoriseras omfattas av föreskriftsrätten. I den föreslagna förordningen om anläggningar för återvinning av uttjänta fartyg definieras bland annat uttjänt fartyg. Den reglerar också övriga auktorisationskrav.

Enligt *andra punkten* kan regeringen, eller den myndighet regeringen utser, föreskriva om yrkesmässigt omhändertagande eller demontering av uttjänta fartyg. Bestämmelsen saknar praktisk betydelse i dagsläget då det inte finns återvinningsanläggningar i Sverige. För det fall en anläggning inrättas i Sverige kan dock bemyndigandet användas.

Av den *tredje punkten* framgår det att regeringen också får utfärda föreskrifter om att en anläggning för återvinning av uttjänta fartyg är skyldig att utfärda intyg om slutförd återvinning. Krav på intyg om slutförd återvinning återfinns i konventionens regel 25. Krav på utfärdande av intyg om slutförd återvinning förs in i den nya förordningen.

Övervägandena finns i avsnitt 5.2.6.

### **7.3 Förslaget till förordning om anläggningar för återvinning av uttjänta fartyg**

**1 §** Denna förordning är meddelad med stöd av 15 kap. 24 a § miljöbalken i fråga om 3–7, 9–13 och 16–19 §§, och i övrigt med stöd av 8 kap. 7 § regeringsformen.

Förordningen är meddelad med stöd av den föreslagna ändringen i miljöbalken samt med stöd av regeringens så kallade restkompetens enligt 8 kap. 7 § regeringsformen.

Övervägandena finns i avsnitt 5.2.6.

#### **Definitioner**

**2 §** I denna förordning avses med *uttjänt fartyg*: alla typer av fartyg med en bruttodräktighet om 500 eller över som används eller har använts i internationell trafik, förutom de statsfartyg som inte drivs i kommersiellt syfte, samt är avfall, *anläggning för återvinning av uttjänta fartyg*: ett angivet område som utgörs av en plats, varv eller anläggning och som används för att återvinna uttjänta fartyg,

*fartygsåtervinningsverksamhet*: en aktivitet som syftar till att återvinna, återanvända eller bortsöka uttjänta fartyg,  
*fartygsskrotare*: den som bedriver fartygsåtervinningsverksamhet,  
*återvinningsplan för fartyg*: plan för hur ett uttjänt fartyg ska återvinnas som tas fram av fartygsskrotaren och ska godkännas av Naturvårdsverket,  
*återvinningscertifikat*: certifikat som Transportstyrelsen utfärdar för det uttjänta fartyget tidigast tre månader innan återvinningen ska påbörjas och som baseras på fartygets godkända återvinningsplan,  
*mottagningsbekräftelse*: en skriftlig bekräftelse som Naturvårdsverket skickar ut när en ansökan om att få en återvinningsplan godkänd har tagits emot,  
*intyg om slutförd återvinning*: ett skriftligt intyg som utfärdas av fartygsskrotaren när återvinningen av det uttjänta fartyget är genomförd.

Av paragrafen framgår de definitioner som används i förordningen. Definitionen av uttjänta fartyg överensstämmer med konventionens definition i artikel 2. Återvinningsplan för fartyg regleras i konventionens regel 9. Krav på certifikat följer av artikel 5 och regel 10. Kravet på att en mottagningsbekräftelse ska skickas ut följer av regel 9. Eftersom återvinning av uttjänta fartyg är en tjänst enligt lagen (2009:1079) om tjänster på den inre marknaden (tjänstelagen) ska ett mottagningsbevis på en fullständig ansökan om auktorisation skickas ut med uppgifter om hur lång handläggningstiden maximalt är. För att skilja tjänstelagens mottagningsbevis från konventionens motsvarighet (som regleras i konventionens regel 9) används uttrycket mottagningsbekräftelse när det är fråga om konventionens åsyftade bevis. Detta för att skilja de olika typerna av mottagningsuppgifter åt. Se vidare under 8 §. Intyg om slutförd återvinning regleras i regel 25.

Övervägandena finns bland annat i avsnitt 5.2.6.

## Auktorisation

### 3 § En fartygsskrotare ska vara auktoriserad.

Paragrafen uppställer kravet på att en fartygsskrotare måste vara auktoriserad under de villkor som anges i 4 §. Kravet uppställs i konventionens artikel 6. Det är den fysiska person som ska driva



verksamheten som ska vara auktoriserad och en auktorisering är personlig.

Övervägandena finns i avsnitt 5.2.10, 5.2.6 och 5.2.37.

**4 §** Den som bedriver eller avser att bedriva fartygs-återvinningsverksamhet kan efter ansökan och genomförd besiktning av anläggningen få auktorisation, om

1. de tillstånd som kan behövas enligt plan- och bygglagen (2010:900) eller miljöbalken har meddelats för verksamheten och för upplag, byggnader eller andra anläggningar,
2. sökande kan visa att uttjänta fartyg som den sökande tar emot för återvinning kommer att omhändertas på ett från hälso- och miljösynpunkt godtagbart sätt,
3. det inte finns anledning att anta att sökande åsidosätter de bestämmelser och tillståndsvillkor som gäller för verksamheten enligt miljöbalken, plan- och bygglagen, lagen (1980:424) om åtgärder mot förorening från fartyg eller föreskrifter som meddelats med stöd av dem, och
4. sökande inte är underårig, försatt i konkurs eller har förvaltare enligt 11 kap. 7 § föräldrabalken.

Paragrafen innehåller de förutsättningar som måste vara uppfyllda för att en fartygsskrotare ska kunna få auktorisation. I paragrafen anges att en anläggning för återvinning av uttjänta fartyg måste besiktigas innan fartygsskrotaren kan auktoriseras och de övriga villkor som gäller. En ytterligare förutsättning för att få auktorisation är att fartygsskrotaren har erforderliga tillstånd för verksamheten i enlighet med miljöbalken och plan- och bygglagen (PBL). Kravet i *punkten 2* uppställs också för en tillståndsansökan för verksamheten enligt miljöbalken. Således kan vissa uppgifter från en tillståndsansökan enligt miljöbalken återanvändas i auktoriseringsansökan.

Enligt punkten 3 ska även LÅFF eller föreskrifter meddelade med stöd av LÅFF beaktas. De fartyg som omfattas av krav på inventerings- eller återvinningscertifikat regleras i LÅFF, FÅFF och Transportstyrelsens föreskrifter. Om det finns anledning att anta att en blivande fartygsskrotare på något sätt inte kommer följa de bestämmelser som regleras i LÅFF, FÅFF eller föreskrifter och som berör en återvinningsanläggning för fartyg ska auktorisation inte meddelas.

Övervägandena finns i avsnitt 5.2.5, 5.2.6 och 5.2.36.

## 5 § En ansökan om auktorisation ska innehålla

1. uppgifter om
  - a. sökandens namn, adress och person- eller organisationsnummer,
  - b. platsen för upplag, byggnader eller andra anläggningar där sökanden bedriver eller avser att bedriva fartygsskrotningsverksamhet,
  - c. förhållanden som avses i 4 § 1 och 2, och
2. handlingar som visar att de villkor som anges i 4 § 1, 2 och 4 är uppfyllda.

Paragrafen reglerar vad en ansökan om auktorisation ska innehålla. Det är den som ska driva återvinningsverksamheten som ska ansöka om auktorisering.

Den som vill bli auktoriserad fartygsskrotare ska lämna efterfrågade uppgifter men även skicka med de handlingar som visar att nödvändiga tillstånd enligt PBL och miljöbalken finns, att de uttjänata fartygen kommer att omhändertas på ett från hälso- och miljösynpunkt godtagbart sätt och att sökande inte är underårig, försatt i konkurs eller har förvaltare enligt reglerna i föräldrabalken (11 kap. 7 §). Detta framgår av hänvisningen till paragrafens punkt 2. Många av uppgifterna ska också lämnas i samband med tillståndsansökan enligt miljöbalken och kan därför återanvändas i det nu aktuella sammanhanget.

Övervägandena finns i avsnitt 5.2.6 och 5.2.37.

## 6 § En ansökan om auktorisation prövas av Naturvårdsverket som i samband därmed genomför en besiktning av anläggningen.

I paragrafen pekas Naturvårdsverket ut som den myndighet som ska handlägga ansökningar om auktorisation. Det är även Naturvårdsverket som ska besiktiga anläggningen innan beslut om auktorisation kan fattas. Naturvårdsverket får enligt 18 § också möjlighet att utfärda föreskrifter om bland annat besiktningar.

Övervägandena finns i avsnitt 5.2.37.

**7 § Auktorisation ges för viss tid, dock högst fem år, och får förnyas efter ansökan.**

En auktorisation ska alltid vara tidsbegränsad och får gälla i högst fem år enligt konventionens regel 16. Även tillstånd för verksamheten enligt miljöbalken är oftast tidsbestämda. Det är möjligt att förnya en auktorisation efter ansökan ett obegränsat antal tillfällen men aldrig för längre tid än fem år varje gång. En besiktning ska genomföras även vid en ansökan om förnyad auktorisation, vilket framgår av 6 § då ingen skillnad görs mellan en ansökan eller en ansökan om förlängning.

Övervägandena finns i avsnitt 5.2.37.

**8 § I ett ärende om auktorisation ska Naturvårdsverket enligt 6 § besluta i ärendet inom sex månader från det att en fullständig ansökan kom in till Naturvårdsverket. Om det är nödvändigt på grund av utredningen i ärendet, får tiden förlängas. En sådan förlängning får inte göras mer än en gång i ärendet. Förlängningen får inte avse mer än en månad utöver de ursprungliga sex månaderna. Sökanden ska informeras om förlängningen och skälen för den innan den ursprungliga tidsfristen har gått ut.**

Bestämmelser om att ett mottagningsbevis ska skickas till sökanden när en fullständig ansökan har kommit in och om innehållet i ett sådant bevis finns i 8 § lagen (2009:1079) om tjänster på den inre marknaden.

Paragrafen följer av lagen (2009:1079) om tjänster på den inre marknaden (tjänstelagen) eftersom fartygsskrotning är en sådan tjänst som omfattas av 7 § tjänstelagen. Bestämmelsen har inget samband med konventionen.

Naturvårdsverket ska fatta beslut om auktorisering inom sex månader från det att en fullständig ansökan inkommit. Om Naturvårdsverket bedömer att det behövs får handläggningstiden förlängas en gång med högst sju månader till. Eftersom den sökande ska informeras om handläggningstiden ska Naturvårdsverket skicka ut ett mottagningsbevis enligt 8 § tjänstelagen. Detta mottagningsbevis är inte det samma som den mottagningsbekaftelse som Naturvårdsverket måste skicka ut inom tre dagar enligt 17 §, men det föreligger inga hinder att kombinera de båda utskicken i ett meddelande till den sökande.

Övervägandena finns i avsnitt 5.2.6.

### Upphörande och återkallelse av auktorisation

#### 9 § En auktorisation upphör att gälla

1. ett år efter det att en auktoriserad fartygsskrotare har avlidit eller fått en förvaltare enligt 11 kap. 7 § föräldrabalken, eller
2. om en auktoriserad fartygsskrotare försätts i konkurs, när konkursen är avslutad.

En auktorisation upphör automatiskt att gälla ett år efter det att fartygsskrotaren har avlidit eller fått en förvaltare. Den upphör också när en fartygsskrotares konkurs är avslutad. Eftersom det är den som driver fartygsåtervinningsverksamheten som också är auktoriserad måste omständigheter hänförliga till fartygsskrotarens person också medföra att auktoriseringen påverkas. Om fartygsskrotaren avlider, får förvaltare eller försätts i konkurs är det inte möjligt för denne att fortsätta ansvara för fartygsåtervinningsverksamheten och auktorisationen ska upphöra.

Utöver angivna omständigheter kan Naturvårdsverket även i ett särskilt beslut återkalla en auktorisation, se 12 §.

Övervägandena finns i avsnitt 5.2.10 och 5.2.37.

**10 § Om en auktoriserad fartygsskrotare avlider, försätts i konkurs eller får förvaltare enligt 11 kap. 7 § föräldrabalken ska dödsboet, konkursförvaltaren eller förvaltaren enligt 11 kap. 7 § föräldrabalken utan dröjsmål anmäla dödsfallet, konkursen respektive förvaltarförordnandet till Naturvårdsverket.**

Skyldigheten att utan dröjsmål anmäla att fartygsskrotaren avlider, försätts i konkurs eller får förvaltare åvilar dödsboet, konkursförvaltaren respektive förvaltaren. Det är till Naturvårdsverket som anmälan ska göras.

Övervägandena finns i avsnitt 5.2.37.

11 § En auktoriserad fartygsskrotare som inte utnyttjar sin auktorisation ska snarast skriftligen anmäla detta till Naturvårdsverket.

För det fall en fartygsskrotare inte använder sin auktorisation ska det snarast anmälas till Naturvårdsverket. Eftersom det saknas fartygsskrotare i Sverige är det svårt att uppskatta antal uppdrag eller omfattningen av en fartygsskrotarens verksamhet. Därför får det vara upp till fartygsskrotaren att anmäla när fartygsskrotaren har bestämt sig för att inte längre använda sin auktorisation. Skyldigheten att anmäla följer med auktoriseringen och träffar den auktoriserade fartygsskrotaren. Bestämmelsen kompletteras av punkten 7 i 12 §, se nedan.

Övervägandena finns i avsnitt 5.2.37.

12 § Naturvårdsverket ska återkalla en auktorisation om

1. det inträder en sådan omständighet att fartygsskrotaren inte skulle ha fått en auktorisation enligt 4 § 1, 2 och 4,
2. fartygsskrotaren i väsentlig mån åsidosätter sina skyldigheter enligt denna förordning eller enligt föreskrifter som meddelats med stöd av förordningen,
3. fartygsskrotaren i väsentlig mån åsidosätter sina skyldigheter enligt bestämmelser om tillståndsvillkor som gäller för verksamheten enligt miljöbalken, plan- och bygglagen (2010:900) eller föreskrifter som meddelats med stöd av dem,
4. fartygsskrotaren tar emot, eller påbörjar återvinning av, fartyg som saknar återvinningscertifikat eller som anläggningen inte är auktoriserad att återvinna,
5. fartygsskrotaren inte håller auktoriseringsdokument tillgängliga till den som begär att få ta del av sådana handlingar,
6. fartygsskrotaren inte utfärdar intyg om slutförd återvinning och rapporterar till Naturvårdsverket inom fjorton dagar från det att återvinningen slutfördes, eller
7. fartygsskrotaren inte använder sig av auktorisationen.

Paragrafen reglerar när Naturvårdsverket *ska* återkalla en fartygsskrotares auktorisation. Det är inte valfritt om återkallelse ska ske eller inte, utan den ska återkallas om någon av de angivna omständigheterna inträffar.

Om det framkommer att fartygsskrotaren efter det att denne blivit auktoriserad, inte längre uppfyller de villkor som ställs för att få en auktorisation enligt 4 § 1, 2, och 4, d.v.s. för att fartygsskrotaren inte har nödvändiga tillstånd enligt miljöbalken eller PBL, inte omhändertar de utjänta fartygen på ett från hälso- och miljösynpunkt godtagbart sätt eller fartygsskrotaren är underårig, satt i konkurs eller har förvaltare ska auktorisationen återkallas enligt *punkten 1*.

Om en fartygsskrotare i väsentlig mån åsidosätter sina skyldigheter enligt denna förordning eller föreskrifter som främst Naturvårdsverket har meddelat med stöd av förordningen ska auktorisationen återkallas enligt *punkten 2*. Genom hänvisningen i punkten 2 till bland annat 4 § punkten 3 omfattas även ett väsentligt åsidosättande av LÅFF, FÅFF eller Transportstyrelsens föreskrifter av skyldigheten för Naturvårdsverket att återkalla en auktorisation.

För det fall en fartygsskrotare inte följer de tillståndsvillkor som följer av miljöbalken, PBL eller föreskrifter meddelade med stöd av dem ska en auktorisation återkallas enligt *punkten 3*.

Om en fartygsskrotare tar emot ett fartyg som inte har ett återvinningscertifikat utfärdat eller som anläggningen inte är auktoriserad att återvinna ska auktorisationen återkallas enligt *punkten 5*. Kravet uppställs i konventionens artikel 7. Detsamma gäller om en sådan återvinning påbörjas innan ett återvinningscertifikat är utfärdat av Transportstyrelsen.

En fartygsskrotare ska hålla auktoriseringsdokument tillgängliga för den som vill ta del av handlingarna. Om handlingarna inte är tillgängliga ska auktoriseringen återkallas. Var och en ska ha rätt att få ta del av handlingarna.

En fartygsskrotare har en skyldighet att utfärda ett intyg om slutförd återvinning och skicka det till Naturvårdsverket inom fjorton dagar från det att återvinningen slutfördes. Om detta inte görs inom fjorton dagar ska auktorisationen återkallas. Enligt konventionens regel 25 åvilar skyldigheten att utfärda ett intyg om slutförd återvinning anläggningen. I enlighet med tidigare redogörelse under 3 § åvilar skyldigheten i stället fartygsskrotaren i Sverige.

Slutligen ska en auktorisation återkallas om en fartygsskrotare inte använder sig av auktorisationen enligt *punkten 7*. Bestämmelsen kompletteras av fartygsskrotarens anmälningsskyldighet i 11 §.

Övervägandena finns i avsnitt 5.2.29 och 5.2.37.

### Övriga skyldigheter för en fartygsskrotare

13 § En fartygsskrotare ska ta fram en återvinningsplan för det fartyg som ska återvinnas. Fartygets återvinningsplan ska godkännas av Naturvårdsverket.

En fartygsskrotare ska ta fram en plan för anläggningen med det innehåll som Naturvårdsverket bestämmer.

Enligt *första stycket* ska en auktoriserad fartygsskrotare ta fram en återvinningsplan för det fartyg som ska återvinnas. Skyldigheten uppställs i konventionens regel 9. Återvinningsplanen ska godkännas av Naturvårdsverket. Naturvårdsverket ska fatta ett beslut om att godkänna planen om alla förutsättningar är uppfyllda.

Enligt *andra stycket* ska en fartygsskrotare också ta fram en plan för anläggningen, vilket krävs enligt konventionens regel 18. Enligt 18 § får Naturvårdsverket meddela föreskrifter om bland annat innehållet i anläggningens plan.

Övervägandena finns i avsnitt 5.2.30 och 5.2.39.

### Redovisning och tillsyn

14 § Naturvårdsverket ska till Transportstyrelsen lämna uppgift om

1. beslut att ge eller återkalla en auktorisation och eventuella åtgärder vidtagna med anledning av återkallandet samt underlag för beslutet,
2. auktorisation som har upphört att gälla enligt 9 §,
3. beslut att godkänna ett fartygs återvinningsplan enligt 13 §,
4. inkomna intyg om slutförd återvinning, och
5. ändring i ett förhållande som avses i 1–4.

Eftersom Naturvårdsverket godkänner ett fartygs återvinningsplan men Transportstyrelsen utfärdar återvinningscertifikat för fartyget efter att ha genomfört en besiktning av fartyget, måste Naturvårdsverket lämna vissa uppgifter till Transportstyrelsen. Beslut att meddela eller återkalla en auktorisation, oavsett anledning, måste

därför meddelas Transportstyrelsen. Även eventuella åtgärder som Naturvårdsverket vidtar enligt till exempel 19 § ska också meddelas. Transportstyrelsen ska även få ta del av det underlag som har legat till grund för Naturvårdsverkets beslut att ge eller återkalla en auktorisation.

När Naturvårdsverket godkänner ett fartygs återvinningsplan måste Transportstyrelsen underrättas enligt *punkten 3*. Återvinningsplanen utgör ett underlag för återvinningscertifikatet som Transportstyrelsen utfärdar för ett fartyg.

När en fartygsskrotare har avslutat arbetet med att återvinna ett fartyg ska fartygsskrotaren utfärda ett intyg om slutförd återvinning. Naturvårdsverket måste meddela Transportstyrelsen när det får in ett sådant intyg samt om uppgifterna i det enligt *punkten 4*.

Övervägandena finns i avsnitt 5.2.36 och 5.2.30.

**15 § Bestämmelser om tillsyn finns i 26 kap. miljöbalken och i miljötillsynsförordningen (2011:13). Bestämmelser om det operativa tillsynsansvar som hör samman med denna förordning finns i 26 kap. 3 § tredje stycket miljöbalken samt 2 kap. 29 och 30 §§ miljötillsynsförordningen.**

**Bestämmelser om avgifter finns i förordningen (1998:940) om avgifter för prövning och tillsyn enligt miljöbalken.**

Eftersom en anläggning måste ha tillstånd för verksamheten enligt miljöbalkens regler omfattas fartygsåtervinningsverksamhet även av miljöbalkens regler om tillsyn och ansvar. Även regler om avgifter för prövning av ansökan och tillsyn återfinns i förordningen (1998:940) om avgifter för prövning och tillsyn enligt miljöbalken.

Övervägandena finns i avsnitt 5.2.36.

### **Behörig myndighet**

**16 § Naturvårdsverket är behörig myndighet och handlägger ansökningar om auktorisation, godkännande av ett fartygs återvinningsplan samt frågor kring planen för en anläggning för återvinning av uttjänata fartyg.**

Paragrafen pekar ut Naturvårdsverket som behörig myndighet för de delar av Hong Kong-konventionens olika delar som avser åter-



vinningsanläggningar. Naturvårdsverket ska handlägga auktoriseringsansökningar och ska också godkänna ett fartygs återvinningsplan.

Transportstyrelsen är behörig myndighet för fartyg. Godkännande av ett fartygs återvinningsplan skulle kunna anses vara en fråga som Transportstyrelsen skulle ansvara för, men då det är fartygsskrotaren som ska ta fram återvinningsplanen ska istället Naturvårdsverket godkänna fartygs återvinningsplaner. Återvinningsplanen bygger på uppgifter från och om det fartyg som ska återvinnas. Återvinningsplanen ligger sedan till grund för det av Transportstyrelsen utfärdade återvinningscertifikatet för fartyget. Således kommer ett samarbete mellan Naturvårdsverket och Transportstyrelsen behöva utvecklas då Transportstyrelsen har rätt att utfärda föreskrifter om bland annat fartygs certifikat, vilket inkluderar återvinningscertifikat.

Utöver det ovan nämnda hanterar Naturvårdsverket även frågor kring anläggningens plan som krävs enligt konventionens regel 18.

Övervägandena finns i avsnitt 5.2.36 och 5.2.37.

**17 § Naturvårdsverket ska skicka ut en mottagningsbekräftelse inom tre arbetsdagar till fartygsskrotaren, fartygsägaren och Transportstyrelsen när en återvinningsplan för ett uttjänt fartyg har inkommit.**

Enligt regel 9.4.1 i konventionen ska den behöriga myndigheten, det vill säga Naturvårdsverket, skicka ut en mottagningsbekräftelse inom tre arbetsdagar från det att en återvinningsplan för ett uttjänt fartyg har kommit in. Tyst godkännande av fartygets återvinningsplan ska inte tillämpas. Naturvårdsverket ska skicka mottagningsbekräftelsen till fartygsskrotaren, fartygsägaren och Transportstyrelsen. Transportstyrelsen måste få kännedom om att en återvinningsplan för ett fartyg håller på att behandlas eftersom det är Transportstyrelsen som, efter genomförd besiktning av fartyget, utfärdar återvinningscertifikatet för fartyget.

Övervägandena finns i avsnitt 5.2.30.

## **Bemyndiganden**

**18 § Naturvårdsverket får meddela föreskrifter**

- 1. om innehåll och övriga frågor kring de olika planer och rapporter som i enlighet med 4, 5 och 13 §§ ska upprättas eller vidtas av en fartygsskrotare,**

2. om vilka uppgifter en fartygsskrotare behöver för att kunna ta fram ett fartygs återvinningsplan,
3. om besiktning och inspektion av anläggningar för återvinning av uttjänta fartyg, och
4. om ytterligare uppgifter som en ansökan om auktorisation ska innehålla.

Innan Naturvårdsverket meddelar föreskrifter enligt punkten 2 ska Naturvårdsverket höra Transportstyrelsen.

Paragrafen innehåller bemyndiganden för Naturvårdsverket att utfärda föreskrifter. Naturvårdsverket får enligt *första punkten* meddela föreskrifter om innehållet och övriga frågor kring de planer och rapporter som ska upprättas. De planer och rapporter som avses är de som anges i 4, 5 och 13 §§. Förutom de olika handlingar som behövs för att en fartygsskrotare ska kunna bli auktoriserad får Naturvårdsverket således också utfärda föreskrifter om fartygs återvinningsplan och planen för återvinningsanläggningen. Förutom innehållet i planerna får Naturvårdsverket föreskriva hur planerna ska utformas eller genomföras men också hur anläggningsplanen ska hållas aktuell och uppdaterad. Innehållet i planen för återvinningsanläggningen följer av konventionens regel 18. Det är troligt att Naturvårdsverket behöver samarbeta med andra myndigheter inom deras ansvarsområden. Punkten behandlas i avsnitt 5.2.39.

Enligt paragrafens *andra punkt* får Naturvårdsverket meddela föreskrifter om de uppgifter en fartygsskrotare behöver för att kunna arbeta fram ett fartygs återvinningsplan. Fartygets återvinningsplan regleras i konventionens regel 9. Innan Naturvårdsverket utfärdar föreskrifter enligt andra punkten måste Transportstyrelsen höras, då det är fartygsägarens uppgifter som kommer att ligga till grund för fartygets återvinningsplan och det är Transportstyrelsen som utfärdar föreskrifter om bland annat certifikat och fartygs konstruktion. Se överväganden och förslag i avsnitt 5.2.30.

Naturvårdsverket får även utfärda föreskrifter om besiktning och inspektion av anläggningar för återvinning av uttjänta fartyg enligt *tredje punkten*. Konventionen ställer som krav att en återvinningsanläggning ska besiktigas innan den auktoriseras enligt regel 16. Eftersom Naturvårdsverket ska vara behörig myndighet och utöva tillsyn över auktoriserade anläggningar är det lämpligt att

Naturvårdsverket också får föreskriva om besiktningar och inspektioner.

Övervägandena finns i avsnitt 5.2.38.

## **Straffbestämmelser**

**19 § Till böter döms den som med uppsåt eller av oaktsamhet**

- 1. bedriver yrkesmässig fartygsskrotning utan att vara auktoriserad,**
- 2. obehörigen utger sig för att vara auktoriserad fartygsskrotare,**
- 3. utfärdar intyg om slutförd återvinning utan att vara auktoriserad,**
- 4. inte rapporterar slutförd återvinning till Naturvårdsverket i rätt tid,**
- 5. påbörjar återvinning av ett fartyg som ska ha men saknar återvinningscertifikat, eller**
- 6. återvinner ett fartyg på ett sätt som inte överensstämmer med fartygets återvinningsplan.**

Den som har överträtt ett vitesföreläggande eller ett vitesförbud enligt 26 kap. miljöbalken får inte dömas till straff enligt denna förordning för en gärning som omfattas av föreläggandet eller förbudet.

Ansvar ska inte dömas ut enligt denna paragraf, om ansvar för gärningen kan dömas ut enligt 29 kap. miljöbalken.

Paragrafen straffbelägger ett antal gärningar för vilka böter ska kunna utdömas. Paragrafen omfattar brott som begås inte bara uppsåtligen utan också av oaktsamhet.

Eftersom en fartygsskrotare måste ha tillstånd för verksamheten enligt i vart fall miljöbalkens regler omfattas verksamheten av miljöbalkens straffbestämmelser. Det är dock möjligt att en fartygsskrotare bryter mot ett auktoriseringskrav utan att också bryta mot miljöbalkens bestämmelser, varför vissa gärningar bör straffbeläggas i denna förordning. Det ska dock inte vara möjligt att straffas både enligt miljöbalken och denna förordning samtidigt. Det framgår av *andra* och *tredje stycket* att straff eller ansvar inte ska dömas ut enligt 19 § om ansvar eller straff enligt 26 eller 29 kap. miljöbalken kan dömas ut.

Paragrafen medför att konventionens artikel 10 uppfylls avseende återvinningsanläggningar.

Övervägandena finns i avsnitt 5.2.10 och 5.2.29.

### Överklagande

**20 § Bestämmelser om överklagande av beslut finns i 19 kap. miljöbalken.**

Paragrafen innehåller en hänvisning till överklagandebestämmelserna i miljöbalkens 19 kap.

## **7.4 Förslaget till förordning om ändring i förordningen (1980:789) om åtgärder mot förorening från fartyg**

**2 kap.**

**1 a § Med Hong Kong-konventionen avses i denna förordning 2009 års internationella Hong Kong-konvention om säker och miljöriktig fartygsåtervinning (Hong Kong-konventionen) med tillhörande bilagor och appendix.**

Genom paragrafen, som är ny, förs det in en definition av Hong Kong-konventionen på samma sätt som den befintliga definitionen av 1973 års internationella konvention till förhindrande av förorening från fartyg och 1978 års tilläggsprotokoll (MARPOL 73/78).

Övervägandena finns i avsnitt 5.2.5.

**4 kap.**

**2 § Svenska oljetankfartyg med en bruttodräktighet av minst 150 och andra svenska fartyg med en bruttodräktighet av minst 400 som används i internationell resa ska vara försedda med internationellt oljeskyddscertifikat enligt 1978 års protokoll till 1973 års internationella konvention till förhindrande av förorening från fartyg (MARPOL 73/78). Sådant certifikat får utfärdas att gälla högst fem år.**

Svenska fartyg som avses i regel 2 i bilaga IV till MARPOL 73/78 och som används i internationell resa *ska* vara försedda med ett internationellt föroreningskyddscertifikat för toalettavfall. Sådant certifikat får utfärdas att gälla högst fem år.

Svenska kemikalietankfartyg som används i internationell resa *ska* vara försedda med ett internationellt föroreningskyddscertifikat för transport av skadliga flytande ämnen i bulk enligt MARPOL 73/78. Sådant certifikat får utfärdas att gälla högst fem år.

*Fartyg som avses i artikel 3 i Hong Kong-konventionen ska vara försedda med ett giltigt internationellt inventeringscertifikat eller ett återvinningscertifikat.*

Paragrafen får ett nytt *fjärde stycke*, där det framgår att sådana fartyg som omfattas av Hong Kong-konventionen ska vara försedda med ett giltigt inventerings- eller återvinningscertifikat. Ett fartyg som omfattas av konventionens bestämmelser måste således ha nödvändiga certifikat. Det nya stycket kompletteras med ett tillägg i 6 §, se nedan.

Övervägandena finns i avsnitt 5.2.5.

6 § Svenska fartyg som avses i 2 § första stycket får inte användas till sjöfart, om de saknar internationellt oljeskyddscertifikat. Detsamma gäller utländska fartyg av samma storlek inom Sveriges sjöterritorium och ekonomiska zon. Dessa får dock i stället för certifikat ha en motsvarande handling utfärdad av behörig utländsk myndighet.

Svenska kemikalietankfartyg som avses i 2 § tredje stycket får inte användas till sjöfart, om de saknar internationellt föroreningskyddscertifikat för transport av skadliga flytande ämnen i bulk. Detsamma gäller utländska kemikalietankfartyg inom Sveriges sjöterritorium och ekonomiska zon. Dessa får dock i stället för certifikat ha en motsvarande handling utfärdad av behörig utländsk myndighet.

Transportstyrelsen får föreskriva eller i enskilda fall medge undantag från förbud som avses i första eller andra stycket, om det på annat sätt visas att fartyget uppfyller föreskrifterna i MARPOL 73/78 eller om det i övrigt föreligger särskilda skäl.

*Fartyg som avses i 2 § fjärde stycket får inte användas till sjöfart om de saknar internationellt inventerings- eller återvinningscertifikat. Sådana certifikat utfärdade av behörig utländsk myndighet samt*

*tillsynsförrättningar utförda utomlands ska likställas med svenska certifikat eller tillsynsförrättningar.*

Denna paragraf får ett nytt *fjärde stycke*, som kompletterar tillägget i 2 §, se ovan. Om ett inventerings- eller återvinningscertifikat saknas får fartyget heller inte användas till sjöfart. Ett förbud mot sjöfart förs således in för det fall nödvändiga certifikat saknas.

Paragrafen förtydligar också att certifikat utfärdade av en behörig myndighet utomlands ska likställas med ett svenskt motsvarande certifikat. Detta motsvarar vad som redan gäller för t.ex. internationellt oljeskyddscertifikat. Detsamma gäller för det fall en tillsynsförrättning har genomförts av en utländsk behörig myndighet.

Övervägandena finns i avsnitt 5.2.5, 5.2.32 och 5.2.33.

**7 §** Transportstyrelsen ska lämna Internationella sjöfartsorganisationen (IMO) sådana uppgifter om fartygs konstruktion, utrustning, drift, återvinning av fartyg samt inventerings- och återvinningscertifikat som enligt MARPOL 73/78, 2001 års internationella konvention om kontroll av skadliga påväxthindrande system på fartyg eller Hong Kong-konventionen ska lämnas av administrationen.

*Transportstyrelsen är behörig myndighet för att fullgöra sådana uppgifter som åligger en konventionsstat enligt Hong Kong-konventionen när det gäller fartyg.*

*Första stycket* utvidgas på så sätt att det framgår att Transportstyrelsen ska meddela IMO även de uppgifter som följer av Hong Kong-konventionen. Transportstyrelsen pekas således ut som ansvarig för att fullgöra de uppgifter som åligger administrationen.

Det *andra stycket* är nytt och innehåller ett utpekande av Transportstyrelsen som behörig myndighet enligt konventionen för de delar som uppställer krav som träffar fartyg. Transportstyrelsen är således behörig myndighet för att genomföra tillsynsförrättningar och utfärda inventerings- och återvinningscertifikat för fartyg. Transportstyrelsen är följaktligen inte behörig myndighet för återvinningsanläggningar, utan uppdraget som behörig myndighet begränsas till att avse uppgifter relaterade till fartyg. Uppdraget överensstämmer med Transportstyrelsens befintliga uppgifter.

Övervägandena finns i avsnitt 5.2.3.

## 6 kap.

17 § Transportstyrelsen får till den behöriga myndigheten i en stat som har anslutit sig till Hong Kong-konventionen överlämna en begäran om att den myndigheten ska utföra en besiktning av ett svensk fartyg och utfärda inventerings- och återvinningscertifikat.

Transportstyrelsen eller sådan organisation som Transportstyrelsen har träffat avtal med enligt 2 § ska på en annan konventionsstats begäran utföra besiktning av den konventionsstatsens fartyg och utfärda inventerings- och återvinningscertifikat.

Paragrafen är ny. Genom *första stycket* får Transportstyrelsen möjlighet att överlämna till en annan konventionsstats behöriga myndighet att genomföra en besiktning. Möjligheten följer av konventionens regel 12. Situationen kan uppstå om ett svenskt fartyg inte finns i Sverige när det är dags att genomgå en besiktning och inte kommer återvända till Sverige inom den tid ett certifikat under vissa omständigheter skulle kunna förlängas med. Transportstyrelsen har då möjlighet att överlämna besiktning och utfärdande av certifikat till den utländska behöriga myndigheten. Transportstyrelsen får själv avgöra om ett överlämnande ska göras.

Det *andra stycket* tar upp den omvända situationen, det vill säga när ett utländskt fartyg finns i Sverige och behöver genomgå besiktning och få certifikat förnyade. Om en annan konventionsstat framställer en begäran till Transportstyrelsen (eller det klassificeringssällskap som Transportstyrelsen har träffat avtal med enligt 6 kap. 2 § FÅFF) ska Transportstyrelsen utföra besiktningen och utfärda certifikat. Transportstyrelsen eller den organisation som Transportstyrelsen har träffat avtal med får inte underlåta att genomföra en besiktning om en begäran framställs.

Övervägandena finns i avsnitt 5.2.31 och 5.2.33.

## 9 kap.

2 a § Svenska statsfartyg som inte drivs i kommersiellt syfte omfattas inte av krav på inventerings- eller återvinningscertifikat.

Paragrafen är ny. Enligt 1 kap. 4 § LÅFF är LÅFF bara tillämplig på svenska statsfartyg som inte används i affärsdrift om regeringen föreskriver det. I 9 kap. 2 § FÅFF föreskriver regeringen att LÅFF är tillämplig på svenska statsfartyg som inte används i affärsdrift. Eftersom konventionen inte ska tillämpas på statsfartyg som inte drivs i kommersiellt syfte måste det framgå av FÅFF att svenska statsfartyg som inte drivs i kommersiellt syfte inte behöver ha inventerings- eller återvinningscertifikat. På så sätt undantas svenska statsfartyg från kravet på nämnda certifikat. Om ett statsfartyg däremot drivs i kommersiellt syfte måste fartyget ha nämnda certifikat om övriga krav också uppfylls.

Övervägandena finns i avsnitt 5.2.3.

## **7.5 Förslaget till förordning om ändring i förordningen (1998:899) om miljöfarlig verksamhet och hälsoskydd**

### **Bilaga**

**Förteckning över verksamheter som är tillstånds- eller anmälningspliktiga**

Denna förteckning innehåller beskrivningar av verksamheter som är tillstånds- eller anmälningspliktiga enligt 5 eller 21 §.

- 
- A 90.125 Anläggning för återvinning av avfall genom sådan lagring, tömning, demontering eller annat yrkesmässigt omhändertagande av uttjänta fartyg som omfattas av förordningen (2013:XX) om anläggningar för återvinning av uttjänta fartyg.
- 

Av den nya punkten framgår det att tillstånd för en anläggning för återvinning av fartyg har beteckningen A-verksamhet. Således ska tillstånd sökas hos mark- och miljödomstolen. Punkten kopplas också till det yrkesmässiga omhändertagandet som följer av den nya förordningen om anläggningar för återvinning av uttjänta fartyg.

Övervägandena finns i avsnitt 5.2.6.



# Kommittédirektiv



## Ratificering av den internationella Hong Kong-konventionen om säker och miljöriktig fartygsåtervinning

Dir.  
2011:35

Beslut vid regeringssammanträde den 20 april 2011

### Sammanfattning

En särskild utredare ska redovisa förutsättningarna för att Sverige ska kunna ratificera den internationella Hong Kong-konventionen om säker och miljöriktig fartygsåtervinning. Konventionen antogs den 19 maj 2009 av FN:s internationella sjöfartsorganisation, IMO. Utredaren ska föreslå de författningsändringar och andra åtgärder som är nödvändiga med anledning av en svensk ratificering av konventionen.

Uppdraget ska redovisas senast den 2 maj 2012.

### Bakgrund och behovet av utredning

Den internationella Hong Kong-konventionen om säker och miljöriktig fartygsåtervinning antogs av IMO:s medlemsstater i maj 2009 (i Hong Kong).

Skälen för att anta en konvention om säker och miljöriktig fartygsåtervinning är att komma till rätta med de problem som i dag förknippas med denna verksamhet. Nedmontering av obrukbara fartyg är förenat med stora risker ur säkerhets-, miljö- och hälsoperspektiv. När ett fartyg inte längre är lönsamt att använda och inte längre attraktivt på andrahandsmarknaden förslas det i regel till en återvinningsanläggning för nedmontering.

En övervägande del av världens fartyg nedmonteras och återvinns i södra Asien där antalet återvinningsanläggningar är störst. Skillnader i lönekostnader, miljö-, säkerhets- och hälsokrav innebär att det, ur ett redarperspektiv, är mer lönsamt att forsla fartyget till en återvinningsanläggning i södra Asien jämfört med

länder i andra delar av världen. Fartyg innehåller en stor mängd farliga ämnen. De flesta återvinningsanläggningar i södra Asien har inga barriärer för att motverka vatten- och markföroreningar då fartygen nedmonteras direkt på en strand. Kustvattnet och stränderna är därför kraftigt förorenade och ekosystemet i området lider stor skada. De ur säkerhets- och hälsosynpunkt farliga förhållandena på dessa återvinningsanläggningar medför en ökad risk för olyckor och för människors hälsa.

#### *Konventionens innehåll och ikraftträdande*

Konventionens bestämmelser omfattar ett fartygs hela livscykel samt hanteringen vid återvinningsanläggningarna särskilt i fråga om farliga material och ämnen. Till konventionens stöd finns en rad riktlinjer för hur reglerna ska genomföras på ett effektivt sätt.

Konventionens huvudsakliga bestämmelser handlar om:

- 1) vilka material eller produkter fartyg inte ska byggas av,
- 2) krav på återvinningsanläggningarna samt auktorisering av dessa,
- 3) krav på en plan för hur återvinningen ska genomföras och vilka fartyg återvinningsanläggningar får ta emot,
- 4) förebyggande åtgärder för att bl.a. minska olyckor, skador och farliga utsläpp till mark, vatten och luft samt
- 5) krav på att fartyg ska inneha en lista över farliga ämnen och material som finns ombord på fartyget samt hur miljöriktigt omhändertagande av dessa farliga ämnen och material bör ske.

Konventionen ställer inte fullständiga krav på återvinningsanläggningarnas utformning, vilket innebär att en anläggning fortsatt kan ligga direkt på en strand.

Konventionen kommer att träda i kraft 24 månader efter att minst 15 stater har tillträtt den. Dessa stater måste tillsammans dessutom inneha minst 40 procent av världshandelstonnaget under sin flagg samt tillsammans under de tio föregående åren ha skrotat och återvunnit minst tre procent av tonnaget.

*Gällande avfallsregler som även omfattar uttjänta fartyg*

Fartyg som är uttjänta och som ägaren avser att göra sig av med är att betrakta som avfall enligt såväl svensk som EU-rätt och internationell rätt. Eftersom ett uttjänt fartyg utgör avfall med ett stort innehåll av farliga ämnen regleras det av den internationella Baselkonventionen om gränsöverskridande transporter av farligt avfall. Konventionen är genomförd i EU genom EU:s förordning om transport av avfall (EG/1013/2006) som innehåller ett mer utvecklat regelverk kring import och export av avfall. EU har dessutom ratificerat tillägget till Baselkonventionen som förbjuder export av farligt avfall från EU till länder utanför OECD, det så kallade Baselförbudet.

Problematiken kring fartygsåtervinning har varit en prioriterad fråga inom ramen för arbetet med Baselkonventionen under 2000-talet och är en fortsatt prioriterad fråga. Till dess att Hong Kong-konventionen träder i kraft gäller tills vidare Baselkonventionens regelverk och de strängare reglerna i EU:s förordning om transport av avfall.

Eftersom det är svårt att tillämpa Baselkonventionens regler på fartyg liksom att kontrollera efterlevnaden av reglerna, förväntas Hong Kong-konventionens bestämmelser, som är anpassade för sjöfart, medföra en större efterlevnad och bättre kontroll.

*Genomförande av Hong Kong-konventionen*

Ett effektivt genomförande av Hong Kong-konventionen minskar säkerhets-, miljö- och hälsoriskerna i samband med nedmontering av fartyg.

Sverige är ett av de länder som anslutit sig till flest IMO-konventioner och dess goda anseende som sjöfartsnation baseras delvis på traditionen att ansluta sig till sjöfartskonventioner och genomföra dessa effektivt. Sverige har deltagit aktivt i det förberedande arbetet inom IMO:s kommittéer inför diplomatkonferensen i Hong Kong. Även på dessa mer allmänna grunder finns det således mycket goda skäl för att Sverige bör ratificera konventionen. En ratificering av konventionen innebär dessutom att Sverige medverkar till att konventionen träder i kraft och får genomslag i den internationella sjöfarten. Europeiska

kommissionen har starkt uppmanat EU:s medlemsstater att ratificera konventionen så snart som möjligt.

### Uppdraget

En särskild utredare ska redovisa förutsättningarna för att Sveriges ska kunna ratificera den internationella Hong Kong-konventionen för säker och miljöriktigt fartygsåtervinning. Utredaren ska föreslå de författningsändringar och andra åtgärder som är nödvändiga med anledning av en svensk ratificering av konventionen.

### Konsekvenser

Utredaren ska göra en konsekvensutredning av lämnade författningsförslag och belysa effekterna av dessa. I de konsekvensbeskrivningar som ingår i uppdraget ska utredaren redovisa och om möjligt beräkna de följder i form av administrativa lättnader för enskilda och det allmänna som kan uppstå. Utredaren ska beakta regeringens arbete med regelförenkling.

Utredaren ska även bedöma och redovisa förslagets eventuella direkta och indirekta konsekvenser av betydelse för miljön. Till det hör att belysa de fördelar och nackdelar förslagen får på det samlade miljöarbetet.

### Samråd och redovisning av uppdraget

Utredaren ska samråda med berörda myndigheter och organisationer.

Uppdraget ska redovisas senast den 2 maj 2012.

(Näringsdepartementet)

# Kommittédirektiv



**Tilläggsdirektiv till Utredningen om ratificering  
av den internationella Hong Kong-konventionen  
om säker och miljöriktig fartygsåtervinning  
(N 2011:02)**

---

**Dir.  
2012:42**

Beslut vid regeringssammanträde den 26 april 2012

## **Förlängd tid för uppdraget**

Regeringen beslutade den 20 april 2011 kommittédirektiv om ratificering av den internationella Hong Kong-konventionen om säkerhet och miljöriktig fartygsåtervinning (dir. 2011:35). Enligt utredningens direktiv ska utredningen vara slutförd senast den 2 maj 2012.

Den 23 mars 2012 presenterade EU-kommissionen ett förslag till nya regler om att europeiska fartyg endast får återvinnas vid anläggningar som är miljöriktiga och säkra för arbetstagarna. Den förordning som EU-kommissionen presenterar bygger på Hong Kong-konventionen om säker och miljöriktig fartygsåtervinning och syftar till att påskynda ratificeringen av Hong Kong-konventionen. Kommissionens förslag och dess påverkan på Sveriges ratificering bör beaktas i utredningens fortsatta arbete.

Utredningstiden förlängs. Uppdraget ska i stället redovisas senast den 31 augusti 2012.

(Näringsdepartementet)



INTERNATIONAL CONFERENCE ON THE  
SAFE AND ENVIRONMENTALLY SOUND  
RECYCLING OF SHIPS  
Agenda item 8

SR/CONF/45  
19 May 2009  
Original: ENGLISH

**ADOPTION OF THE FINAL ACT AND ANY INSTRUMENTS, RECOMMENDATIONS  
AND RESOLUTIONS RESULTING FROM THE WORK OF THE CONFERENCE**

**HONG KONG INTERNATIONAL CONVENTION FOR THE SAFE AND  
ENVIRONMENTALLY SOUND RECYCLING OF SHIPS, 2009**

**Text adopted by the Conference**

- 1 As a result of its deliberations, as recorded in the Record of Decisions of the Plenary (SR/CONF/RD/2) and the Final Act of the Conference (SR/CONF/46), the Conference adopted the Hong Kong International Convention for the Safe and Environmentally Sound Recycling of Ships, 2009.
- 2 The above-mentioned Convention, as adopted by the Conference, is annexed hereto.

\*\*\*

For reasons of economy, this document is printed in a limited number. Delegates are kindly asked to bring their copies to meetings and not to request additional copies.





## ANNEX

**HONG KONG INTERNATIONAL CONVENTION FOR THE SAFE AND ENVIRONMENTALLY SOUND RECYCLING OF SHIPS, 2009****THE PARTIES TO THIS CONVENTION,**

**NOTING** the growing concerns about safety, health, the environment and welfare matters in the ship recycling industry,

**RECOGNIZING** that recycling of ships contributes to sustainable development and, as such, is the best option for ships that have reached the end of their operating life,

**RECALLING** resolution A.962(23), adopted by the Assembly of the International Maritime Organization (Guidelines on Ship Recycling); amendments to the Guidelines adopted by resolution A.980(24); Decision VI/24 of the Sixth Meeting of the Conference of the Parties to the Basel Convention on the Control of Transboundary Movements of Hazardous Wastes and their Disposal, which adopted Technical Guidelines for the Environmentally Sound Management of the Full and Partial Dismantling of Ships; and the Guidelines approved by the 289th session of the Governing Body of the International Labour Office (Safety and Health in Shipbreaking: Guidelines for Asian countries and Turkey),

**RECALLING ALSO** resolution A.981(24), by which the Assembly of the International Maritime Organization requested the Organization's Marine Environment Protection Committee to develop a legally-binding instrument on ship recycling,

**NOTING ALSO** the role of the International Labour Organization in protecting the occupational safety and health of workers involved in ship recycling,

**NOTING FURTHER** the role of the Basel Convention on the Control of Transboundary Movements of Hazardous Wastes and their Disposal in protecting human health and the environment against the adverse effects which may result from such wastes,

**MINDFUL** of the precautionary approach set out in Principle 15 of the Rio Declaration on Environment and Development and referred to in resolution MEPC.67(37), adopted by the Organization's Marine Environment Protection Committee on 15 September 1995,

**MINDFUL ALSO** of the need to promote the substitution of hazardous materials in the construction and maintenance of ships by less hazardous, or preferably, non-hazardous materials, without compromising the ships' safety, the safety and health of seafarers and the ships' operational efficiency,

**RESOLVED** to effectively address, in a legally-binding instrument, the environmental, occupational health and safety risks related to ship recycling, taking into account the particular characteristics of maritime transport and the need to secure the smooth withdrawal of ships that have reached the end of their operating lives,



**CONSIDERING** that these objectives may best be achieved by the conclusion of an International Convention for the Safe and Environmentally Sound Recycling of Ships,

**HAVE AGREED** as follows:

## **ARTICLE 1** **General obligations**

1 Each Party to this Convention undertakes to give full and complete effect to its provisions in order to prevent, reduce, minimize and, to the extent practicable, eliminate accidents, injuries and other adverse effects on human health and the environment caused by Ship Recycling, and enhance ship safety, protection of human health and the environment throughout a ship's operating life.

2 No provision of this Convention shall be interpreted as preventing a Party from taking, individually or jointly, more stringent measures consistent with international law, with respect to the safe and environmentally sound recycling of ships, in order to prevent, reduce or minimize any adverse effects on human health and the environment.

3 Parties shall endeavour to co-operate for the purpose of effective implementation of, compliance with and enforcement of this Convention.

4 The Parties undertake to encourage the continued development of technologies and practices which contribute to safe and environmentally sound Ship Recycling.

5 The Annex to this Convention forms an integral part of it. Unless expressly provided for otherwise, a reference to this Convention constitutes at the same time a reference to its Annex.

## **ARTICLE 2** **Definitions**

For the purposes of this Convention, unless expressly provided otherwise:

1 "Convention" means the Hong Kong International Convention for the Safe and Environmentally Sound Recycling of Ships, 2009.

2 "Administration" means the Government of the State whose flag the ship is entitled to fly, or under whose authority it is operating.

3 "Competent Authority(ies)" means a governmental authority or authorities designated by a Party as responsible, within specified geographical area(s) or area(s) of expertise, for duties related to Ship Recycling Facilities operating within the jurisdiction of that Party as specified in this Convention.

4 "Organization" means the International Maritime Organization.

5 "Secretary-General" means the Secretary-General of the Organization.

6 "Committee" means the Marine Environment Protection Committee of the Organization.

7 “Ship” means a vessel of any type whatsoever operating or having operated in the marine environment and includes submersibles, floating craft, floating platforms, self elevating platforms, Floating Storage Units (FSUs), and Floating Production Storage and Offloading Units (FPSOs), including a vessel stripped of equipment or being towed.

8 “Gross tonnage” means the gross tonnage (GT) calculated in accordance with the tonnage measurement regulations contained in Annex I to the International Convention on Tonnage Measurement of Ships, 1969, or any successor convention.

9 “Hazardous Material” means any material or substance which is liable to create hazards to human health and/or the environment.

10 “Ship Recycling” means the activity of complete or partial dismantling of a ship at a Ship Recycling Facility in order to recover components and materials for reprocessing and re-use, whilst taking care of hazardous and other materials, and includes associated operations such as storage and treatment of components and materials on site, but not their further processing or disposal in separate facilities.

11 “Ship Recycling Facility” means a defined area that is a site, yard or facility used for the recycling of ships.

12 “Recycling Company” means the owner of the Ship Recycling Facility or any other organization or person who has assumed the responsibility for operation of the Ship Recycling activity from the owner of the Ship Recycling Facility and who on assuming such responsibility has agreed to take over all duties and responsibilities imposed by this Convention.

### **ARTICLE 3**

#### **Application**

1 Unless expressly provided otherwise in this Convention, this Convention shall apply to:

- .1 ships entitled to fly the flag of a Party or operating under its authority;
- .2 Ship Recycling Facilities operating under the jurisdiction of a Party.

2 This Convention shall not apply to any warships, naval auxiliary, or other ships owned or operated by a Party and used, for the time being, only on government non-commercial service. However, each Party shall ensure, by the adoption of appropriate measures not impairing operations or operational capabilities of such ships owned or operated by it, that such ships act in a manner consistent with this Convention, so far as is reasonable and practicable.

3 This Convention shall not apply to ships of less than 500 GT or to ships operating throughout their life only in waters subject to the sovereignty or jurisdiction of the State whose flag the ship is entitled to fly. However, each Party shall ensure, by the adoption of appropriate measures, that such ships act in a manner consistent with this Convention, so far as is reasonable and practicable.

4 With respect to ships entitled to fly the flag of non-Parties to this Convention, Parties shall apply the requirements of this Convention as may be necessary to ensure that no more favourable treatment is given to such ships.

#### **ARTICLE 4**

##### **Controls related to Ship Recycling**

1 Each Party shall require that ships entitled to fly its flag or operating under its authority comply with the requirements set forth in this Convention and shall take effective measures to ensure such compliance.

2 Each Party shall require that Ship Recycling Facilities under its jurisdiction comply with the requirements set forth in this Convention and shall take effective measures to ensure such compliance.

#### **ARTICLE 5**

##### **Survey and certification of ships**

Each Party shall ensure that ships flying its flag or operating under its authority and subject to survey and certification are surveyed and certified in accordance with the regulations in the Annex.

#### **ARTICLE 6**

##### **Authorization of Ship Recycling Facilities**

Each Party shall ensure that Ship Recycling Facilities that operate under its jurisdiction and that recycle ships to which this Convention applies, or ships treated similarly pursuant to Article 3.4 of this Convention, are authorized in accordance with the regulations in the Annex.

#### **ARTICLE 7**

##### **Exchange of information**

For the Ship Recycling Facilities authorized by a Party, such Party shall provide to the Organization, if requested, and to those Parties which request it, relevant information, in regard to this Convention, on which its decision for authorization was based. The information shall be exchanged in a swift and timely manner.

#### **ARTICLE 8**

##### **Inspection of ships**

1 A ship to which this Convention applies may, in any port or offshore terminal of another Party, be subject to inspection by officers duly authorized by that Party for the purpose of determining whether the ship is in compliance with this Convention. Except as provided in paragraph 2, any such inspection is limited to verifying that there is on board either an International Certificate on Inventory of Hazardous Materials or an International Ready for Recycling Certificate, which, if valid, shall be accepted.

2 Where a ship does not carry a valid certificate or there are clear grounds for believing that:

- .1 the condition of the ship or its equipment does not correspond substantially with the particulars of the certificate, and/or Part I of the Inventory of Hazardous Materials; or
- .2 there is no procedure implemented on board the ship for the maintenance of Part I of the Inventory of Hazardous Materials;

a detailed inspection may be carried out taking into account guidelines developed by the Organization.

## **ARTICLE 9**

### **Detection of violations**

1 Parties shall co-operate in the detection of violations and the enforcement of the provisions of this Convention.

2 When there is sufficient evidence that a ship is operating, has operated or is about to operate in violation of any provision in this Convention, a Party holding the evidence may request an investigation of this ship when it enters the ports or offshore terminals under the jurisdiction of another Party. The report of such an investigation shall be sent to the Party requesting it, to the Administration of the ship concerned and to the Organization, so that action may be taken as appropriate.

3 If the ship is detected to be in violation of this Convention, the Party carrying out the inspection may take steps to warn, detain, dismiss, or exclude the ship from its ports. A Party taking such action shall immediately inform the Administration of the ship concerned and the Organization.

4 If a request for an investigation is received from any Party, together with sufficient evidence that a Ship Recycling Facility is operating, has operated or is about to operate in violation of any provision of this Convention, a Party should investigate this Ship Recycling Facility operating under its jurisdiction and make a report. The report of any such investigation shall be sent to the Party requesting it, including information on action taken or to be taken, if any, and to the Organization for appropriate action.

## **ARTICLE 10**

### **Violations**

1 Any violation of the requirements of this Convention shall be prohibited by national laws and:

- .1 in the case of a ship, sanctions shall be established under the law of the Administration, wherever the violation occurs. If the Administration is informed of such a violation by a Party, it shall investigate the matter and may request the reporting Party to furnish additional evidence of the alleged violation. If the

Administration is satisfied that sufficient evidence is available to enable proceedings to be brought in respect of the alleged violation, it shall cause such proceedings to be taken as soon as possible, in accordance with its law. The Administration shall promptly inform the Party that reported the alleged violation, as well as the Organization, of any action taken. If the Administration has not taken any action within one year after receiving the information, it shall inform the Party which reported the alleged violation, and the Organization, of the reasons why no action has been taken;

- .2 in the case of a Ship Recycling Facility, sanctions shall be established under the law of the Party having jurisdiction over the Ship Recycling Facility. If the Party is informed of such a violation by another Party, it shall investigate the matter and may request the reporting Party to furnish additional evidence of the alleged violation. If the Party is satisfied that sufficient evidence is available to enable proceedings to be brought in respect of the alleged violation, it shall cause such proceedings to be taken as soon as possible, in accordance with its law. The Party shall promptly inform the Party that reported the alleged violation, as well as the Organization, of any action taken. If the Party has not taken any action within one year after receiving the information, it shall inform the Party which reported the alleged violation, and the Organization, of the reasons why no action has been taken.

2 Any violation of the requirements of this Convention within the jurisdiction of any Party shall be prohibited and sanctions shall be established under the law of that Party. Whenever such a violation occurs, that Party shall either:

- .1 cause proceedings to be taken in accordance with its law; or
- .2 furnish to the Administration of the ship such information and evidence as may be in its possession that a violation has occurred.

3 The sanctions provided for by the laws of a Party pursuant to this Article shall be adequate in severity to discourage violations of this Convention wherever they occur.

## **ARTICLE 11**

### **Undue delay or detention of ships**

1 All possible efforts shall be made to avoid a ship being unduly detained or delayed under Article 8, 9 or 10 of this Convention.

2 When a ship is unduly detained or delayed under Article 8, 9 or 10 of this Convention, it shall be entitled to compensation for any loss or damage suffered.

## **ARTICLE 12**

### **Communication of information**

Each Party shall report to the Organization and the Organization shall disseminate, as appropriate, the following information:

- .1 a list of Ship Recycling Facilities authorized in accordance with this Convention and operating under the jurisdiction of that Party;
- .2 contact details for the Competent Authority(ies), including a single contact point, for that Party;
- .3 a list of the recognized organizations and nominated surveyors which are authorized to act on behalf of that Party in the administration of matters relating to the control of Ship Recycling in accordance with this Convention, and the specific responsibilities and conditions of the authority delegated to the recognized organizations or nominated surveyors;
- .4 an annual list of ships flying the flag of that Party to which an International Ready for Recycling Certificate has been issued, including the name of the Recycling Company and location of the Ship Recycling Facility as shown on the certificate;
- .5 an annual list of ships recycled within the jurisdiction of that Party;
- .6 information concerning violations of this Convention; and
- .7 actions taken towards ships and Ship Recycling Facilities under the jurisdiction of that Party.

## **ARTICLE 13**

### **Technical assistance and co-operation**

1 Parties undertake, directly or through the Organization and other international bodies, as appropriate, in respect of the safe and environmentally sound recycling of ships, to provide support for those Parties which request technical assistance:

- .1 to train personnel;
- .2 to ensure the availability of relevant technology, equipment and facilities;
- .3 to initiate joint research and development programmes; and
- .4 to undertake other actions aimed at the effective implementation of this Convention and of guidelines developed by the Organization related thereto.

2 Parties undertake to co-operate actively, subject to their national laws, regulations and policies, in the transfer of management systems and technology in respect of the safe and environmentally sound recycling of ships.

**ARTICLE 14**  
**Dispute settlement**

Parties shall settle any dispute between them concerning the interpretation or application of this Convention by negotiation or any other peaceful means agreed upon by them, which may include enquiry, mediation, conciliation, arbitration, judicial settlement, or resort to regional agencies or arrangements.

**ARTICLE 15**  
**Relationship with international law and other international agreements**

1 Nothing in this Convention shall prejudice the rights and obligations of any State under the United Nations Convention on the Law of the Sea, 1982, and under the customary international law of the sea.

2 Nothing in this Convention shall prejudice the rights and obligations of Parties under other relevant and applicable international agreements.

**ARTICLE 16**  
**Signature, ratification, acceptance, approval and accession**

1 This Convention shall be open for signature by any State at the Headquarters of the Organization from 1 September 2009 to 31 August 2010 and shall thereafter remain open for accession by any State.

2 States may become Parties to this Convention by:

- .1 signature not subject to ratification, acceptance, or approval; or
- .2 signature subject to ratification, acceptance, or approval, followed by ratification, acceptance or approval; or
- .3 accession.

3 Ratification, acceptance, approval or accession shall be effected by the deposit of an instrument to that effect with the Secretary-General.

4 If a State comprises two or more territorial units in which different systems of law are applicable in relation to matters dealt with in this Convention, it may at the time of signature, ratification, acceptance, approval, or accession declare that this Convention shall extend to all its territorial units or only to one or more of them and may modify this declaration by submitting another declaration at any time.

5 A declaration under paragraph 4 shall be notified to the Secretary-General in writing and shall state expressly the territorial unit or units to which this Convention applies.

6 A State at the time it expresses its consent to be bound by this Convention shall declare whether it requires explicit or tacit approval of the Ship Recycling Plan before a ship may be recycled in its authorized Ship Recycling Facility(ies). This declaration may be revised thereafter by notification to the Secretary-General. Such revision shall specify the effective date of the revision.

## **ARTICLE 17**

### **Entry into force**

1 This Convention shall enter into force 24 months after the date on which the following conditions are met:

- .1 not less than 15 States have either signed it without reservation as to ratification, acceptance or approval, or have deposited the requisite instrument of ratification, acceptance, approval or accession in accordance with Article 16;
- .2 the combined merchant fleets of the States mentioned in paragraph 1.1 constitute not less than 40 per cent of the gross tonnage of the world's merchant shipping; and
- .3 the combined maximum annual ship recycling volume of the States mentioned in paragraph 1.1 during the preceding 10 years constitutes not less than 3 per cent of the gross tonnage of the combined merchant shipping of the same States.

2 For States which have deposited an instrument of ratification, acceptance, approval or accession in respect of this Convention after the requirements for entry into force thereof have been met, but prior to the date of entry into force, the ratification, acceptance, approval or accession shall take effect on the date of entry into force of this Convention, or three months after the date of deposit of the instrument, whichever is the later date.

3 Any instrument of ratification, acceptance, approval or accession deposited after the date on which this Convention enters into force shall take effect three months after the date of deposit.

4 After the date on which an amendment to this Convention is deemed to have been accepted under Article 18, any instrument of ratification, acceptance, approval or accession deposited shall apply to the Convention, as amended.

## **ARTICLE 18**

### **Amendments**

1 This Convention may be amended by either of the procedures specified in the following paragraphs.

2 Amendments after consideration within the Organization:

- .1 Any Party may propose an amendment to this Convention. A proposed amendment shall be submitted to the Secretary-General, who shall then circulate it



to the Parties and Members of the Organization at least six months prior to its consideration.

- .2 An amendment proposed and circulated as above shall be referred to the Committee for consideration. Parties, whether or not Members of the Organization, shall be entitled to participate in the proceedings of the Committee for consideration and adoption of the amendment.
- .3 Amendments shall be adopted by a two-thirds majority of the Parties present and voting in the Committee, on condition that at least one-third of the Parties shall be present at the time of voting.
- .4 Amendments adopted in accordance with subparagraph 3 shall be communicated by the Secretary-General to the Parties for acceptance.
- .5 An amendment shall be deemed to have been accepted in the following circumstances:
  - .5.1 An amendment to an article of this Convention shall be deemed to have been accepted on the date on which two-thirds of the Parties have notified the Secretary-General of their acceptance of it.
  - .5.2 An amendment to the Annex shall be deemed to have been accepted at the end of a period to be determined by the Committee at the time of its adoption, which period shall not be less than ten months after the date of adoption. However, if by that date more than one-third of the Parties notify the Secretary-General that they object to the amendment, it shall be deemed not to have been accepted.
- .6 An amendment shall enter into force under the following conditions:
  - .6.1 An amendment to an article of this Convention shall enter into force, for those Parties that have declared that they have accepted it, six months after the date on which it is deemed to have been accepted in accordance with subparagraph .5.1.
  - .6.2 An amendment to the Annex shall enter into force with respect to all Parties six months after the date on which it is deemed to have been accepted, except for any Party that has:
    - .6.2.1 notified its objection to the amendment in accordance with subparagraph .5.2 and that has not withdrawn such objection; or
    - .6.2.2 notified the Secretary-General, prior to the entry into force of such amendment, that the amendment shall enter into force for it only after a subsequent notification of its acceptance.
  - .6.3 A Party that has notified an objection under subparagraph .6.2.1 may subsequently notify the Secretary-General that it accepts the amendment. Such amendment shall enter into force for such Party six months after the

date of its notification of acceptance, or the date on which the amendment enters into force, whichever is the later date.

- .6.4 If a Party that has made a notification referred to in subparagraph .6.2.2 notifies the Secretary-General of its acceptance with respect to an amendment, such amendment shall enter into force for such Party six months after the date of its notification of acceptance, or the date on which the amendment enters into force, whichever is the later date.

3 Amendment by a Conference:

- .1 Upon the request of a Party concurred in by at least one-third of the Parties, the Organization shall convene a Conference of Parties to consider amendments to this Convention.
- .2 An amendment adopted by such a Conference by a two-thirds majority of the Parties present and voting shall be communicated by the Secretary-General to all Parties for acceptance.
- .3 Unless the Conference decides otherwise, the amendment shall be deemed to have been accepted and shall enter into force in accordance with the procedures specified in paragraphs 2.5 and 2.6 respectively.

4 Any Party that has declined to accept an amendment to the Annex shall be treated as a non-Party only for the purpose of application of that amendment.

5 Any notification under this Article shall be made in writing to the Secretary-General.

6 The Secretary-General shall inform the Parties and Members of the Organization of:

- .1 any amendment that enters into force and the date of its entry into force generally and for each Party; and
- .2 any notification made under this Article.

**ARTICLE 19**  
**Denunciation**

1 This Convention may be denounced by any Party at any time after the expiry of two years from the date on which this Convention enters into force for that Party.

2 Denunciation shall be effected by written notification to the Secretary-General, to take effect one year after receipt or such longer period as may be specified in that notification.

**ARTICLE 20**  
**Depositary**

1 This Convention shall be deposited with the Secretary-General, who shall transmit certified copies of this Convention to all States which have signed this Convention or acceded thereto.

2 In addition to the functions specified elsewhere in this Convention, the Secretary-General shall:

- .1 inform all States that have signed this Convention, or acceded thereto, of:
  - .1.1 each new signature or deposit of an instrument of ratification, acceptance, approval or accession, together with the date thereof;
  - .1.2 the date of entry into force of this Convention;
  - .1.3 the deposit of any instrument of denunciation from this Convention, together with the date on which it was received and the date on which the denunciation takes effect; and
  - .1.4 other declarations and notifications received pursuant to this Convention; and
- .2 as soon as this Convention enters into force, transmit the text thereof to the Secretariat of the United Nations, for registration and publication in accordance with Article 102 of the Charter of the United Nations.

**ARTICLE 21**  
**Languages**

This Convention is established in a single original in the Arabic, Chinese, English, French, Russian and Spanish languages, each text being equally authentic.

DONE AT HONG KONG, CHINA, this fifteenth day of May, two thousand and nine.

IN WITNESS WHEREOF the undersigned, being duly authorized by their respective Governments for that purpose, have signed this Convention.

\* \* \*

ANNEX

**REGULATIONS FOR SAFE AND ENVIRONMENTALLY SOUND  
RECYCLING OF SHIPS**

**CHAPTER 1 – GENERAL PROVISIONS**

**Regulation 1 – Definitions**

For the purposes of this Annex:

1 “Competent person” means a person with suitable qualifications, training, and sufficient knowledge, experience and skill, for the performance of the specific work. Specifically, a Competent person may be a trained worker or a managerial employee capable of recognizing and evaluating occupational hazards, risks, and employee exposure to potentially Hazardous Materials or unsafe conditions in a Ship Recycling Facility, and who is capable of specifying the necessary protection and precautions to be taken to eliminate or reduce those hazards, risks, or exposures. The Competent Authority may define appropriate criteria for the designation of such persons and may determine the duties to be assigned to them.

2 “Employer” means a natural or legal person that employs one or more workers engaged in Ship Recycling.

3 “Existing ship” means a ship which is not a new ship.

4 “New ship” means a ship:

- .1 for which the building contract is placed on or after the entry into force of this Convention; or
- .2 in the absence of a building contract, the keel of which is laid or which is at a similar stage of construction on or after six months after the entry into force of this Convention; or
- .3 the delivery of which is on or after 30 months after the entry into force of this Convention.

5 “New installation” means the installation of systems, equipment, insulation, or other material on a ship after the date on which this Convention enters into force.

6 “Safe-for-entry” means a space that meets the following criteria:

- .1 the oxygen content of the atmosphere and the concentration of flammable vapours are within safe limits;
- .2 any toxic materials in the atmosphere are within permissible concentrations; and

.3 any residues or materials associated with the work authorized by the Competent person will not produce uncontrolled release of toxic materials or an unsafe concentration of flammable vapours under existing atmospheric conditions while maintained as directed.

7 Safe-for-hot work means a space that meets the following criteria:

- .1 a safe, non-explosive condition, including gas-free status, exists for the use of electric arc or gas welding equipment, cutting or burning equipment or other forms of naked flame, as well as heating, grinding, or spark generating operations;
- .2 Safe-for-entry requirements of regulation 1.6 are met;
- .3 existing atmospheric conditions will not change as a result of the hot work; and
- .4 all adjacent spaces have been cleaned, or inerted, or treated sufficiently to prevent the start or spread of fire.

8 “Shipowner” means the person or persons or company registered as the owner of the ship or, in the absence of registration, the person or persons or company owning the ship or any other organization or person such as the manager, or the bareboat charterer, who has assumed the responsibility for operation of the ship from the owner of the ship. However, in the case of a ship owned by a State and operated by a company which in that State is registered as the ship’s operator, “owner” shall mean such company. This term also includes those who have ownership of the ship for a limited period pending its sale or handing over to a Ship Recycling Facility.

9 “Site inspection” means an inspection of the Ship Recycling Facility confirming the condition described by the verified documentation.

10 “Statement of Completion” means a confirmatory statement issued by the Ship Recycling Facility that the Ship Recycling has been completed in accordance with this Convention.

11 “Tanker” means an oil tanker as defined in MARPOL Annex I or an NLS tanker as defined in MARPOL Annex II.

12 “Worker” means any person who performs work, either regularly or temporarily, in the context of an employment relationship including contractor personnel.

## **Regulation 2 – General applicability**

Unless expressly provided otherwise, the design, construction, survey, certification, operation and recycling of ships shall be conducted in accordance with the provisions of this Annex.

## **Regulation 3 – Relationship with other standards, recommendations and guidance**

Parties shall take measures to implement the requirements of the regulations of this Annex, taking into account relevant and applicable standards, recommendations and guidance developed by the International Labour Organization and the relevant and applicable technical standards, recommendations and guidance developed under the Basel Convention on the Control of Transboundary Movements of Hazardous Wastes and their Disposal.

## **CHAPTER 2 – REQUIREMENTS FOR SHIPS**

### **Part A – Design, construction, operation and maintenance of ships**

#### **Regulation 4 – Controls of ships' Hazardous Materials**

In accordance with the requirements specified in Appendix 1 to this Convention each Party:

- .1 shall prohibit and/or restrict the installation or use of Hazardous Materials listed in Appendix 1 on ships entitled to fly its flag or operating under its authority; and
- .2 shall prohibit and/or restrict the installation or use of such materials on ships, whilst in its ports, shipyards, ship repair yards, or offshore terminals,

and shall take effective measures to ensure that such ships comply with those requirements.

#### **Regulation 5 – Inventory of Hazardous Materials**

1 Each new ship shall have on board an Inventory of Hazardous Materials. The Inventory shall be verified either by the Administration or by any person or organization authorized by it taking into account guidelines, including any threshold values and exemptions contained in those guidelines, developed by the Organization. The Inventory of Hazardous Materials shall be specific to each ship and shall at least:

- .1 identify as Part I, Hazardous Materials listed in Appendices 1 and 2 to this Convention and contained in ship's structure or equipment, their location and approximate quantities; and
- .2 clarify that the ship complies with regulation 4.

2 Existing ships shall comply as far as practicable with paragraph 1 not later than 5 years after the entry into force of this Convention, or before going for recycling if this is earlier, taking into account the guidelines developed by the Organization and the Organization's Harmonized System of Survey and Certification. The Hazardous Materials listed in Appendix 1, at least, shall be identified when the Inventory is developed. For existing ships a plan shall be prepared describing the visual/sampling check by which the Inventory of Hazardous Materials is developed, taking into account the guidelines developed by the Organization.

3 Part I of the Inventory of Hazardous Materials shall be properly maintained and updated throughout the operational life of the ship, reflecting new installations containing Hazardous Materials listed in Appendix 2 and relevant changes in ship structure and equipment, taking into account the guidelines developed by the Organization.

4 Prior to recycling the Inventory shall, in addition to the properly maintained and updated Part I, incorporate Part II for operationally generated wastes and Part III for stores, and be verified either by the Administration or by any person or organization authorized by it, taking into account the guidelines developed by the Organization.

## **Regulation 6 – Procedure for proposing amendments to Appendices 1 and 2**

1 Any Party may propose an amendment to Appendix 1 and/or Appendix 2 in accordance with this regulation. The proposed amendment shall be considered within the Organization under Article 18 paragraph 2 and this regulation.

2 When the Organization receives a proposal, it shall also bring the proposal to the attention of the United Nations and its Specialized Agencies, intergovernmental organizations having agreements with the Organization and non-governmental organizations in consultative status with the Organization and shall make it available to them.

3 The Committee shall establish a technical group in accordance with regulation 7 to review proposals submitted in accordance with paragraph 1 of this regulation.

4 The technical group shall review the proposal along with any additional data, including decisions adopted by other international bodies regarding their lists of materials or hazardous substances, submitted by any interested entity, and shall evaluate and report to the Committee whether the Hazardous Material in question is likely, in the context of this Convention, to lead to significant adverse effects on human health or the environment such that the amendment of Appendix 1 or Appendix 2 is warranted. In this regard:

- .1 The technical group's review shall include:
  - .1.1 an evaluation of the association between the Hazardous Material in question and the likelihood, in the context of this Convention, that it will lead to significant adverse effects on human health or the environment based on the submitted data or other relevant data brought to the attention of the group;
  - .1.2 an evaluation of the potential risk reduction attributable to the proposed control measures and any other control measures that may be considered by the technical group;
  - .1.3 consideration of available information on the technical feasibility of control measures;
  - .1.4 consideration of available information on other effects arising from the introduction of such control measures relating to:
    - the environment;
    - human health and safety including that of seafarers and workers; and
    - the cost to international shipping and other relevant sectors.
  - .1.5 consideration of the availability of suitable alternatives to the Hazardous Material to be controlled, including a consideration of the potential risks of alternatives;

- .1.6 consideration of the risks posed by the Hazardous Material during the recycling process; and
- .1.7 consideration of suitable threshold values and any useful or necessary exemptions.
- .2 If the technical group finds that the Hazardous Material in question is likely, in the context of this Convention, to lead to significant adverse effects on human health or the environment, lack of full scientific certainty shall not be used as a reason to prevent the group from proceeding with an evaluation of the proposal.
- .3 The technical group's report shall be in writing and shall take into account each of the evaluations and considerations referred to in subparagraph .1, except that the technical group may decide not to proceed with the evaluations and considerations described in subparagraphs .1.2 to .1.7 if it determines after the evaluation in subparagraph .1.1 that the proposal does not warrant further consideration.
- .4 The technical group's report shall include, *inter alia*, a recommendation on whether international controls pursuant to this Convention are warranted on the Hazardous Material in question, on the suitability of the specific control measures suggested in the comprehensive proposal, or on other control measures which it believes to be more suitable.

5 The Committee shall decide whether to approve any proposal to amend Appendix 1 or Appendix 2, and any modifications thereto, if appropriate, taking into account the technical group's report. Any proposed amendment shall specify the application of the amendment for ships certified in accordance with this Convention before the entry into force of the amendment. If the report finds that the Hazardous Material in question is likely, in the context of this Convention, to lead to significant adverse effects on human health or the environment, lack of full scientific certainty shall not be used as a reason to prevent a decision from being taken to list a Hazardous Material in Appendix 1 or Appendix 2. A decision not to approve the proposal shall not preclude future submission of a new proposal with respect to a particular Hazardous Material if new information comes to light.

### **Regulation 7 – Technical Groups**

1 The Committee may establish one or more technical groups pursuant to regulation 6 as needed. The technical group may comprise representatives of the Parties, Members of the Organization, the United Nations and its Specialized Agencies, intergovernmental organizations having agreements with the Organization, and non-governmental organizations in consultative status with the Organization, which should preferably include representatives of institutions and laboratories with expertise in environmental fate and effects of substances, toxicological effects, marine biology, human health, economic analysis, risk management, shipbuilding, international shipping, occupational health and safety or other fields of expertise necessary to objectively review the technical merits of a proposal.

2 The Committee shall decide on the terms of reference, organization, participation and operation of the technical groups. Such terms shall provide for protection of any confidential information that may be submitted. Technical groups may hold such meetings as required, but shall endeavour to conduct their work through written or electronic correspondence or other media as appropriate.



3 Only the representatives of Parties may participate in formulating any recommendation to the Committee pursuant to regulation 6. A technical group shall endeavour to achieve unanimity among the representatives of the Parties. If unanimity is not possible, the technical group shall communicate any minority views of such representatives.

## **Part B – Preparation for Ship Recycling**

### **Regulation 8 – General requirements**

Ships destined to be recycled shall:

- .1 only be recycled at Ship Recycling Facilities that are:
  - .1 authorized in accordance with this Convention; and
  - .2 fully authorized to undertake all the ship recycling which the Ship Recycling Plan specifies to be conducted by the identified Ship Recycling Facility(ies);
- .2 conduct operations in the period prior to entering the Ship Recycling Facility in order to minimize the amount of cargo residues, remaining fuel oil, and wastes remaining on board;
- .3 in the case of a tanker, arrive at the Ship Recycling Facility with cargo tanks and pump room(s) in a condition that is ready for certification as Safe-for-entry, or Safe-for-hot work, or both, according to national laws, regulations and policies of the Party under whose jurisdiction the Ship Recycling Facility operates;
- .4 provide to the Ship Recycling Facility all available information relating to the ship for the development of the Ship Recycling Plan required by regulation 9;
- .5 complete the Inventory required by regulation 5; and
- .6 be certified as ready for recycling by the Administration or organization recognized by it, prior to any recycling activity taking place.

### **Regulation 9 – Ship Recycling Plan**

A ship-specific Ship Recycling Plan shall be developed by the Ship Recycling Facility(ies) prior to any recycling of a ship, taking into account the guidelines developed by the Organization. The Ship Recycling Plan shall:

- .1 be developed taking into account information provided by the shipowner;
- .2 be developed in the language accepted by the Party authorizing the Ship Recycling Facility, and if the language used is not English, French or Spanish, the Ship Recycling Plan shall be translated into one of these languages, except where the Administration is satisfied that this is not necessary;

- .3 include information concerning *inter alia*, the establishment, maintenance, and monitoring of Safe-for-entry and Safe-for-hot work conditions and how the type and amount of materials including those identified in the Inventory of Hazardous Materials will be managed;
- .4 in accordance with the declaration deposited pursuant to Article 16.6, be either explicitly or tacitly approved by the Competent Authority authorizing the Ship Recycling Facility. The Competent Authority shall send written acknowledgement of receipt of the Ship Recycling Plan to the Ship Recycling Facility, Ship Owner and Administration within three (3) working days of its receipt in accordance with regulation 24. Thereafter:
  - .1 where a Party requires explicit approval of the Ship Recycling Plan, the Competent Authority shall send written notification of its decision to approve or deny the Ship Recycling Plan to the Ship Recycling Facility, Ship Owner and Administration; and
  - .2 where a Party requires tacit approval of the Ship Recycling Plan, the acknowledgment of receipt shall specify the end date of a 14-day review period. The Competent Authority shall notify any written objection to the Ship Recycling Plan to the Ship Recycling Facility, Ship Owner and Administration within this 14-day review period. Where no such written objection has been notified, the Ship Recycling Plan shall be deemed to be approved.
- .5 once approved in accordance with paragraph .4, be made available for inspection by the Administration, or any nominated surveyors or organization recognized by it; and
- .6 where more than one Ship Recycling Facility is used, identify the Ship Recycling Facilities to be used and specify the recycling activities and the order in which they occur at each authorized Ship Recycling Facility.

## **Part C – Surveys and certification**

### **Regulation 10 – Surveys**

- 1 Ships to which this Convention applies shall be subject to the surveys specified below:
  - .1 an initial survey before the ship is put in service, or before the International Certificate on Inventory of Hazardous Materials is issued. This survey shall verify that Part I of the Inventory required by regulation 5 is in accordance with the requirements of this Convention;
  - .2 a renewal survey at intervals specified by the Administration, but not exceeding five years. This survey shall verify that Part I of the Inventory of Hazardous Materials required by regulation 5 complies with the requirements of this Convention;

- .3 an additional survey, either general or partial, according to the circumstances, may be made at the request of the shipowner after a change, replacement, or significant repair of the structure, equipment, systems, fittings, arrangements and material. The survey shall be such as to ensure that any such change, replacement, or significant repair has been made in the way that the ship continues to comply with the requirements of this Convention, and that Part I of the Inventory is amended as necessary; and
- .4 a final survey prior to the ship being taken out of service and before the recycling of the ship has started. This survey shall verify:
  - .1 that the Inventory of Hazardous Materials as required by regulation 5.4 is in accordance with the requirements of this Convention taking into account the guidelines developed by the Organization;
  - .2 that the Ship Recycling Plan, as required by regulation 9, properly reflects the information contained in the Inventory of Hazardous Materials as required by regulation 5.4 and contains information concerning the establishment, maintenance and monitoring of Safe-for-entry and Safe-for-hot work conditions; and
  - .3 that the Ship Recycling Facility(ies) where the ship is to be recycled holds a valid authorization in accordance with this Convention.

2 Surveys of ships for the purpose of enforcement of the provisions of this Convention shall be carried out by officers of the Administration, taking into account the guidelines developed by the Organization. The Administration may, however, entrust the surveys either to surveyors nominated for the purpose or to organizations recognized by it.

3 An Administration nominating surveyors or recognizing organizations to conduct surveys, as described in paragraph 2 shall, as a minimum, empower such nominated surveyors or recognized organizations to:

- .1 require a ship that they survey to comply with the provisions of this Convention; and
- .2 carry out surveys and inspections if requested by the appropriate authorities of a port State that is a Party.

4 In every case, the Administration concerned shall be responsible to ensure the completeness and efficiency of the survey and shall undertake to ensure the necessary arrangements to satisfy this obligation.

5 The initial and renewal surveys should be harmonized with the surveys required by other applicable statutory instruments of the Organization.

## **Regulation 11 – Issuance and endorsement of certificates**

- 1 An International Certificate on Inventory of Hazardous Materials shall be issued either by the Administration or by any person or organization authorized by it after successful completion of an initial or renewal survey conducted in accordance with regulation 10, to any ships to which regulation 10 applies, except for existing ships for which both an initial survey and a final survey are conducted at the same time, taking into account the guidelines developed by the Organization.
- 2 The International Certificate on Inventory of Hazardous Materials issued under paragraph 1, at the request of the shipowner, shall be endorsed either by the Administration or by any person or organization authorized by it after successful completion of an additional survey conducted in accordance with regulation 10.
- 3 Notwithstanding regulation 14.2 and the requirements of regulation 10.1.2, when the renewal survey is completed within three months before the expiry date of the existing certificate, the new certificate shall be valid from the date of completion of the renewal survey to a date not exceeding five years from the date of expiry of the existing certificate.
- 4 When the renewal survey is completed after the expiry date of the existing certificate, the new certificate shall be valid from the date of completion of the renewal survey to a date not exceeding five years from the date of expiry of the existing certificate.
- 5 When the renewal survey is completed more than three months before the expiry date of the existing certificate, the new certificate shall be valid from the date of completion of the renewal survey to a date not exceeding five years from the date of completion of the renewal survey.
- 6 If a certificate is issued for a period of less than five years, the Administration may extend the validity of the certificate beyond the expiry date to the maximum period specified in regulation 10.1.2.
- 7 If a renewal survey has been completed and a new certificate cannot be issued or placed on board the ship before the expiry date of the existing certificate, the person or organization authorized by the Administration may endorse the existing certificate and such a certificate shall be accepted as valid for a further period which shall not exceed five months from the expiry date.
- 8 If a ship at the time when a certificate expires is not in a port in which it is to be surveyed, the Administration may extend the period of validity of the certificate but this extension shall be granted only for the purpose of allowing the ship to complete its voyage to the port in which it is to be surveyed and then only in cases where it appears proper and reasonable to do so. No certificate shall be extended for a period longer than three months, and a ship to which an extension is granted shall not, on its arrival in the port in which it is to be surveyed, be entitled by virtue of such extension to leave that port without having a new certificate. When the renewal survey is completed, the new certificate shall be valid to a date not exceeding five years from the date of expiry of the existing certificate before the extension was granted.
- 9 A certificate issued to a ship engaged on short voyages which has not been extended under the foregoing provisions of this regulation may be extended by the Administration for a period of grace of up to one month from the date of expiry stated on it. When the renewal survey

is completed, the new certificate shall be valid to a date not exceeding five years from the date of expiry of the existing certificate before the extension was granted.

10 In special circumstances, as determined by the Administration, a new certificate need not be dated from the date of expiry of the existing certificate as required by paragraph 4, 8 or 9 of this regulation. In these special circumstances, the new certificate shall be valid to a date not exceeding five years from the date of completion of the renewal survey.

11 An International Ready for Recycling Certificate shall be issued either by the Administration or by any person or organization authorized by it, after successful completion of a final survey in accordance with the provisions of regulation 10, to any ships to which regulation 10 applies, taking into account the authorization of the Ship Recycling Facility and the guidelines developed by the Organization.

12 A certificate issued under the authority of a Party shall be accepted by the other Parties and regarded for all purposes covered by this Convention as having the same validity as a certificate issued by them. Certificates shall be issued or endorsed either by the Administration or by any person or organization duly authorized by it. In every case, the Administration assumes full responsibility for the certificate.

#### **Regulation 12 – Issuance or endorsement of a certificate by another Party**

1 At the request of the Administration, another Party may cause a ship to be surveyed and, if satisfied that the provisions of this Convention are complied with, shall issue or authorize the issuance of a certificate to the ship, and where appropriate, endorse or authorize the endorsement of that certificate on the ship, in accordance with this Annex.

2 A copy of the certificate and a copy of the survey report shall be transmitted as soon as possible to the requesting Administration.

3 A certificate so issued shall contain a statement to the effect that it has been issued at the request of the Administration and it shall have the same force and receive the same recognition as a certificate issued by the Administration.

4 No certificate shall be issued to a ship entitled to fly the flag of a State which is not a Party.

#### **Regulation 13 – Form of the certificates**

The certificates shall be drawn up in an official language of the issuing Party, in the form set forth in Appendices 3 and 4. If the language used is not English, French or Spanish, the text shall include a translation into one of these languages. The Administration may, however, issue the International Certificate on Inventory of Hazardous Materials drawn up only in an official language of the issuing Party to ships not engaged in voyages to ports or offshore terminals under the jurisdiction of other Parties to this Convention and the International Ready for Recycling Certificate drawn up only in an official language of the issuing Party to ships recycled in Ship Recycling Facilities under the jurisdiction of the issuing Party.

#### **Regulation 14 – Duration and validity of the certificates**

1 An International Certificate on Inventory of Hazardous Materials issued under regulation 11 or 12 shall cease to be valid in any of the following cases:

- .1 if the condition of the ship does not correspond substantially with the particulars of the certificate, including where Part I of the Inventory of Hazardous Materials is not properly maintained and updated, reflecting changes in ship structure and equipment, in accordance with the guidelines developed by the Organization;
- .2 upon transfer of the ship to the flag of another State. A new certificate shall only be issued when the Party issuing the new certificate is fully satisfied that the ship is in compliance with the requirements of regulation 10. In the case of a transfer between Parties, if requested within three months after the transfer has taken place, the Party whose flag the ship was formerly entitled to fly shall, as soon as possible, transmit to the Administration copies of the certificates carried by the ship before the transfer and, if available, copies of the relevant survey reports;
- .3 if the renewal survey is not completed within the periods specified under regulations 10.1 and 11; or
- .4 if the certificate is not endorsed in accordance with regulation 11 or 12.

2 An International Certificate on Inventory of Hazardous Materials shall be issued for a period specified by the Administration, which shall not exceed five years.

3 An International Ready for Recycling Certificate shall be issued for a period specified by the Administration that shall not exceed three months.

4 An International Ready for Recycling Certificate issued under regulation 11 or 12 shall cease to be valid if the condition of the ship does not correspond substantially with the particulars of the certificate.

5 The International Ready for Recycling Certificate may be extended by the Administration or by any person or organization authorized by it for a single point to point voyage to the Ship Recycling Facility.

### **CHAPTER 3 – REQUIREMENTS FOR SHIP RECYCLING FACILITIES**

#### **Regulation 15 – Controls on Ship Recycling Facilities**

1 Each Party shall establish legislation, regulations, and standards that are necessary to ensure that Ship Recycling Facilities are designed, constructed, and operated in a safe and environmentally sound manner in accordance with the regulations of this Convention.

2 Each Party shall establish a mechanism for authorizing Ship Recycling Facilities with appropriate conditions to ensure that such Ship Recycling Facilities meet the requirements of this Convention.

3 Each Party shall establish a mechanism for ensuring that Ship Recycling Facilities comply with the requirements of this chapter including the establishment and effective use of inspection, monitoring and enforcement provisions, including powers of entry and sampling. Such a mechanism may include an audit scheme to be carried out by the Competent Authority(ies) or an organization recognized by the Party, taking into account guidelines developed by the Organization, and the results of these audits should be communicated to the Organization.

4 Each Party shall designate one or more Competent Authorities and the single contact point to be used by the Organization, Parties to this Convention and other interested entities, for matters related to Ship Recycling Facilities operating within the jurisdiction of that Party.

### **Regulation 16 – Authorization of Ship Recycling Facilities**

1 Ship Recycling Facilities which recycle ships to which this Convention applies, or ships treated similarly pursuant to Article 3.4, shall be authorized by a Party taking into account the guidelines developed by the Organization.

2 The authorization shall be carried out by the Competent Authority(ies) and shall include verification of documentation required by this Convention and a site inspection. The Competent Authority(ies) may however entrust the authorization of Ship Recycling Facilities to organizations recognized by it.

3 The Party shall notify the Organization of the specific responsibilities and conditions of the authority delegated to the recognized organizations, for circulation to Parties. In every case, the Competent Authority(ies) retains full responsibility for the authorization issued.

4 The authorization shall be drawn up in the form set forth in Appendix 5. If the language used is not English, French or Spanish, the text shall include a translation into one of these languages.

5 The authorization shall be valid for a period specified by the Party but not exceeding five years. The Party shall identify the terms for which the authorization will be issued, withdrawn, suspended, amended and renewed, and communicate these terms to the Ship Recycling Facilities. If a Ship Recycling Facility refuses inspection by the Competent Authority(ies) or the recognized organization operating on its/their behalf, the authorization shall be suspended or withdrawn.

6 If incidents or actions taken at the Ship Recycling Facility have the effect that the conditions for the authorization are no longer fulfilled, the Ship Recycling Facility shall inform the Competent Authority(ies). The Competent Authority(ies) may accordingly decide to suspend or withdraw the authorization, or require corrective actions by the Ship Recycling Facility.

### **Regulation 17 – General requirements**

1 Ship Recycling Facilities authorized by a Party shall establish management systems, procedures and techniques which do not pose health risks to the workers concerned or to the population in the vicinity of the Ship Recycling Facility and which will prevent, reduce, minimize and to the extent practicable eliminate adverse effects on the environment caused by Ship Recycling, taking into account guidelines developed by the Organization.

2 Ship Recycling Facilities authorized by a Party shall, for ships to which this Convention applies, or ships treated similarly pursuant to Article 3.4:

- .1 only accept ships that:
  - .1 comply with this Convention; or
  - .2 meet the requirements of this Convention;
- .2 only accept ships which they are authorized to recycle; and
- .3 have the documentation of its authorization available if such documentation is requested by a shipowner that is considering recycling a ship at that Ship Recycling Facility.

### **Regulation 18 – Ship Recycling Facility Plan**

Ship Recycling Facilities authorized by a Party shall prepare a Ship Recycling Facility Plan. The Plan shall be adopted by the board or the appropriate governing body of the Recycling Company, and shall include:

- .1 a policy ensuring workers' safety and the protection of human health and the environment, including the establishment of objectives that lead to the minimization and elimination to the extent practicable of the adverse effects on human health and the environment caused by Ship Recycling;
- .2 a system for ensuring implementation of the requirements set out in this Convention, the achievement of the goals set out in the policy of the Recycling Company, and the continuous improvement of the procedures and standards used in the Ship Recycling operations;
- .3 identification of roles and responsibilities for employers and workers when conducting Ship Recycling operations;
- .4 a programme for providing appropriate information and training of workers for the safe and environmentally sound operation of the Ship Recycling Facility;
- .5 an emergency preparedness and response plan;
- .6 a system for monitoring the performance of Ship Recycling;
- .7 a record-keeping system showing how Ship Recycling is carried out;
- .8 a system for reporting discharges, emissions, incidents and accidents causing damage, or with the potential of causing damage, to workers' safety, human health and the environment; and
- .9 a system for reporting occupational diseases, accidents, injuries and other adverse effects on workers' safety and human health,

taking into account guidelines developed by the Organization.



**Regulation 19 – Prevention of adverse effects to human health and the environment**

Ship Recycling Facilities authorized by a Party shall establish and utilize procedures to:

- .1 prevent explosions, fires, and other unsafe conditions by ensuring that Safe-for-hot work conditions and procedures are established, maintained and monitored throughout Ship Recycling;
- .2 prevent harm from dangerous atmospheres and other unsafe conditions by ensuring that Safe-for-entry conditions and procedures are established, maintained, and monitored in ship spaces, including confined spaces and enclosed spaces, throughout Ship Recycling;
- .3 prevent other accidents, occupational diseases and injuries or other adverse effects on human health and the environment; and
- .4 prevent spills or emissions throughout Ship Recycling which may cause harm to human health and/or the environment,

taking into account guidelines developed by the Organization.

**Regulation 20 – Safe and environmentally sound management of Hazardous Materials**

1 Ship Recycling Facilities authorized by a Party shall ensure safe and environmentally sound removal of any Hazardous Material contained in a ship certified in accordance with regulation 11 or 12. The person(s) in charge of the recycling operations and the workers shall be familiar with the requirements of this Convention relevant to their tasks and, in particular, actively use the Inventory of Hazardous Materials and the Ship Recycling Plan, prior to and during the removal of Hazardous Materials.

2 Ship Recycling Facilities authorized by a Party shall ensure that all Hazardous Materials detailed in the Inventory are identified, labelled, packaged and removed to the maximum extent possible prior to cutting by properly trained and equipped workers, taking into account the guidelines developed by the Organization, in particular:

- .1 hazardous liquids, residues and sediments;
- .2 substances or objects containing heavy metals such as lead, mercury, cadmium and hexavalent chromium;
- .3 paints and coatings that are highly flammable and/or lead to toxic releases;
- .4 asbestos and materials containing asbestos;
- .5 PCB and materials containing PCBs, ensuring that heat inducing equipment is avoided during such operations;
- .6 CFCs and halons; and
- .7 other Hazardous Materials not listed above and that are not a part of the ship structure.

3 Ship Recycling Facilities authorized by a Party shall provide for and ensure safe and environmentally sound management of all Hazardous Materials and wastes removed from the ship recycled at that Ship Recycling Facility. Waste management and disposal sites shall be identified to provide for the further safe and environmentally sound management of materials.

4 All wastes generated from the recycling activity shall be kept separate from recyclable materials and equipment, labelled, stored in appropriate conditions that do not pose a risk to the workers, human health or the environment and only transferred to a waste management facility authorized to deal with their treatment and disposal in a safe and environmentally sound manner.

### **Regulation 21 – Emergency preparedness and response**

Ship Recycling Facilities authorized by a Party shall establish and maintain an emergency preparedness and response plan. The plan shall be made having regard to the location and environment of the Ship Recycling Facility, and shall take into account the size and nature of activities associated with each Ship Recycling operation. The plan shall furthermore:

- .1 ensure that the necessary equipment and procedures to be followed in the case of an emergency are in place, and that drills are conducted on a regular basis;
- .2 ensure that the necessary information, internal communication and coordination are provided to protect all people and the environment in the event of an emergency at the Ship Recycling Facility;
- .3 provide for communication with, and information to, the relevant Competent Authority(ies), the neighbourhood and emergency response services;
- .4 provide for first-aid and medical assistance, fire-fighting and evacuation of all people at the Ship Recycling Facility, pollution prevention; and
- .5 provide for relevant information and training to all workers of the Ship Recycling Facility, at all levels and according to their competence, including regular exercises in emergency prevention, preparedness and response procedures.

### **Regulation 22 – Worker safety and training**

1 Ship Recycling Facilities authorized by a Party shall provide for worker safety by measures including:

- .1 ensuring the availability, maintenance and use of personal protective equipment and clothing needed for all Ship Recycling operations;
- .2 ensuring that training programmes are provided to enable workers to safely undertake all Ship Recycling operations they are tasked to do; and
- .3 ensuring that all workers at the Ship Recycling Facility have been provided with appropriate training and familiarization prior to performing any Ship Recycling operation.

2 Ship Recycling Facilities authorized by a Party shall provide and ensure the use of personal protective equipment for operations requiring such use, including:

- .1 head protection;
- .2 face and eye protection;
- .3 hand and foot protection;
- .4 respiratory protective equipment;
- .5 hearing protection;
- .6 protectors against radioactive contamination;
- .7 protection from falls; and
- .8 appropriate clothing.

3 Ship Recycling Facilities authorized by a Party may co-operate in providing for training of workers. Taking into account the guidelines developed by the Organization, the training programmes set forth in paragraph 1.2 of this regulation shall:

- .1 cover all workers including contractor personnel and employees in the Ship Recycling Facility;
- .2 be conducted by Competent persons;
- .3 provide for initial and refresher training at appropriate intervals;
- .4 include participants' evaluation of their comprehension and retention of the training;
- .5 be reviewed periodically and modified as necessary; and
- .6 be documented.

**Regulation 23 – Reporting on incidents, accidents, occupational diseases and chronic effects**

1 Ship Recycling Facilities authorized by a Party shall report to the Competent Authority(ies) any incident, accident, occupational diseases, or chronic effects causing, or with the potential of causing, risks to workers safety, human health and the environment.

2 Reports shall contain a description of the incident, accident, occupational disease, or chronic effect, its cause, the response action taken and the consequences and corrective actions to be taken.

## **CHAPTER 4 – REPORTING REQUIREMENTS**

### **Regulation 24 – Initial notification and reporting requirements**

1 A shipowner shall notify the Administration in due time and in writing of the intention to recycle a ship in order to enable the Administration to prepare for the survey and certification required by this Convention.

2 A Ship Recycling Facility when preparing to receive a ship for recycling shall notify in due time and in writing its Competent Authority(ies) of the intent. The notification shall include at least the following ship details:

- .1 name of the State whose flag the ship is entitled to fly;
- .2 date on which the ship was registered with that State;
- .3 ship's identification number (IMO number);
- .4 hull number on new-building delivery;
- .5 name and type of the ship;
- .6 port at which the ship is registered;
- .7 name and address of the Shipowner as well as the IMO registered owner identification number;
- .8 name and address of the company as well as the IMO company identification number;
- .9 name of all classification society(ies) with which the ship is classed;
- .10 ship's main particulars (Length overall (LOA), Breadth (Moulded), Depth (Moulded), Lightweight, Gross and Net tonnage, and engine type and rating);
- .11 Inventory of Hazardous Materials; and
- .12 draft ship recycling plan for approval pursuant to regulation 9.

3 When the ship destined to be recycled has acquired the International Ready for Recycling Certificate, the Ship Recycling Facility shall report to its Competent Authority(ies) the planned start of the Ship Recycling. The report shall be in accordance with the reporting format in Appendix 6, and shall at least include a copy of the International Ready for Recycling Certificate. Recycling of the ship shall not start prior to the submission of the report.

### **Regulation 25 – Reporting upon completion**

When the partial or complete recycling of a ship is completed in accordance with the requirements of this Convention, a Statement of Completion shall be issued by the Ship Recycling Facility and reported to its Competent Authority(ies). This report must be compiled as

shown in appendix 7. The Competent Authority(ies) shall send a copy of the Statement to the Administration which issued the International Ready for Recycling Certificate for the ship. The Statement shall be issued within 14 days of the date of partial or completed Ship Recycling in accordance with the Ship Recycling Plan and shall include a report on incidents and accidents damaging human health and/or the environment, if any.

**APPENDIX 1**

**CONTROLS OF HAZARDOUS MATERIALS**

<b>Hazardous Material</b>	<b>Definitions</b>	<b>Control measures</b>
Asbestos	Materials containing asbestos	For all ships, new installation of materials which contain asbestos shall be prohibited.
Ozone-depleting substances	<p>Ozone-depleting substances means controlled substances defined in paragraph 4 of article 1 of the Montreal Protocol on Substances that Deplete the Ozone Layer, 1987, listed in Annexes A,B,C or E to the said Protocol in force at the time of application or interpretation of this Annex.</p> <p>Ozone-depleting substances that may be found on board ship include, but are not limited to:</p> <p>Halon 1211 Bromochlorodifluoromethane Halon 1301 Bromotrifluoromethane Halon 2402 1,2-Dibromo-1,1,2,2-tetrafluoroethane (also known as Halon 114B2) CFC-11 Trichlorofluoromethane CFC-12 Dichlorodifluoromethane CFC-113 1,1,2-Trichloro-1,2,2-trifluoroethane CFC-114 1,2-Dichloro-1,1,2,2-tetrafluoroethane CFC-115 Chloropentafluoroethane</p>	New installations which contain ozone-depleting substances shall be prohibited on all ships, except that new installations containing hydrochlorofluorocarbons (HCFCs) are permitted until 1 January 2020.
Polychlorinated biphenyls (PCB)	“Polychlorinated biphenyls” means aromatic compounds formed in such a manner that the hydrogen atoms on the biphenyl molecule (two benzene rings bonded together by a single carbon-carbon bond) may be replaced by up to ten chlorine atoms	For all ships, new installation of materials which contain Polychlorinated biphenyls shall be prohibited.
Anti-fouling compounds and systems	Anti-fouling compounds and systems regulated under Annex I to the International Convention on the Control of Harmful Anti-fouling Systems on Ships, 2001 (AFS Convention) in force at the time of application or interpretation of this Annex.	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. No ship may apply anti-fouling systems containing organotin compounds as a biocide or any other anti-fouling system whose application or use is prohibited by the AFS Convention.</li> <li>2. No new ships or new installations on ships shall apply or employ anti-fouling compounds or systems in a manner inconsistent with the AFS Convention.</li> </ol>

## APPENDIX 2

### MINIMUM LIST OF ITEMS FOR THE INVENTORY OF HAZARDOUS MATERIALS

Any Hazardous Materials listed in Appendix 1
Cadmium and Cadmium Compounds
Hexavalent Chromium and Hexavalent Chromium Compounds
Lead and Lead Compounds
Mercury and Mercury Compounds
Polybrominated Biphenyl (PBBs)
Polybrominated Diphenyl Ethers (PBDEs)
Polychlorinated Naphthalenes (more than 3 chlorine atoms)
Radioactive Substances
Certain Shortchain Chlorinated Paraffins (Alkanes, C10-C13, chloro)

**APPENDIX 3**

**FORM OF THE INTERNATIONAL CERTIFICATE ON INVENTORY OF  
HAZARDOUS MATERIALS**

INTERNATIONAL CERTIFICATE ON INVENTORY OF HAZARDOUS MATERIALS

(Note: This certificate shall be supplemented by Part I of the Inventory of Hazardous Materials)

*(Official seal)*

*(State)*

Issued under the provisions of the Hong Kong International Convention for the Safe and Environmentally Sound Recycling of Ships, 2009 (hereinafter referred to as “the Convention”) under the authority of the Government of

.....  
*(Full designation of the country)*

by .....  
*(Full designation of the person or organization authorized  
under the provisions of the Convention)*

***Particulars of the Ship***

Name of Ship	
Distinctive number or letters	
Port of Registry	
Gross tonnage	
IMO number	
Name and address of shipowner	
IMO registered owner identification number	
IMO company identification number	
Date of Construction	



***Particulars of Part I of the Inventory of Hazardous Materials***

Part I of the Inventory of Hazardous Materials identification/verification number: .....

Note: Part I of the Inventory of Hazardous Materials, as required by regulation 5 of the Annex to the Convention, is an essential part of the International Certificate on Inventory of Hazardous Materials and must always accompany the International Certificate on Inventory of Hazardous Materials. Part I of the Inventory of Hazardous Materials should be compiled on the basis of the standard format shown in the guidelines developed by the Organization.

THIS IS TO CERTIFY:

1. that the ship has been surveyed in accordance with regulation 10 of the Annex to the Convention; and
2. that the survey shows that Part I of the Inventory of Hazardous Materials fully complies with the applicable requirements of the Convention.

Completion date of survey on which this certificate is based: ..... (dd/mm/yyyy)

This certificate is valid until ..... (dd/mm/yyyy)

Issued at .....  
(Place of issue of certificate)

(dd/mm/yyyy) .....  
(Date of issue) (Signature of duly authorized official issuing the certificate)

(Seal or stamp of the authority, as appropriate)

**ENDORSEMENT TO EXTEND THE CERTIFICATE IF VALID FOR  
LESS THAN FIVE YEARS WHERE REGULATION 11.6 APPLIES\***

The ship complies with the relevant provisions of the Convention, and this certificate shall, in accordance with regulation 11.6 of the Annex to the Convention, be accepted as valid until (dd/mm/yyyy): .....

Signed: .....

*(Signature of duly authorized official)*

Place:

Date: (dd/mm/yyyy)

*(Seal or stamp of the authority, as appropriate)*

**ENDORSEMENT WHERE THE RENEWAL SURVEY HAS BEEN COMPLETED AND  
REGULATION 11.7 APPLIES\***

The ship complies with the relevant provisions of the Convention, and this certificate shall, in accordance with regulation 11.7 of the Annex to the Convention, be accepted as valid until (dd/mm/yyyy): .....

Signed: .....

*(Signature of duly authorized official)*

Place: .....

Date: (dd/mm/yyyy) .....

*(Seal or stamp of the authority, as appropriate)*

---

\* This page of the endorsement at survey shall be reproduced and added to the certificate as considered necessary by the Administration.

**ENDORSEMENT TO EXTEND THE VALIDITY OF THE CERTIFICATE UNTIL  
REACHING THE PORT OF SURVEY OR FOR A PERIOD OF GRACE WHERE  
REGULATION 11.8 OR 11.9 APPLIES\***

This certificate shall, in accordance with regulation 11.8 or 11.9\*\* of the Annex to the Convention, be accepted as valid until (dd/mm/yyyy): .....

Signed: .....

*(Signature of duly authorized official)*

Place: .....

Date: (dd/mm/yyyy) .....

*(Seal or stamp of the authority, as appropriate)*

**ENDORSEMENT FOR ADDITIONAL SURVEY\***

At an additional survey in accordance with regulation 10 of the Annex to the Convention, the ship was found to comply with the relevant provisions of the Convention.

Signed: .....

*(Signature of duly authorized official)*

Place: .....

Date: (dd/mm/yyyy) .....

*(Seal or stamp of the authority, as appropriate)*

---

\* This page of the endorsement at survey shall be reproduced and added to the certificate as considered necessary by the Administration.

\*\* Delete as appropriate.

**APPENDIX 4**

**FORM OF THE INTERNATIONAL READY FOR RECYCLING CERTIFICATE**

INTERNATIONAL READY FOR RECYCLING CERTIFICATE

(Note: This certificate shall be supplemented by the Inventory of Hazardous Materials and the Ship Recycling Plan)

*(Official seal)*

*(State)*

Issued under the provisions of the Hong Kong International Convention for the Safe and Environmentally Sound Recycling of Ships, 2009 (hereinafter referred to as “the Convention”) under the authority of the Government of

.....  
*(Full designation of the country)*

by .....  
*(Full designation of the person or organization authorized under the provisions of the Convention)*

***Particulars of the Ship***

Name of Ship	
Distinctive number or letters	
Port of Registry	
Gross tonnage	
IMO number	
Name and address of shipowner	
IMO registered owner identification number	
IMO company identification number	
Date of Construction	

***Particulars of the Ship Recycling Facility(ies)***

Name of Ship Recycling Facility	
Distinctive Recycling Company identity number*	
Full address	
Date of expiry of DASR	

\* This number is based on the Document of Authorization to conduct Ship Recycling (DASR).

***Particulars of the Inventory of Hazardous Materials***

Inventory of Hazardous Materials identification/verification number: .....

Note: The Inventory of Hazardous Materials, as required by regulation 5 of the Annex to the Convention, is an essential part of the International Ready for Recycling Certificate and must always accompany the International Ready for Recycling Certificate. The Inventory of Hazardous Materials should be compiled on the basis of the standard format shown in the guidelines developed by the Organization.

***Particulars of the Ship Recycling Plan***

Ship Recycling Plan identification/verification number: .....

Note: The Ship Recycling Plan, as required by regulation 9 of the Annex to the Convention, is an essential part of the International Ready for Recycling Certificate and must always accompany the International Ready for Recycling Certificate.

THIS IS TO CERTIFY:

- 1 that the ship has been surveyed in accordance with regulation 10 of the Annex to the Convention;
- 2 that the ship has a valid Inventory of Hazardous Materials in accordance with regulation 5 of the Annex to the Convention;
- 3 that the Ship Recycling Plan, as required by regulation 9, properly reflects the information contained in the Inventory of Hazardous Materials as required by regulation 5.4 and contains information concerning the establishment, maintenance and monitoring of Safe-for-entry and Safe-for-hot work conditions; and
- 4 that the Ship Recycling Facility(ies) where this ship is to be recycled holds a valid authorization in accordance with the Convention.

This certificate is valid until (dd/mm/yyyy) .....  
*(Date)*

Issued at .....  
*(Place of issue of certificate)*

(dd/mm/yyyy) .....  
*(Date of issue)*      .....  
*(Signature of duly authorized official issuing the certificate)*

*(Seal or stamp of the authority, as appropriate)*

**ENDORSEMENT TO EXTEND THE VALIDITY OF THE CERTIFICATE UNTIL  
REACHING THE PORT OF THE SHIP RECYCLING FACILITY FOR A PERIOD OF  
GRACE WHERE REGULATION 14.5 APPLIES\***

This certificate shall, in accordance with regulation 14.5 of the Annex to the Convention, be accepted as valid for a single point to point voyage

from the port of: .....

to the port of: .....

Signed: .....

*(Signature of duly authorized official)*

Place: .....

Date: (dd/mm/yyyy) .....

*(Seal or stamp of the authority, as appropriate)*

---

\* This page of the endorsement shall be reproduced and added to the certificate as considered necessary by the Administration.

**APPENDIX 5**

**FORM OF THE AUTHORIZATION OF SHIP RECYCLING FACILITIES**

**Document of Authorization to conduct Ship Recycling (DASR) in accordance with the requirements of the Hong Kong International Convention for the Safe and Environmentally Sound Recycling of Ships, 2009**

Issued under the provision of the Hong Kong International Convention for the Safe and Environmentally Sound Recycling of Ships, 2009 (hereinafter referred to as “the Convention”) under the authority of the Government of:

.....  
*(Full designation of the country)*

by.....  
*(Full designation of the Competent Authority under the Convention)*

Name of Ship Recycling Facility	
Distinctive Recycling Company identity No.	
Full address of Ship Recycling Facility	
Primary contact person	
Phone number	
E-mail address	
Name, address, and contact information of ownership company	
Working language(s)	

This is to verify that the Ship Recycling Facility has implemented management systems, procedures and techniques in accordance with Chapters 3 and 4 to the Annex to the Convention.

This authorization is valid until ..... and is subject to the limitations identified in the attached supplement.

This authorization is subject to amendment, suspension, withdrawal, or periodic renewal in accordance with regulation 16 of the Annex to the Convention.

Issued at .....  
*(Place of issue of the authorization)*

(dd/mm/yyyy) .....  
*(Date of issue)*      *(Signature of duly authorized official issuing the authorization)*

.....  
*(Typed name and title of duly authorized official issuing the authorization)*

*(Seal or stamp of the authority, as appropriate)*



**SUPPLEMENT TO:**

**Document of Authorization to undertake Ship Recycling (DASR) in accordance with the Hong Kong International Convention for the Safe and Environmentally Sound Recycling of Ships, 2009**

Notes:

- 1 This record shall be permanently attached to the DASR. The DASR shall be available at the Ship Recycling Facility at all times.
- 2 All procedures, plans and other documents produced by the Ship Recycling Facility and required under the terms to which the DASR has been issued shall be available in the working language of the Ship Recycling Facility and in either English, French or Spanish.
- 3 The authorization is subject to the limitations defined by this supplement.

**1 GENERAL TERMS**

**1.1 Requirements of the Convention**

The Ship Recycling Facility meets the requirements that it be designed, constructed, and operated in a safe and environmentally sound manner in accordance with the Convention, including meeting the relevant requirements of:

- Regulation 16 – Authorization of Ship Recycling Facilities
- Regulation 17 – General requirements
- Regulation 18 – Ship Recycling Facility Plan
- Regulation 19 – Prevention of adverse effects to human health and the environment
- Regulation 20 – Safe and environmentally sound management of Hazardous Materials
- Regulation 21 – Emergency preparedness and response
- Regulation 22 – Worker safety and training
- Regulation 23 – Reporting on incidents, accidents, occupational diseases and chronic effects
- Regulation 24 – Initial notification and reporting requirements
- Regulation 25 – Reporting upon completion

These requirements are imposed on the Ship Recycling Facility by way of

.....  
*(Identify the permit, licence, authorization, legal standards, or other mechanism that applies)*

Ship Recycling Facility Plan identification/verification number: .....

## **1.2 Acceptance of ships**

For ships to which the Convention applies and ships treated similarly pursuant to Article 3.4 of the Convention, the Ship Recycling Facility can only accept a ship for recycling in accordance with regulation 17 of the Annex to the Convention.

## **1.3 Safe-for-hot work and Safe-for-entry conditions**

The Ship Recycling Facility is capable of establishing, maintaining and monitoring Safe-for-hot work and Safe-for-entry conditions throughout the Ship Recycling process.

## **1.4 Management of Hazardous Materials**

The Ship Recycling Facility is designed, constructed, operated, and required to ensure that all Hazardous Materials' management shall be safe and environmentally sound in compliance with the Convention and with all relevant local or national regulations/requirements.

## **1.5 Map and location of Ship Recycling operations**

A map of the boundary of the Ship Recycling Facility and the location of Ship Recycling operations within it, is attached.

# **2 CAPABILITY OF SHIP RECYCLING FACILITY**

## **2.1 Size of ships**

The Ship Recycling Facility is authorized to accept a ship for recycling subject to the following size limitations:

<b>Maximum Size</b>		<b>Other Limitations</b>
Length		
Breadth		
Lightweight		

## 2.2 Safe and Environmentally Sound Management of Hazardous Materials

The Ship Recycling Facility is authorized to accept a ship for recycling that contains Hazardous Materials as specified in the following table subject to the conditions noted below:

Hazardous Material(*4)	Management of Hazardous Materials			Authorization/Limitations
	Removal	Storage	Process (*1)	
	Y/N (*2)	Y/N	Y/N (*3)	
Asbestos				
Ozone-depleting substances				
Polychlorinated biphenyls (PCB)				
Anti-fouling compounds and systems				
Cadmium and Cadmium Compounds				
Hexavalent Chromium and Hexavalent Chromium Compounds				
Lead and Lead Compounds				
Mercury and Mercury Compounds				
Polybrominated Biphenyl (PBBs)				
Polybrominated Diphenyl Ethers (PBDEs)				
Polychlorinated Naphthalenes (more than 3 chlorine atoms)				
Radioactive substances				
Certain Shortchain Chlorinated Paraffins (Alkanes, C10-C13, chloro)				
Hazardous liquids, residues and sediments				
Paints and coatings that are highly flammable and/or lead to toxic release				
Other Hazardous Materials not listed above and that are not a part of the ship structure (specify)				

- Notes: \*1 Process means the processing of Hazardous Materials in the Ship Recycling Facility, such as:
- a. incineration of Hazardous Materials;
  - b. reclamation of Hazardous Materials; and
  - c. treatment of oily residues.
- \*2 If Yes (Y), indicate in the Ship Recycling Facility Plan the responsible personnel authorized to carry out the removal, with the certificate number or other relevant information.
- \*3 If No (N), describe in the Ship Recycling Plan where the Hazardous Materials are to be processed/disposed.
- \*4 These Hazardous Materials are specified in Appendices 1 and 2 and regulation 20 of the Convention.

**APPENDIX 6**

**FORM OF REPORT OF PLANNED START OF SHIP RECYCLING**

The .....  
*(Name of Ship Recycling Facility)*

located at .....  
*(Full Ship Recycling Facility address)*

Authorized in accordance with the requirements of the Hong Kong International Convention for the Safe and Environmentally Sound Recycling of Ships, 2009 (hereinafter referred to as “the Convention”) to conduct Ship Recycling under the authority of the Government of:

.....  
*(Full designation of country)*

as indicated in the Document of Authorization to conduct Ship Recycling issued at  
.....  
*(Place of authorization)*

by .....  
*(Full designation of the Competent Authority under the Convention)*

on (dd/mm/yyyy) .....  
*(Date of issue)*

Hereby reports that the Ship Recycling Facility is ready in every respect to start the recycling of the vessel .....  
*(IMO number)*

The International Ready for Recycling Certificate issued under the provisions of the Convention under the authority of the Government of  
.....  
*(Full designation of country)*

by .....  
*(Full designation of the person or organization authorized under the provisions of the Convention)*

on (dd/mm/yyyy) .....  
*(Date of issue)*

is enclosed.

Signed .....

**APPENDIX 7**

**FORM OF THE STATEMENT OF COMPLETION OF SHIP RECYCLING**

STATEMENT OF COMPLETION OF SHIP RECYCLING

This document is a statement of completion of Ship Recycling for

.....  
(Name of the ship when it was received for recycling/at the point of deregistration)

**Particulars of the Ship as received for recycling**

Distinctive number or letters	
Port of Registry	
Gross tonnage	
IMO number	
Name and address of shipowner	
IMO registered owner identification number	
IMO company identification number	
Date of Construction	

THIS CONFIRMS THAT:

The ship has been recycled in accordance with the Ship Recycling Plan as part of the Hong Kong International Convention for the Safe and Environmentally Sound Recycling of Ships, 2009 (hereinafter referred to as “the Convention”) at

.....  
(Name and location of the authorized Ship Recycling Facility)

and the recycling of the ship as required by the Convention was completed on:

(dd/mm/yyyy) .....  
(Date of completion)

Issued at .....  
(Place of issue of the Statement of Completion)

(dd/mm/yyyy) ..... (Date of issue) ..... (Signature of the owner of the Ship Recycling Facility or a representative acting on behalf of the owner)



EUROPEISKA KOMMISSIONEN

Bryssel den 23.3.2012  
COM(2012) 118 final

2012/0055 (COD)

Förslag till

**EUROPAPARLAMENTETS OCH RÅDETS FÖRORDNING**

**om återvinning av fartyg**

{SWD(2012) 45 final}

{SWD(2012) 47 final}

## MOTIVERING

### 1. BAKGRUND TILL FÖRSLAGET

#### 1.1. Allmän bakgrund och motiv till förslaget

Miljömässigt osunda och osäkra metoder för demontering av fartyg fortsätter att vara ett allvarligt bekymmer. De flesta stora uttjänta havsgående handelsfartyg demonteras vid anläggningar där metoderna har betydande följder för miljö och hälsa. De här negativa aspekterna gör att återvinningen av fartyg inte kan göras tillräckligt hållbar som verksamhet.

Situationen kommer sannolikt att försämrats, eftersom ett stort antal fartyg förväntas bli demonterade under de närmaste åren till följd av världsfloTTans aktuella överkapacitet som uppskattas kvarstå minst fem till tio år. Dessutom kommer den förväntade fartygsåtervinningstoppen som infaller kring tidpunkten för utfasning av tankfartyg med enkelskrov (2015) sannolikt att gynna de sämsta anläggningarna.

Kraven enligt Baselkonventionen om kontroll av gränsöverskridande transporter och om slutligt omhändertagande av farligt avfall genomförs i Europeiska unionen genom förordningen om avfallstransporter<sup>1</sup>. Genom samma förordning genomförs också bestämmelsen om en ändring till Baselkonventionen (den så kallade ändringen om förbud) enligt vilken det är förbjudet att exportera farligt avfall till länder utanför OECD. Denna ändring har ännu inte trätt i kraft på internationell nivå på grund av otillräcklig ratificering.

Enligt förordningen om avfallstransporter klassificeras EU-flaggade fartyg på väg till demontering som farligt avfall eftersom de innehåller farliga ämnen. Det betyder att de endast kan demonteras i OECD-länder. Denna lagstiftning kringgås dock praktiskt taget systematiskt i fråga om EU-flaggade fartyg<sup>2</sup>, vilket gör att varken internationella regler eller unionens lagstiftning har tillräcklig effekt.

Denna utbredda ohörsamhet är för det första kopplad till bristande återvinningskapacitet inom OECD, särskilt i fråga om de största fartygen. Den existerande kapaciteten i Europa används för demontering av små fartyg och statliga fartyg men inte stora havsgående handelsfartyg. Demonteringen av fartyg har, i likhet med fartygsbyggnad, av ekonomiska skäl (efterfrågan på stål, låga arbetskostnader, ingen internationalisering av miljökostnader) under de senaste årtiondena omlokaliseras från Europa till länder utanför OECD. Därför har möjligheten att utveckla ytterligare demonteringskapacitet i Europa inte upplevts som ekonomiskt lönsam.

Det finns en betydande återvinningskapacitet utanför OECD i Kina, Indien, Pakistan och Bangladesh. Det är förväntat att anläggningarna i OECD och i Kina samt vissa anläggningar i Indien kan uppfylla Hongkongkonventionens krav senast 2015.

Den aktuella kapaciteten i Kina (2,83 miljoner ldt<sup>3</sup> år 2009) är de facto redan mer än tillräcklig för alla EU-flaggade fartyg fram till 2030 (den högsta årsvolymen under perioden

---

<sup>1</sup> Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1013/2006 av den 14 juni 2006 om transport av avfall.

<sup>2</sup> 2009 demonterades mer än 90 % av EU-flaggade fartyg utanför OECD, oftast i Sydasiien.

<sup>3</sup> Vikten på ett skrotfärdigt fartyg uttrycks ofta som ton lätt displacement (ldt) som är vikten utan last, bränsle, ballast osv. och som ungefär motsvarar fartygets stålvikt.



2012–2030 kommer att vara 1,88 miljoner ldt) och en ny anläggning med kapacitet på 1 miljon ldt kommer inom kort att tas i drift. Detta är resultatet av åtgärder som de offentliga myndigheterna har vidtagit för att specifikt främja marknaden för grön återvinning och stänga anläggningar som inte uppfyller kraven, liksom av investeringar som miljömedvetna fartygsägare gjort i säkra och sunda återvinningsanläggningar.

För det andra gäller att det aktuella läget på marknaden för fartygsåtervinning gynnar anläggningar i Bangladesh, Indien och (i mindre utsträckning) Pakistan, medan konkurrenterna i EU, Turkiet och Kina med sina högre tekniska standarder endast får del av nischmarknader för små fartyg, statliga fartyg inklusive krigsfartyg eller fartyg vars ägare har åtagit sig miljöansvar.

Slutligen gäller att den aktuella lagstiftningen inte är anpassad till de särdrag som gäller för fartyg. Det är svårt att avgöra exakt när ett fartyg anses vara skrot. Fartygsägarna fattar sina beslut om att skicka fartyg till återvinning på grundval av en ekonomisk jämförelse mellan kostnaderna och fördelarna med att hålla fartyget i drift eller skicka det till demontering.

Om beslutet fattas medan fartyget finns på internationellt vatten eller inom jurisdiktionen för den stat där återvinningen görs, är det mycket svårt eller omöjligt att tillämpa förordningen om avfallstransporter. Det är också vanligt att handelsfartyg som lämnar europeiska hamnar och vatten optimerar sin sista resa genom att ta gods till Asien innan fartyget går till demontering. Om ett fartyg lämnar en hamn i EU utan att fartygsägaren deklarerar sin avsikt att skicka fartyget till demontering kan de behöriga myndigheterna i regel inte ingripa. I förordningen om avfallstransporter fastställs rättigheter och skyldigheter för den exporterande staten, den importerande staten och, i tillämpliga fall, transitstaterna. Hamnstaterna underrättas dock inte alltid om fartygsägarens avsikt att skicka ett fartyg till återvinning. Det är inte heller ovanligt att ett fartyg säljs till en annan aktör under förevändning att fartyget kommer att vara i fortsatt drift, trots att fartyget därefter bara överläts till en återvinningsanläggning.

För att kunna tillämpa den aktuella lagstiftningen och särskilt förbudet mot export av uttjänta fartyg utanför OECD skulle medlemsstaterna behöva göra oproportionerliga ansträngningar för att verkställa föreskrifterna, med tanke på bristande återvinningskapacitet inom OECD och den rättsliga möjligheten att ändra registreringsstat (flaggstat) för ett fartyg.

I syfte att förbättra situationen inbjöd parterna i Baselkonventionen år 2004 Internationella sjöfartsorganisationen (IMO) att ta fram obligatoriska krav rörande fartygsåtervinning<sup>4</sup>. År 2006 välkomnade parterna i Baselkonventionen de åtgärder som IMO hade vidtagit för att utarbeta utkastet till konvention om fartygsåtervinning och konstaterade att överlappning av instrument som har samma mål bör undvikas. Parterna inbjöds att göra en bedömning av den nivå för kontroll och genomförande som fastställs i Baselkonventionen som helhet och en bedömning av den förväntade nivån för kontroll och genomförande enligt utkastet till konventionen om fartygsåtervinning i sin helhet, och jämföra de två konventionerna<sup>5</sup>.

Den internationella konventionen om säker och miljöriktig fartygsåtervinning (nedan kallad Hongkongkonventionen) antogs i maj 2009 av Internationella sjöfartsorganisationen. När konventionen träder i kraft får parterna (inklusive EU-medlemsstaterna) endast låta demontera

---

<sup>4</sup> Beslut VII/26 rörande miljövänlig förvaltning av fartygsdemontering, antaget av den sjunde partskonferensen för Baselkonventionen.

<sup>5</sup> Se beslut VIII/11 <http://archive.basel.int/meetings/cop/cop8/docs/16eREISSUED.pdf>.

stora handelsfartyg i länder som är parter i konventionen. Detta kan omfatta länder i Asien, vars anläggningar för fartygsdemontering då måste uppfylla internationellt godtagna standarder (strängare än de nuvarande). Dessa anläggningar måste hantera fartyg från aktörer som inte är parter i konventionen på samma sätt som de hanterar fartyg vars flaggstat är part i konventionen (klausulen om upphörd gynnsam behandling).

Hongkongkonventionen antogs 2009 men den behöver ratificeras av ett tillräckligt antal stater (både stora flaggstater och återvinningsstater) för att den ska träda i kraft och börja leda till resultat. Detta förväntas ske tidigast år 2020. Konventionen kommer att träda i kraft tjugofyra månader efter det datum då följande villkor uppfylls:

- Minst femton stater har undertecknat konventionen utan reservationer i fråga om ratificering, godtagande eller godkännande eller har deponerat nödvändiga instrument för ratificering, godtagande, godkännande eller anslutning.
- Staternas kombinerade handelsflotta utgör minst fyrtio procent av bruttotonnaget för världens handelstransporter.
- Den kombinerade högsta årliga volymen för fartygsåtervinning under de föregående tio åren utgör minst tre procent av bruttotonnaget för alla handelsfartyg i dessa stater.

År 2010 välkomnade parterna i Baselkonventionen antagandet av Hongkongkonventionen<sup>6</sup> och inledde en preliminär bedömning av huruvida den nivå av kontroll och genomförande som gäller enligt Hongkongkonventionen motsvarar den nivå som fastställs i Baselkonventionen<sup>7</sup>.

Europeiska unionen och dess medlemsstater slutförde sin bedömning i april 2010 och slutsatsen var att Hongkongkonventionen ser ut att ge en nivå av kontroll och genomförande som minst motsvarar nivån enligt Baselkonventionen för fartyg som enligt denna konvention klassificeras som avfall<sup>8</sup>.

I oktober 2011 uppmuntrade parterna i Baselkonventionen till ratificering av Hongkongkonventionen så att den kan träda i kraft<sup>9</sup>.

2007 antog kommissionen en grönbok om bättre demontering av fartyg och 2008 ett meddelande om en EU-strategi för bättre nedmontering av fartyg<sup>10</sup>. Strategin är inriktad på åtgärder för att så snart som möjligt förbättra förhållandena inom fartygsdemontering, även under den mellanliggande perioden innan Hongkongkonventionen träder i kraft – ta sig an konventionens centrala element, uppmuntra till frivilliga åtgärder inom branschen, tillhandahålla tekniskt bistånd och stöd till utvecklingsländer och förbättra verkställandet av den gällande lagstiftningen. Strategin har lett till följande resultat:

---

<sup>6</sup> Beslut OEWG-VII/12 om miljövänlig förvaltning av fartygsdemontering.

<sup>7</sup> Se beslut OEWG VII/12 OEWG VII/12 <http://archive.basel.int/meetings/oewg/oewg7/docs/21e.pdf>.

<sup>8</sup> Inlägga från Europeiska unionen och dess medlemsstater finns på <http://archive.basel.int/ships/oewg-vii12-comments/comments/eu.doc>

<sup>9</sup> Beslut X/ AA rörande miljövänlig förvaltning av fartygsdemontering, antaget av den tionde partskonferensen för Baselkonventionen.

<sup>10</sup> Meddelande KOM(2008) 767 slutlig av den 19 november 2008 om en EU-strategi för bättre nedmontering av fartyg och motsvarande konsekvensbedömning i ett arbetsdokument från kommissionens avdelningar SEK(2008) 2846.

- Antagandet av en konvention som kommer att ge bättre fartygsdemontering, med metoder som är anpassade till fartygens särdrag och fastställandet av detaljerade krav som förbättrade återvinningsanläggningar måste uppfylla.
- Stöd för frivilliga åtgärder som vidtas inom branschen innan konventionen träder i kraft:
  - Frivillig tillämpning av konventionens krav och riktlinjer (t.ex. sammanställning av förteckningar över farliga material).
  - Införandet av gröna säljavtal.
  - Investeringar i säkra och sunda anläggningar.
- Undersökningar, forskning och pilotprojekt för att bedöma utvecklingarna och främja bättre återvinningstekniker för fartyg som omfattas av Hongkongkonventionen och för andra fartyg.
- Kommissionen har vidtagit åtgärder för bättre genomförande av förordningen om avfallstransporter när kommissionen gjordes medveten om att specialfartyg skulle demonteras.
- Stöd har getts till länder där det finns fartygsdemontering genom det tematiska programmet för miljö och hållbar förvaltning av naturresurser inklusive energi (ENRTP) inom det globala programmet för hållbar fartygsåtervinning, som förvaltas gemensamt av Baselkonventionens sekretariat, Internationella sjöfartsorganisationen IMO och Internationella arbetsorganisationen ILO.

## **1.2. Förslagets syfte**

Syftet med förordningen om återvinning av fartyg är att betydligt minska de skadliga följder som är förknippade med återvinning av EU-flaggade fartyg, särskilt i södra Asien, utan att det uppstår onödiga ekonomiska bördor. Genom den föreslagna förordningen inleds ett tidigt genomförande av kraven enligt Hongkongkonventionen, vilket skyndar på konventionens ikraftträdande på global nivå.

## **1.3. Gällande bestämmelser**

Förslaget gäller antagandet av en förordning om återvinning av fartyg. Den nya förordningen är avsedd att ersätta den gällande förordningen (EG) nr 1013/2006<sup>11</sup> när det gäller fartyg som omfattas av Hongkongkonventionen.

---

<sup>11</sup> Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1013/2006 av den 14 juni 2006 om transport av avfall.

## **2. RESULTAT AV SAMRÅD MED BERÖRDA PARTER OCH KONSEKVENSBEDÖMNINGAR**

### **2.1. Samråd med berörda parter**

Vid utarbetandet av den konsekvensbedömning som ligger till grund för detta lagstiftningsförslag förde kommissionen samråd med berörda parter och utnyttjade extern expertis genom ett offentligt samråd mellan april och juni 2009 och fyra expertarbetsgrupper.

De flesta berörda parter gav sitt klara stöd för att EU-medlemsstaterna snarast ratificerar Hongkongkonventionen för att skynda på dess ikraftträdande genom att uppmuntra andra stater till att ratificera. Många berörda parter är gynnsamt inställda till att EU genomför konventionen tidigt, eftersom de anser att det är oacceptabelt att vänta på att den träder i kraft så länge som upphuggningsarbetarna drabbas av dödsfall eller skador i arbetet och det uppstår betydande miljökador. En del anser att EU inte ska ålägga ytterligare krav som går längre än konventionen. Bidragen, sammanfattning av svaren från det offentliga samrådet och rapporter om de berörda aktörernas arbetsgrupper finns att tillgå på nätet<sup>12</sup>.

Europaparlamentet, Europeiska ekonomiska och sociala kommittén och rådet debatterade meddelandet och antog en resolution den 26 mars 2009<sup>13</sup> ett yttrande den 13 maj 2009<sup>14</sup> och slutsatser den 21 oktober 2010<sup>15</sup> om en EU-strategi för bättre nedmontering av fartyg.

### **2.2. Konsekvensbedömning**

Kommissionen genomförde en konsekvensbedömning för att analysera alternativen för ett fartygsåtervinningssystem som kan verkställas effektivt. I analysen beaktas de olika alternativens ekonomiska, sociala och miljömässiga verkningar.

Konsekvensbedömningsnämndens rekommendationer beaktades; ändringarna gällde främst behovet av en klarare problemdefinition, klarare presentation av de åtgärder som inom grundscenariot redan vidtagits i länder som bedriver fartygsåtervinning, stärkning av ingreppslogiken och en bättre koppling mellan de särskilda och operativa målen samt problem och drivkrafter och starkare bedömning av alternativen, särskilt rörande potentiella problem i framtiden i fråga om verkställande och efterlevnad.

Endast politikpaket D uppfyller alla de fastställda målen (se konsekvensbedömningen).

Detta alternativ innebär att man inför en ad hoc-förordning för de fartyg som omfattas av Hongkongkonventionen (stora havsgående handelsfartyg). Denna förordning skulle täcka hela livscykeln för EU-flaggade fartyg, medföra tidigt genomförande av kraven enligt Hongkongkonventionen och, innehålla strängare miljökrav för fartygsåtervinningsanläggningar, enligt det som tillåts enligt konventionen. Fartyg under en EU-medlemsstats flagg skulle endast få återvinnas vid anläggningar som uppfyller kraven.

---

<sup>12</sup> <http://ec.europa.eu/environment/waste/ships/index.htm>

<sup>13</sup> <http://www.europarl.europa.eu/sides/getDoc.do?pubRef=-//EP//TEXT+TA+P6-TA-2009-0195+0+DOC+XML+V0//SV>

<sup>14</sup> [http://eescopinions.eesc.europa.eu/EESCopinionDocument.aspx?identifier=ces\nat\nat425\ces877-2009\\_ac.doc&language=SV](http://eescopinions.eesc.europa.eu/EESCopinionDocument.aspx?identifier=ces\nat\nat425\ces877-2009_ac.doc&language=SV)

<sup>15</sup> [http://www.consilium.europa.eu/uedocs/cms\\_data/docs/pressdata/en/envir/110626.pdf](http://www.consilium.europa.eu/uedocs/cms_data/docs/pressdata/en/envir/110626.pdf)

EU-medlemsstaterna underrättas skriftligen och i god tid om fartygsägarens avsikter att skicka ett fartyg till återvinning. Detta krav, tillsammans med införandet av påföljder som minst motsvarar de åtgärder som är tillämpliga enligt gällande lagstiftning, skulle säkerställa efterlevnaden. Man kan svårt förvänta sig att de aktuella strandbaserade anläggningarna skulle kunna uppfylla dessa krav, men det är tänkbart att uppgraderade anläggningar i framtiden kan uppfylla kriterierna. I syfte att undvika missförstånd, överlappningar och administrativ börda, bör fartyg som omfattas av denna nya lagstiftning inte längre omfattas av förordningen om avfallstransporter.

Detta politikpaket utgör därför grunden för detta förslag.

### **3. FÖRSLAGETS RÄTTSLIGA ASPEKTER**

#### **3.1. Sammanfattning av förslaget**

Detta lagstiftningsförslag gäller, genom en ny ad hoc-förordning, fartyg som faller inom räckvidden för Hongkongkonventionen (stora havsgående handelsfartyg). Förslaget täcker hela livscykeln för EU-flaggade fartyg, det innebär ett genomförande av en del av kraven i Hongkongkonventionen (upprättandet av en förteckning över farliga material, skyldighet att återvinna fartyg vid säkra och sunda anläggningar, allmänna krav som gäller för fartyg före återvinning) och, såsom tillåts enligt konventionen, det innehåller strängare miljöbestämmelser som behövs innan konventionen träder i kraft (krav på fartygsåtervinningsanläggningar, upprättandet av en europeisk förteckning över sådana anläggningar, slutandet av avtal mellan fartygsägaren och fartygsåtervinningsanläggningen).

*Skyldighet att upprätta och upprätthålla en förteckning över farliga material som finns i fartyg*

Fartyg under en EU-medlemsstats flagg måste upprätta en förteckning över farliga material ombord och upprätthålla denna förteckning så länge som fartyget är i drift. Nya fartyg under en medlemsstats flagg måste upprätta en förteckning omedelbart, medan existerande fartyg har fem år på sig att upprätta förteckningen, utom om de skickas till demontering tidigare.

Förteckningen måste uppdateras och kompletteras innan fartyget skickas till demontering för att säkerställa att den valda demonteringsanläggningen kan hantera och har tillstånd för alla farliga material och avfall som finns ombord.

*Fartyg under medlemsstaternas flagg måste demonteras vid säkra och miljövänliga fartygsåtervinningsanläggningar*

På grundval av de tekniska kraven enligt Hongkongkonventionen har man upprättat en förteckning över krav som fartygsåtervinningsanläggningar måste uppfylla. Ytterligare krav har lagts till i syfte att få bättre skydd av människors hälsa och miljön och särskilt för att säkerställa att allt farligt avfall behandlas på ett miljöriktigt sätt både vid fartygsåtervinningsanläggningarna och vid transport till dessa.

Återvinningsanläggningar som uppfyller dessa krav kan ansöka om att införlivas i en europeisk förteckning över återvinningsanläggningar. Fartyg under en EU-medlemsstats flagg får endast skickas till återvinning vid anläggningar som finns upptagna i den europeiska förteckningen.

När Hongkongkonventionen träder i kraft bör parterna fastställa och förmedla förteckningar över fartygsåtervinningsanläggningar som har auktoriserats enligt konventionen. Dessa förteckningar översänds till Internationella sjöfartsorganisationen för spridning enligt det som är lämpligt. Det blir nödvändigt att se över förordningen om fartygsåtervinning när dessa förteckningar över anläggningar blir tillgängliga på internationell nivå, i syfte att undvika administrativ börda och överlappande arbete med den europeiska förteckningen över fartygsåtervinningsanläggningar. Det är också tänkbart att införa en mekanism för ömsesidigt erkännande.

#### *Särskilda krav före återvinning*

Fartyg under medlemsstaternas flagg kommer att vara skyldiga att minimera mängden farligt avfall ombord (som också kan finnas i lastrester, bränsle osv.) innan fartyget överlämnas till en fartygsåtervinningsanläggning.

När det gäller tankfartyg måste fartygsägarna särskilt se till att fartyget anländer till fartygsåtervinningsanläggningen i ett skick som är klart för certifiering som "Safe-for-entry" (säkert att beträda) och "Safe-for-hot-work" (säkert för heta arbeten), för att förebygga explosioner och (dödliga) olyckor vid fartygsåtervinningsanläggningen.

#### *Bättre efterlevnad av unionens lagstiftning*

Till skillnad från existerande lagstiftning grundar sig den föreslagna förordningen på ett system med kontroll och genomförande av Hongkongkonventionen, som är särskilt utformat med tanke på fartyg och internationella transporter (certifikat, besiktningar, särskilda skyldigheter för flaggstaten osv.).

Genom att tillåta fartygsåtervinning vid anläggningar utanför OECD-länderna förutsatt att anläggningarna uppfyller kraven och finns upptagna i den europeiska förteckningen bemöter förordningen också fartygsägarnas aktuella problem med bristen på lagligen tillgänglig återvinningskapacitet.

Dessutom kommer EU-medlemsstaterna att underrättas skriftligt och i god tid om en fartygsägars avsikter att skicka ett fartyg till återvinning, vilket åtgärdar svårigheten med att fastställa när ett fartyg anses vara skrot. Medlemsstaterna kommer att få information om planerad start och avslutning av återvinningen. Genom att jämföra förteckningen över fartyg för vilka medlemsstaterna har utfärdat ett inventeringscertifikat med förteckningen över fartyg som har återvunnits vid godkända anläggningar, kan medlemsstaterna enklare identifiera illegal återvinning. Dessutom införs påföljder som är mer specifika och exakta än de åtgärder som finns att tillgå enligt den gällande lagstiftningen. Tillsammans med tillräcklig och lagligen tillgänglig kapacitet för säker och miljöriktig återvinning och ett kontrollsystem som är väl anpassat till de särdrag som gäller för fartyg kommer dessa krav att säkerställa bättre efterlevnad av lagstiftningen.

Slutligen, i syfte att undvika missförstånd, överlappningar och administrativ börda, bör fartyg som omfattas av denna nya lagstiftning inte längre omfattas av förordningen om avfallstransporter.

### **3.2. Rättslig grund**

Förslaget baserar sig på artikel 192.1 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt.

### **3.3. Subsidiaritetsprincipen**

Subsidiaritetsprincipen är tillämplig i den mån förslaget inte omfattas av Europeiska unionens ensamma behörighet.

Fartygsåtervinning omfattas redan av europeisk lagstiftning, närmare sagt förordningen om avfallstransporter.

Europeiska unionen kan inte bli part i Hongkongkonventionen eftersom en sådan part måste vara medlem i Internationella sjöfartsorganisationen. EU-medlemsstaterna bör därför ha en central roll, främst som flaggstater, när det gäller att ratificera denna konvention så att den kan träda i kraft.

Enskilda åtgärder som vidtas av medlemsstaterna kommer inte att räcka eftersom alla medlemsstater inte ser ratificering av Hongkongkonventionen som en prioriterad åtgärd. Det finns en klar risk för att olika rättsliga krav tillämpas på stora EU-flaggade handelsfartyg, beroende på vilken medlemsstat det gäller. Detta kan leda till flaggbyte och illojal konkurrens mellan de medlemsstater som agerar som flaggstater.

Genom att upprätta en europeisk förteckning över fartygsåtervinningsanläggningar som uppfyller kraven undviks överlappande arbete mellan EU-medlemsstaterna, och deras kontrollförfaranden i egenskap av flaggstater underlättas.

Införlivandet av Hongkongkonventionen i europeisk lagstiftning främjar harmoniserat beslutsfattande och gör ratificeringsprocessen bland medlemsstaterna snabbare. Dessutom har tidiga åtgärder från EU:s sida mycket större inverkan på tredje länder än åtgärder som vidtas av enskilda medlemsstater, och leder sannolikt till att Hongkongkonventionen snabbare kan träda i kraft. Ett förslag till rådets beslut om bemyndigande för medlemsstaterna att i Europeiska unionens intresse ratificera eller ansluta sig till den internationella konventionen om säker och miljöriktig fartygsåtervinning (Hongkongkonventionen, 2009) läggs därför fram tillsammans med detta förslag till förordning.

### **3.4. Proportionalitetsprincipen**

Förslaget överensstämmer med proportionalitetsprincipen. Tilläggsbelastningarna för ekonomiska aktörer och nationella myndigheter begränsas till det som är nödvändigt för att säkerställa att fartygsåtervinning genomförs på ett säkert och miljöriktigt sätt. Förslaget medför tilläggskostnader för fartygsägarna (upprättandet av en förteckning över farliga material, besiktningar) men dessa kostnader förväntas uppvägas av de betydande sociala och miljömässiga fördelarna.

### **3.5. Val av regleringsform**

Det föreslagna instrumentet är en förordning.

En förordning är den lämpliga regleringsformen eftersom fartygsägarna och medlemsstaterna genom den, direkt och inom en kort tidsram, åläggs exakta krav som måste genomföras samtidigt och på samma sätt i hela unionen. Framtagning av krav för säkra och miljövänliga fartygsåtervinningsanläggningar och en europeisk förteckning över

fartygsåtervinningsanläggningar bidrar särskilt till att säkerställa ett harmoniserat genomförande av Hongkongkonventionen.

#### **4. BUDGETKONSEKVENSER**

Förslaget påverkar inte Europeiska unionens budget.



Förslag till

## **EUROPAPARLAMENTETS OCH RÅDETS FÖRORDNING**

### **om återvinning av fartyg**

EUROPAPARLAMENTET OCH EUROPEISKA UNIONENS RÅD HAR ANTAGIT DENNA FÖRORDNING

med beaktande av fördraget om Europeiska unionens funktionssätt, särskilt artikel 192.1,

med beaktande av Europeiska kommissionens förslag,

efter översändande av utkastet till lagstiftningsakt till de nationella parlamenten,

med beaktande av Europeiska ekonomiska och sociala kommitténs yttrande,

i enlighet med det ordinarie lagstiftningsförfarandet, och

av följande skäl:

- (1) Fartyg som utgör avfall och som transporteras över gränser till återvinning regleras genom Baselkonventionen om kontroll av gränsöverskridande transporter och om slutligt omhändertagande av farligt avfall (nedan kallad Baselkonventionen) och Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1013/2006 av den 14 juni 2006 om transport av avfall<sup>16</sup>. Genom förordning (EG) nr 1013/2006 genomförs Baselkonventionen och en ändring<sup>17</sup> till konventionen, som antogs 1995 men som ännu inte har trätt i kraft på internationell nivå och enligt vilken det är förbjudet att exportera farligt avfall till länder som inte är medlemmar i OECD (organisationen för ekonomiskt samarbete och utveckling). Eftersom fartyg innehåller farliga material klassificeras de i allmänhet som farligt avfall och får därför inte exporteras för återvinning vid anläggningar i länder som inte är medlemmar i OECD.
- (2) Mekanismerna för kontroll och genomförande av den gällande lagstiftningen på internationell och europeisk nivå är inte anpassade till särdragen hos fartyg och internationella transporter och har visat sig vara ineffektiva när det gäller att förebygga osäkra och miljöskadliga metoder för fartygsåtervinning.
- (3) OECD-ländernas lagligen tillgängliga återvinningskapacitet för fartyg under medlemsstaternas flagg är för närvarande otillräcklig. Den kapacitet för säker och miljöriktig återvinning som redan finns i länder som inte är medlemmar i OECD är tillräcklig för att hantera alla EU-flaggade fartyg och förväntas växa ytterligare fram

---

<sup>16</sup> EUT L 190, 12.7.2006, s. 1.

<sup>17</sup> Ändring till Baselkonventionen (den s.k. ändringen om förbud) antogs genom beslut III/1 av parterna i Baselkonventionen.

till 2015 till följd av åtgärder som dessa länder har vidtagit för att uppfylla kraven enligt Hongkongkonventionen.

- (4) Den internationella konventionen för säker och miljöriktig fartygsåtervinning (nedan kallad Hongkongkonventionen) antogs den 15 maj 2009 inom ramen för Internationella sjöfartsorganisationen på begäran av parterna i Baselkonventionen. Hongkongkonventionen träder inte i kraft förrän det har gått tjugofyra månader från det att den ratificerats av minst femton stater som representerar en kombinerad handelsflotta på minst fyrtio procent av världens handelsflottas bruttotonnage och vars sammanlagda maximala årliga fartygsåtervinningsvolym under de föregående tio åren är minst tre procent av dessa staters handelsflottas sammanlagda bruttotonnage. Medlemsstaterna bör ratificera konventionen så snart som möjligt för att skynda på ikraftträdandet. Konventionen omfattar formgivning, konstruktion, drift och förberedning av fartyg med tanke på säker och miljöriktig återvinning utan avkall på fartygets säkerhet och driftseffektivitet samt säker och miljövänlig drift av anläggningar för fartygsåtervinning och inrättandet av en tillbörlig verkställighetsmekanism för fartygsåtervinning.
- (5) I Hongkongkonventionen fastställs uttryckligen att parterna vidtar strängare åtgärder i överensstämmelse med internationell rätt när det gäller säker och miljöriktig fartygsåtervinning i syfte att förebygga, minska eller minimera all skadlig påverkan på människors hälsa och miljön. Upprättandet av en europeisk förteckning över fartygsåtervinningsanläggningar som uppfyller kraven enligt denna förordning bidrar till detta mål och även till bättre verkställande genom att flaggstaterna ges bättre möjligheter att kontrollera fartyg på väg till återvinning. Dessa krav för fartygsåtervinningsanläggningar baserar sig på kraven enligt Hongkongkonventionen.
- (6) Flaggstater som skickar sina fartyg till uppgraderade återvinningsanläggningar som uppfyller Hongkongkonventionens krav har ett ekonomiskt intresse av att se till att Hongkongkonventionen träder i kraft så snart som möjligt, för att säkerställa ett världsomfattande jämlikt spelfält.
- (7) Fartyg som inte omfattas av Hongkongkonventionen och denna förordning bör även i fortsättningen återvinnas enligt kraven i förordning (EG) nr 1013/2006 och Europaparlamentets och rådets direktiv 2008/98/EG av den 19 november 2008 om avfall och om upphävande av vissa direktiv<sup>18</sup>.
- (8) Det är nödvändigt att förtydliga räckvidden för denna förordning, förordning (EG) nr 1013/2006 och direktiv 2008/98/EG, för att undvika överlappning av rättsliga instrument som har samma syfte.
- (9) Vid tolkning av kraven enligt denna förordning bör hänsyn tas till de riktlinjer som Internationella sjöfartsorganisationen har utarbetat som stöd för Hongkongkonventionen.
- (10) Medlemsstaterna bör vidta åtgärder för att förhindra kringgående av reglerna för fartygsåtervinning och ökad insyn i fartygsåtervinning. Enligt det som fastställs i Hongkongkonventionen bör medlemsstaterna rapportera uppgifter om fartyg för vilka

---

<sup>18</sup> EUT L 312, 22.11.2008, s. 3.

inventeringscertifikat har utfärdats och fartyg för vilka utlåtande om färdigställande har mottagits samt information rörande illegal återvinning och uppföljningsåtgärder som har vidtagits.

- (11) Medlemsstaterna bör fastställa regler om påföljder som gäller för överträdelser av denna förordning och se till att påföljderna tillämpas i syfte att förebygga kringgående av reglerna för fartygsåtervinning. Påföljderna kan vara av civilrättslig eller administrativ karaktär och de bör vara effektiva, proportionella och avskräckande.
- (12) För att göra det möjligt att beakta utvecklingar rörande relevanta internationella konventioner bör behörigheten att anta akter enligt artikel 290 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt delegeras till kommissionen när det gäller uppdatering av bilagorna till denna förordning. Det är särskilt viktigt att kommissionen genomför lämpliga samråd under det förberedande arbetet, även på expertnivå. När kommissionen förbereder och utarbetar delegerade akter bör den säkerställa att relevanta dokument överlämnas till Europaparlamentet och rådet parallellt, i tid och på lämpligt sätt.
- (13) För att säkerställa enhetliga villkor för hur denna förordning genomförs bör kommissionen beviljas genomförandebefogenheter. Dessa befogenheter bör utövas i enlighet med Europaparlamentet och rådets förordning (EU) nr 182/2011 av den 16 februari 2011 om fastställande av allmänna regler och principer för medlemsstaternas kontroll av kommissionens utövande av sina genomförandebefogenheter<sup>19</sup>.
- (14) Eftersom målet om att förebygga, minska eller eliminera skadlig påverkan på människors hälsa och miljön till följd av återvinning, drift och underhåll av fartyg under en medlemsstats flagg inte i tillräcklig grad kan uppnås av medlemsstaterna på grund av transporterernas och fartygsåtervinningens internationella karaktär och därför bättre kan uppnås på unionsnivå, kan unionen vidta åtgärder i enlighet med subsidiaritetsprincipen i artikel 5 i fördraget. I enlighet med proportionalitetsprincipen i samma artikel går denna förordning inte utöver vad som är nödvändigt för att uppnå detta mål.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

## AVDELNING I – RÄCKVIDD OCH DEFINITIONER

### *Artikel 1*

#### *Syfte*

Syftet med denna förordning är att förebygga, minska eller eliminera skadliga följder för människors hälsa och miljön till följd av återvinning, drift och underhåll av fartyg som för en medlemsstats flagg.

---

<sup>19</sup> EUT L 55, 28.2.2011, s. 13.

## Artikel 2

### Definitioner

1. I denna förordning gäller följande definitioner:
  - (1) *fartyg*: farkost av valfri typ som drivs eller har drivits i havsmiljö och som kan vara undervattensbåt, flytande farkost, flytande plattform, självlyftande plattform, flytande lagerfartyg (floating storage units, FSU-fartyg) och flytande produktions- och lagerfartyg (floating production storage and off-loading units, FPSO-fartyg) samt fartyg vars utrustning har avlägsnats eller fartyg som bogseras.
  - (2) *nytt fartyg*: endera av följande:
    - (a) Fartyg vars konstruktionskontrakt har slutits på den dag då denna förordning träder i kraft eller därefter.
    - (b) Fartyg för vilket det inte finns konstruktionskontrakt men kölen har sträckts eller fartyget befinner sig i motsvarande konstruktionsfas den dag då denna förordning träder i kraft eller därefter.
    - (c) Fartyg som levereras på den dag då denna förordning träder i kraft eller trettio månader därefter.
  - (3) *tanker*: oljetanker enligt definitionen i bilaga I till konventionen om förhindrande av förorening från fartyg (Marpol) eller en NLS-tanker enligt definitionen i bilaga II till den konventionen.
  - (4) *farligt material*: alla material eller ämnen som kan leda till fara för människors hälsa eller miljön, även alla ämnen som anses vara farliga enligt rådets direktiv 67/548/EEG<sup>20</sup> och Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1272/2008<sup>21</sup>.
  - (5) *fartygsåtervinning*: komplett eller delvis demontering av ett fartyg vid en fartygsåtervinningsanläggning i syfte att återvinna komponenter och material för upparbetning och återanvändning, samtidigt som farliga material och andra material tas tillvara, i vilket också ingår förknippad verksamhet såsom lagring och behandling av komponenter och material på platsen, men inte vidarebearbetning eller bortskaffande vid separata anläggningar.
  - (6) *fartygsåtervinningsanläggning*: ett avdelat område som är en plats, ett varv eller en anläggning som finns i en medlemsstat eller ett tredjeland och som används för återvinning av fartyg.
  - (7) *återvinningsföretag*: ägaren till fartygsåtervinningsanläggningen eller en annan organisation eller person som har övertagit ansvaret för fartygsåtervinningen från ägaren till fartygsåtervinningsanläggningen.

---

<sup>20</sup> EGT 196, 16.8.1967, s. 1.

<sup>21</sup> EUT L 353, 31.12.2008, s. 1.

- (8) *administration*: en statlig myndighet som har utsetts av en stat såsom ansvarig inom ett definierat geografiskt område eller kunskapsområde när det gäller plikter rörande fartyg med rätt att använda den statens flagg eller fartyg som drivs under dess behörighet.
- (9) *behörig myndighet*: en statlig myndighet som en stat har utsett som ansvarig, inom ett definierat geografiskt område eller kunskapsområde, för plikter rörande fartygsåtervinningsanläggningar som är verksamma inom den statens jurisdiktion.
- (10) *bruttotonnage*: det bruttotonnage som beräknas enligt reglerna i bilaga I till den internationella konventionen om skeppsmätning eller efterföljande konventioner.
- (11) *behörig person*: en person med lämpliga kvalifikationer, utbildning och tillräckliga kunskaper, erfarenheter och färdigheter för att utföra ett visst arbete.
- (12) *arbetsgivare*: en fysisk eller juridisk person som anställer en eller flera arbetstagare som arbetar med fartygsåtervinning.
- (13) *fartygsägare*: den fysiska eller juridiska person som är registrerad som ägare till fartyget, även fysiska eller juridiska personer som äger fartyget tillfälligt för en begränsad period i väntan på försäljning eller överlåtande till en fartygsåtervinningsanläggning eller, om registrering saknas, den fysiska eller juridiska person som äger fartyget eller varje annan organisation eller person som har övertagit ansvaret för driften av fartyget från fartygets ägare samt juridiska personer som driver ett statsägt fartyg.
- (14) *ny installation*: installation av system, utrustning, isolering eller annat material på ett fartyg efter den dag då denna förordning träder i kraft.
- (15) *safe-for-entry*: ett utrymme ombord ett fartyg som uppfyller följande kriterier:
- (a) Atmosfärens syrehalt och halt av brandfarliga ångor ligger inom säkra gränser.
  - (b) Halterna av eventuella giftiga material i atmosfären ligger inom tillåtna gränser.
  - (c) Rester eller material förknippade med arbete som godkänts av den behöriga personen ger inte upphov till okontrollerade utsläpp av giftiga material eller en farlig halt av brandfarliga ångor under existerande atmosfäriska förhållanden när materialen underhålls på anvisat sätt.
- (16) *safe-for-hot-work*: ett utrymme ombord på ett fartyg som uppfyller följande kriterier:
- (a) Säkra, icke-explosionsfarliga och gasfria förhållanden där man kan använda ljusbågs- eller svetsutrustning, skär- eller brännutrustning eller andra former av öppen låga eller uppvärmning, eller utföra malning och annan verksamhet där gnistor kan uppstå.
  - (b) Kriterierna för safe-for-entry enligt punkt 15 är uppfyllda.
  - (c) Existerande atmosfäriska förhållanden ändras inte när heta arbeten utförs.

- (d) Alla intilliggande utrymmen har rengjorts eller behandlats på tillbörligt sätt för att förebygga att brand uppstår eller sprids.
- (17) *platsbesiktning*: besiktning av en fartygsåtervinningsanläggning för att bekräfta de förhållanden som anges i den verifierade dokumentationen.
- (18) *utlåtande om slutförande*: ett utlåtande där fartygsåtervinningsanläggningen bekräftar att fartygsåtervinnningen har genomförts i enlighet med denna förordning.
- (19) *arbetstagare*: varje person som utför ett arbete, reguljärt eller tillfälligt, inom ramen för ett anställningsförhållande, inklusive personal som arbetar för underleverantörer.
- (20) *erkänd organisation*: en organisation som erkänns enligt Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 391/2009<sup>22</sup>.
2. Vid tillämpning av punkt 1.11 kan en behörig person vara en utbildad arbetstagare eller en anställd i ledarställning som kan identifiera och utvärdera arbetsplatsens faror och risker och de anställdas exponering för potentiellt farliga material eller osäkra förhållanden vid en fartygsåtervinningsanläggning och som kan definiera de skydd och försiktighetsåtgärder som måste vidtas för att eliminera eller minska dessa faror, risker eller exponeringar.

Utan att det påverkar Europaparlamentets och rådets direktiv 2005/36/EG<sup>23</sup> får den behöriga myndigheten definiera lämpliga kriterier för utnämningen av sådana personer och fastställa vilka plikter de tilldelas.

### *Artikel 3*

#### *Räckvidd*

1. Denna förordning ska gälla fartyg med rätt att föra en medlemsstats flagg eller som framförs under en medlemsstats överinseende.
2. Denna förordning ska inte tillämpas på
  - (a) örlogsfartyg, militära hjälpfartyg eller andra fartyg som ägs eller drivs av staten och som för tillfället endast används i statlig, icke-kommersiell tjänst,
  - (b) fartyg med bruttotonnage under 500 GT,
  - (c) fartyg som under hela sin livstid endast framförs i vatten som lyder under överhögheten eller jurisdiktionen för den stat vars flagg fartyget har rätt att föra.

---

<sup>22</sup> EUT L 131, 28.5.2009, s. 11.

<sup>23</sup> EUT L 255, 30.9.2005, s. 22.

## AVDELNING II – FARTYG

### *Artikel 4*

#### *Kontroll av farliga material*

1. Ny installation av material som innehåller asbest eller polyklorerade bifenylter ska förbjudas enligt rådets direktiv 96/59/EG<sup>24</sup> på alla fartyg.
2. Nya installationer av material som innehåller kontrollerade ämnen enligt definitionen i Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1005/2009<sup>25</sup> ska förbjudas på alla fartyg.
3. Ny installation av material som innehåller perfluoroktansulfonsyra (PFOS) och dess derivat ska förbjudas i enlighet med Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 757/2010<sup>26</sup>.
4. Medlemsstaterna ska vidta alla följande åtgärder:
  - (a) Förbjuda eller begränsa installation eller användning av farliga material enligt punkterna 1–3 på fartyg som för dess flagg eller som framförs under dess överinseende.
  - (b) Förbjuda eller begränsa installation eller användning av sådana material på fartyg som befinner sig i dess hamnar, varv, reparationsvarv eller offshoreterminaler.
  - (c) Effektivt se till att fartygen uppfyller kraven enligt leden a och b.

### *Artikel 5*

#### *Förteckning över farliga material*

1. En förteckning över farliga material ska hållas ombord på alla nya fartyg.
2. En förteckning över farliga material ska sammanställas och hållas ombord innan ett fartyg går till återvinning.
3. Existerande fartyg registrerade under ett tredjelands flagg som ansöker om registrering under en medlemsstats flagg ska se till att en förteckning över farliga material hålls ombord.
4. Förteckningen över farliga material ska

---

<sup>24</sup> EGT L 243, 24.9.1996, s. 31.

<sup>25</sup> EUT L 286, 31.10.2009, s. 1.

<sup>26</sup> EUT L 223, 25.8.2010, s. 29.

- (a) vara fartygsspecifik,
  - (b) visa att fartyget efterlever förbud eller begränsningar rörande installation eller användning av farliga material enligt artikel 4,
  - (c) minst identifiera de farliga material som avses i bilaga I och som ingår i fartygets struktur eller utrustning, var de finns och ungefärliga mängder.
5. Utöver vad som anges i punkt 4 ska det för existerande fartyg utarbetas en plan som beskriver den visuella kontrollen och provtagningar som utgör grund för sammanställningen av förteckningen över farliga material.
6. Förteckningen över farliga material ska bestå av tre delar:
  - (a) En lista över farliga material enligt bilaga I som ingår i fartygets struktur eller utrustning, var de finns och ungefärliga mängder (del I).
  - (b) En lista över avfall som finns ombord på fartyget, även avfall som genereras vid drift av fartyget (del II).
  - (c) En lista över förråd ombord på fartyget efter att beslut har fattats om återvinning av fartyget (del III).
7. Del I i förteckningen över farliga material ska tillbörligen hållas och uppdateras under fartygets hela livstid, och den ska återspegla alla nya installationer som innehåller farliga material enligt bilaga I och relevanta ändringar av fartygets struktur och utrustning.
8. Före återvinning ska förteckningen, utöver den tillbörligen hållna och uppdaterade del I, även innehålla del II för avfall som genererats under drift och del III för förråd, och verifieras av den medlemsstat vars flagg fartyget för.
9. Kommissionen ska ha behörighet att anta delegerade akter enligt artikel 26 rörande uppdatering av vad som ska ingå i förteckningen över farliga ämnen enligt bilaga I.

## *Artikel 6*

### *Förberedelser för återvinning: allmänna krav*

1. Fartygsägare ska se till att
  - (a) deras fartyg, innan den europeiska förteckningen offentliggörs, endast återvinns vid fartygsåtervinningsanläggningar belägna i unionen eller ett OECD-medlemsland,
  - (b) deras fartyg, efter att den europeiska förteckningen har offentliggjorts, endast återvinns vid fartygsåtervinningsanläggningar som finns upptagna i den europeiska förteckningen,



- (c) deras fartyg, under perioden innan de lämnas in vid en fartygsåtervinningsanläggning, drivs på sådant sätt att mängden lastrester, återstående brännolja och fartygsgenererat avfall kvar ombord minimeras,
  - (d) förteckningen över farliga material uppdateras och kompletteras i enlighet med artikel 5,
  - (e) deras fartyg har ett intyg över att det är återvinningsklart, utfärdat av den medlemsstat vars flagg fartyget för, innan det går till återvinning.
2. Fartygsägarna ska också se till att tankfartyg anländer till fartygsåtervinningsanläggningen med lasttankar och pumprum i sådant skick att de kan tilldelas intyg som safe-for-entry och safe-for-hot work.

## *Artikel 7*

### *Fartygsåtervinningsplan*

1. En fartygsspecifik återvinningsplan ska utarbetas innan återvinning av ett fartyg inleds.
2. Fartygsåtervinningsplanen ska
  - (a) utarbetas av fartygsåtervinningsanläggningen med beaktande av information som fartygsägaren har tillhandahållit enligt artikel 9.3 b,
  - (b) utarbetas på ett officiellt språk i det land som beviljar tillstånd för fartygsåtervinningsanläggningen, och om detta språk inte är engelska, franska eller spanska ska fartygsåtervinningsplanen översättas till något av dessa språk,
  - (c) innehålla information om fastställande, uppdatering och övervakning av kriterierna för safe-for-entry och safe-for-hot work och annan nödvändig information,
  - (d) innehålla information om typ och mängder för farliga material och avfall som genereras vid återvinning av fartyget, även material som finns upptagna i förteckningen över farliga material, och hur dessa farliga material och avfallet kommer att hanteras vid anläggningen och vid efterföljande avfallshanteringsanläggningar,
  - (e) innehålla, i fall där flera än en fartygsåtervinningsanläggning används, uppgifter om de fartygsåtervinningsanläggningar som används och specifikation av återvinningsaktiviteterna och i vilken ordning de görs vid var och en auktoriserad fartygsåtervinningsanläggning.

## Artikel 8

### Besiktningar

1. Besiktningar ska utföras av administrationens tjänstemän eller av en erkänd organisation som agerar för administrationens del.
2. Fartygen ska vara föremål för följande besiktningar:
  - (a) Första besiktning.
  - (b) Besiktning för förnyande av certifikat.
  - (c) Tilläggsbesiktning.
  - (d) Slutbesiktning.
3. Första besiktningen ska göras innan fartyget tas i drift eller innan inventeringscertifikat utfärdas. De tjänstemän som utför denna besiktning ska verifiera att del I i förteckningen över farliga material uppfyller kraven enligt denna förordning.
4. Besiktning för förnyande av certifikat ska göras med de intervall som administrationen fastställer, dock högst fem år. De tjänstemän som utför denna besiktning ska verifiera att del I i förteckningen över farliga material uppfyller kraven enligt denna förordning.
5. Tilläggsbesiktning, allmän eller delvis, kan göras på fartygsägarens begäran efter ändring, utbyte eller betydande reparation av struktur, utrustning, system, anordningar, arrangemang och material. De tjänstemän som utför besiktningen ska se till att alla sådana ändringar, utbyten eller betydande reparationer har gjorts på sådant sätt att fartyget uppfyller kraven i denna förordning och de ska verifiera att motsvarande ändringar har gjorts i del I i förteckningen över farliga material.
6. Slutbesiktning ska göras innan fartyget tas ur drift och innan återvinningen av fartyget inleds.

De tjänstemän som utför besiktningen ska verifiera följande:

- (a) Att förteckningen över farliga material uppfyller kraven enligt denna förordning.
- (b) Att återvinningsplanen för fartyget innehåller korrekt information enligt vad som anges i förteckningen över farliga material.
- (c) Att återvinningsplanen för fartyget innehåller information om
  - (1) fastställande, uppdatering och övervakning av kriterierna för safe-for-entry och safe-for-hot work,

- (2) hanteringen av farliga material och avfall som uppstår vid återvinning av fartyget vid fartygsåtervinningsanläggningen och vid alla auktoriserade avfallshanteringsanläggningar.
  - (d) Att det finns ett kontrakt mellan fartygsägaren och fartygsåtervinningsanläggningen enligt artikel 9.
  - (e) Att den fartygsåtervinningsanläggning vid vilken fartyget återvinns finns upptagen i den europeiska förteckningen.
7. För existerande fartyg avsedda för återvinning ska den första besiktningen och slutbesiktningen utföras samtidigt.

### *Artikel 9*

#### *Kontrakt mellan fartygsägaren och en fartygsåtervinningsanläggning*

1. Fartygsägaren och en fartygsåtervinningsanläggning som uppfyller kraven enligt artikel 12 ska göra upp ett kontrakt om alla fartyg som ska återvinnas.
2. Kontraktet ska vara i kraft senast från och med tidpunkten för begäran om slutbesiktning enligt artikel 8.1 d och fram till att återvinningen är klar.
3. Kontraktet ska innehålla följande skyldigheter för fartygsägaren:
  - (a) Tillämpa de allmänna kraven rörande förberedelse för återvinning enligt artikel 6.
  - (b) Förse fartygsåtervinningsanläggningen med all relevant information om fartyget som behövs för upprättande av den fartygsåtervinningsplan som krävs enligt artikel 7.
  - (c) Ta tillbaka fartyget innan återvinningen inleds eller efter att den har inletts, i de fall det är tekniskt genomförbart, om innehållet av farliga material ombord inte väsentligen motsvarar förteckningen över farliga material och fartyget därför inte kan återvinnas på ett korrekt sätt.
4. Kontraktet ska innehålla följande skyldigheter för fartygsåtervinningsanläggningen:
  - (a) Upprätta, i samarbete med fartygsägaren, en fartygsspecifik återvinningsplan enligt artikel 7.
  - (b) Rapportera planerad start för fartygsåtervinningen till fartygsägaren i enlighet med formuläret i bilaga II.
  - (c) Förbjuda start av återvinning av fartyget fram till att den rapport som avses i led b har lämnats.
  - (d) Vid förberedelserna inför mottagning av ett fartyg för återvinning, förse de relevanta behöriga myndigheterna med en skriftlig anmälan om avsikten att genomföra återvinning av fartyget senast 14 dagar före den planerade starten:

- i) Namnet på den stat vars flagg fartyget har rätt att föra.
  - ii) Datum då fartyget registrerades i den staten.
  - iii) Fartygets ID-nummer (IMO-nummer).
  - iv) Skrovets nummer vid leverans av nybygge.
  - v) Fartygets namn och typ.
  - vi) Hamn där fartyget är registrerat.
  - vii) Fartygsägarens namn och adress samt identifieringsnummer för IMO-registrerad ägare.
  - viii) Företagets namn och adress samt IMO-företagsidentifieringsnummer.
  - ix) Namnet på alla klassificeringssällskap som fartyget tillhör.
  - x) Fartygets huvuduppgifter (total längd (LOA), bredd (mallad), djup (mallad), ton lätt displacement (ldt), brutto- och nettotonnage samt motortyp och -styrka).
  - xi) Förteckning över farliga material.
  - xii) Utkast till fartygsåtervinningsplan.
- (e) Överlåta allt avfall som genereras vid fartygsåtervinningsanläggningen enbart till avfallshanteringsanläggningar som har auktoriserats av de behöriga myndigheterna för att hantera och bortskafta sådant avfall på ett säkert och miljöriktigt sätt.
- (f) När delvis eller total återvinning av fartyget har genomförts enligt denna förordning, lämna rapport om detta till fartygsägaren i enlighet med formuläret i bilaga III.
5. Kommissionen ska ha behörighet att anta delegerade akter enligt artikel 26 rörande uppdateringen av formen för rapporten om planerad start av fartygsåtervinning enligt bilaga II.
6. Kommissionen ska ha behörighet att anta delegerade akter enligt artikel 26 rörande uppdateringen av formen för utlåtandet rörande avslutad fartygsåtervinning enligt bilaga III.

#### *Artikel 10*

##### *Utfärdande av certifikat och intyg samt påskrift*

1. Efter utförd första besiktning eller besiktning för förnyande av certifikat, eller tillägsbesiktning på begäran av fartygsägaren, ska medlemsstaten utfärda ett

inventeringscertifikat enligt formuläret i bilaga IV. Detta certifikat ska åtföljas av del I i förteckningen över farliga material.

Kommissionen ska ha behörighet att anta delegerade akter enligt artikel 26 rörande uppdateringen av formen för det inventeringscertifikat som anges i bilaga IV.

2. Efter godkänd slutbesiktning enligt artikel 8.6 ska administrationen utfärda ett intyg om att fartyget är återvinningsklart i enlighet med formuläret i bilaga V. Detta intyg ska åtföljas av förteckningen över farliga material och återvinningsplanen för fartyget.
3. Kommissionen ska ha behörighet att anta delegerade akter enligt artikel 26 rörande uppdateringen av formen för det intyg om att fartyget är återvinningsklart som anges i bilaga V. Ett intyg om fartyget är återvinningsklart som har utfärdats efter en besiktning enligt punkt 2 ska godkännas av de övriga medlemsstaterna och ska vid tillämpning av denna förordning anses ha samma giltighet som ett intyg som utfärdats av dessa.
4. Intyget om att fartyget är återvinningsklart ska utfärdas eller skrivas på antingen av administrationen eller av en erkänd organisation som agerar för administrationens del.

## *Artikel 11*

### *Varaktighet och giltighet för certifikat och intyg*

1. Ett inventeringscertifikat ska utfärdas för den period som administrationen definierar, dock för högst fem år.
2. Ett inventeringscertifikat som utfärdats enligt artikel 10 i denna förordning ska upphöra vara giltigt i följande fall:
  - (a) Fartygets skick motsvarar inte väsentligen uppgifterna i certifikatet, i vilket ingår fall där del I i förteckningen över farliga material inte har hållits och uppdaterats korrekt och därmed inte återger ändringar av fartygets struktur och utrustning.
  - (b) Besiktningen för förnyande av certifikat har inte genomförts med de intervall som administrationen definierat och som kan vara högst fem år.
  - (c) Certifikatet har inte utfärdats eller skrivits på enligt artikel 10 i denna förordning.
3. Ett intyg om att fartyget är återvinningsklart som utfärdats enligt artikel 10 i denna förordning ska upphöra att gälla om fartygets skick inte väsentligen motsvarar uppgifterna i intyget.
4. Ett intyg om att fartyget är återvinningsklart ska utfärdas av administrationen för en period på högst tre månader. Giltighetstiden för ett intyg om att fartyget är återvinningsklart kan förlängas av administrationen eller av en erkänd organisation

som agerar för administrationens del för en enskild direktresa till fartygsåtervinningsanläggningen.

### AVDELNING III – FARTYGSÅTERVINNINGSANLÄGGNINGAR

#### Artikel 12

##### *Krav på fartygsåtervinningsanläggningar*

Fartyg får endast återvinnas vid fartygsåtervinningsanläggningar som har upptagits i den europeiska förteckningen.

För att en fartygsåtervinningsanläggning ska upptas i den europeiska förteckningen måste den uppfylla följande krav:

- (a) Den ska utformas, konstrueras och drivas på ett säkert och miljövänligt sätt.
- (b) Den ska inrätta lednings- och övervakningssystem, förfaranden och tekniker som inte medför hälsorisker för arbetstagarna eller närboende befolkning och som förebygger, minskar, minimerar och så långt det praktiskt är möjligt eliminerar skadliga följder för miljön till följd av fartygsåtervinningen.
- (c) Den ska förebygga skadlig påverkan på människors hälsa och miljön.
- (d) Den ska utarbeta och godkänna en anläggningsplan.
- (e) Den ska inrätta och upprätthålla en beredskaps- och åtgärdsplan för nödsituationer.
- (f) Den ska tillhandahålla säkerhet och utbildning för arbetstagarna, i vilket ingår att se till att personlig skyddsutrustning används när situationen så kräver.
- (g) Den ska föra bok över tillbud, olyckor, yrkesrelaterade sjukdomar och kroniska verkningar och, på begäran av de behöriga myndigheterna, rapportera alla tillbud, olyckor, yrkesrelaterade sjukdomar eller kroniska verkningar som orsakar eller har potential att orsaka risk för arbetstagarnas säkerhet, människors hälsa och miljön.
- (h) Den ska säkerställa säker och miljövänlig hantering av farliga material.
- (i) Den ska vara auktoriserad av de behöriga myndigheterna att bedriva sin verksamhet.
- (j) Den ska säkerställa tillträde till utrustning för nödsituationer såsom brandbekämpningsutrustning och -fordon, ambulanser och lyftkranar i alla delar av fartygsåtervinningsanläggningen.
- (k) Den ska sörja för inneslutning av alla farliga material ombord på ett fartyg under återvinningsprocessen för att förebygga utsläpp av dessa farliga material i miljön, särskilt i tidvattenzoner.

- (l) Den ska påvisa att alla läckage kan kontrolleras, särskilt i tidvattenzoner.
- (m) Den ska se till att all hantering av farliga material och avfall sker på ogenomsläppliga underlag med effektiva dräneringssystem.
- (n) Den ska se till att allt avfall som uppstår vid återvinningen endast överförs till avfallshanteringsanläggningar som är auktoriserade att hantera och bortskaffa sådant avfall utan risk för människors hälsa och på ett miljöriktigt sätt.

Vid tillämpning av led n kan miljövänlig förvaltning anses vara att fartygsåtervinningsanläggningen i fråga om återvinning eller bortskaffning av avfall kan påvisa att den drivs i enlighet med standarder för skyddet av människors hälsa och miljön som motsvarar de standarder som gäller enligt unionens lagstiftning.

### *Artikel 13*

#### *Belägg som fartygsåtervinningsanläggningen måste visa*

Fartygsåtervinningsanläggningen ska visa belägg för att den uppfyller kraven enligt artikel 12 för att få idka fartygsåtervinning och bli upptagen i den europeiska förteckningen.

För detta ska fartygsåtervinningsanläggningen

- (1) lämna uppgifter om tillstånd, licens eller auktorisering från de behöriga myndigheterna för att få bedriva fartygsåtervinning, liksom uppgifter om storleksbegränsningar (maximal längd, bredd och ton lätt displacement) för de fartyg som anläggningen får återvinna samt eventuella andra tillämpliga begränsningar,
- (2) intyga att den tar emot fartyg som för en europeisk medlemsstats flagg för återvinning endast i enlighet med bestämmelserna i denna förordning,
- (3) visa belägg för anläggningens kapacitet att fastställa, upprätthålla och övervaka kriterierna för safe-for-hot work och safe-for-entry genom hela återvinningsprocessen,
- (4) bifoga en karta över fartygsåtervinningsanläggningens gränser och återvinningsaktiviteternas placering inom området,
- (5) specificera, för varje material som anges i bilaga I och andra farliga material som kan utgöra del av fartygets struktur
  - (a) att anläggningen är auktoriserad att avlägsna det farliga materialet; i så fall ska uppgift om den ansvariga personal som är auktoriserad att utföra bortskaffandet och intyg om behörighet tillhandahållas,
  - (b) vilka avfallshanteringsmetoder som används inom anläggningen – förbränning, deponering eller annan avfallshanteringsmetod – tillsammans med intyg om att metoderna används utan risker för människors hälsa eller miljön, särskilt att de
    - i) utan risk för vatten, luft, jord, växter eller djur,

- ii) utan att orsaka störning genom buller eller lukter,
  - iii) utan negativa följder för landskapet eller platser av särskilt intresse,
- (c) vilken avfallshanteringsmetod som används om de farliga materialen därefter kommer att skickas till en annan avfallshanteringsanläggning utanför fartygsåtervinningsanläggningen. Följande information ska lämnas om alla efterföljande avfallshanteringsanläggningar:
- i) Namn och adress.
  - ii) Intyg om att anläggningen har tillstånd att hantera det farliga materialet.
  - iii) Beskrivning av avfallshanteringsprocessen.
  - iv) Intyg om att avfallshanteringsprocessen säkerställer att människors hälsa eller miljön inte skadas, särskilt att den genomförs
    - utan risk för vatten, luft, jord, växter eller djur,
    - utan att orsaka störning genom buller eller lukter,
    - utan negativa följder för landskapet eller platser av särskilt intresse.

#### *Artikel 14*

##### *Auktorisering av fartygsåtervinningsanläggningar som finns i en medlemsstat*

1. De behöriga myndigheterna ska auktorisera fartygsåtervinningsanläggningar som är belägna inom deras territorium och som uppfyller de krav som anges i artikel 12 rörande fartygsåtervinning. Auktoriseringen av en viss fartygsåtervinningsanläggning får gälla högst fem år.
2. Medlemsstaterna ska fastställa och uppdatera en förteckning över fartygsåtervinningsanläggningar som de har auktoriserat enligt punkt 1.
3. Den förteckning som avses i punkt 2 ska anmälas till kommissionen utan dröjsmål och senast ett år efter att denna förordning har trätt i kraft.
4. Om en fartygsåtervinningsanläggning inte längre uppfyller kraven enligt artikel 12 ska medlemsstaten återta auktoriseringen och underrätta kommissionen utan dröjsmål.
5. När en ny fartygsåtervinningsanläggning har auktoriserats enligt punkt 1 ska medlemsstaten utan dröjsmål underrätta kommissionen om detta.



## Artikel 15

### *Fartygsåtervinningsanläggningar utanför unionen*

6. Ett återvinningsföretag som är beläget utanför unionen och som vill utföra återvinning av fartyg som för en medlemsstats flagg ska lämna in en ansökan till kommissionen om att upptas i kommissionens europeiska förteckning över fartygsåtervinningsanläggningar.
7. Ansökan ska åtföljas av de uppgifter och den stödjande dokumentation som krävs enligt artikel 13 och bilaga VI som visar att fartygsåtervinningsanläggningen uppfyller kraven enligt artikel 12.

Kommissionen ska ha behörighet att anta delegerade akter enligt artikel 26 rörande uppdateringen av formen för de uppgifter som enligt bilaga VI måste anges rörande fartygsåtervinningsanläggningen.

8. När en fartygsåtervinningsanläggning ansöker om att bli upptagen i den europeiska förteckningen godkänner den samtidigt att den kan bli föremål för en inspektion som kommissionen eller aktörer som agerar för kommissionens räkning kan göra före eller efter att anläggningen upptas i förteckningen i syfte att verifiera att anläggningen uppfyller kraven enligt artikel 12.
9. Kommissionen ska på grundval av en bedömning av informationen och stödjande dokumentation enligt punkt 2 fatta beslut genom en genomförandeakt om huruvida en fartygsåtervinningsanläggning utanför unionen ska införlivas i den europeiska förteckningen. Sådana genomförandeakter ska antas i enlighet med granskningsförfarandet enligt artikel 27.

## Artikel 16

### *Upprätta och uppdatera den europeiska förteckningen*

1. Kommissionen ska genom en genomförandeakt i enlighet med granskningsförfarandet enligt artikel 27 upprätta en europeisk förteckning över de fartygsåtervinningsanläggningar som
  - (a) är belägna i unionen och har anmälts av medlemsstaterna enligt artikel 14.3,
  - (b) är belägna utanför unionen och vars införlivande i den europeiska förteckningen har beslutats om enligt artikel 15.4.
2. Den europeiska förteckningen ska offentliggöras i *Europeiska unionens officiella tidning* och på kommissionens webbplats senast trettiosex månader efter att denna förordning har trätt i kraft.
3. När den europeiska förteckningen har antagits ska kommissionen uppdatera den regelbundet, genom genomförandeakter i enlighet med granskningsförfarandet enligt artikel 27, i följande syften:

- (a) För att införliva en fartygsåtervinningsanläggning i den europeiska förteckningen när
    - i) anläggningen har auktoriserats enligt artikel 13,
    - ii) anläggningens införlivande i den europeiska förteckningen har beslutats om enligt artikel 15.4.
  - (b) För att avlägsna en fartygsåtervinningsanläggning från den europeiska förteckningen när
    - (1) anläggningen uppfyller inte längre kraven enligt artikel 12,
    - (2) anläggningen har varit upptagen i förteckningen i mer än fem år men har inte lämnat intyg om att den fortfarande uppfyller kraven enligt artikel 12.
4. Medlemsstaterna ska förse kommissionen med all information som kan vara relevant när det gäller uppdatering av den europeiska förteckningen. Kommissionen ska vidareförmedla all relevant information till de övriga medlemsstaterna.

#### **AVDELNING IV – ALLMÄNNA ADMINISTRATIVA BESTÄMMELSER**

##### *Artikel 17*

##### *Språk*

Inventeringscertifikatet och intyget om att fartyget är återvinningsklart ska upprättas på ett officiellt språk i den utfärdande medlemsstaten och om detta språk inte är engelska, franska eller spanska ska dokumenten översättas till något av dessa språk.

##### *Artikel 18*

##### *Utnämning av behöriga myndigheter*

Medlemsstaterna ska utnämna de behöriga myndigheter som har ansvar för att genomföra denna förordning och underrätta kommissionen om utnämningarna.

##### *Artikel 19*

##### *Utnämning av kontaktpersoner*

1. Medlemsstaterna och kommissionen ska var för sig utnämna en eller flera kontaktpersoner med ansvar för att underrätta eller bistå fysiska eller juridiska personer som gör förfrågningar. Kommissionens kontaktperson ska vidarebefordra till medlemsstaternas kontaktpersoner alla mottagna frågor som berör de senare, och vice versa.

2. Medlemsstaterna ska underrätta kommissionen om utnämning av kontaktpersoner.

#### *Artikel 20*

##### *Möten med kontaktpersoner*

Kommissionen ska, på begäran av medlemsstaterna eller när den anser det vara lämpligt, regelbundet ordna möten med kontaktpersonerna för att diskutera frågor som berör genomförandet av denna förordning. Relevanta aktörer ska bjudas in till dessa möten eller delar av dem, i de fall där alla medlemsstater och kommissionen är överens om att det är lämpligt.

### **AVDELNING V – RAPPORTERING OCH EFTERLEVNAD**

#### *Artikel 21*

##### *Anmälnings- och rapporteringskrav för fartygsägare*

En fartygsägare ska

- (a) lämna en skriftlig anmälan till administrationen minst 14 dagar före planerad återvinningsstart om avsikten att återvinna ett fartyg, så att administrationen kan göra förberedelser för den besiktning och certifiering som krävs enligt denna förordning,
- (b) till administrationen överlämna en rapport om planerad återvinningsstart som fartygsåtervinningsanläggningen har upprättat enligt kraven i artikel 9.4 b,
- (c) till administrationen överlämna en rapport om slutförd fartygsåtervinning som fartygsåtervinningsanläggningen har upprättat enligt kraven i artikel 9.4 f.

#### *Artikel 22*

##### *Rapporter från medlemsstaterna*

1. Varje medlemsstat ska förse kommissionen med en rapport som innehåller följande information:
  - (a) En förteckning över fartyg som för medlemsstatens flagg och för vilka inventeringscertifikat har utfärdats samt återvinningsföretagets namn och fartygsåtervinningsanläggningens belägenhet som den anges i intyget om att fartyget är återvinningsklart.
  - (b) En förteckning över fartyg som för medlemsstatens flagg och för vilka utlåtande om slutförd återvinning har mottagits.

- (c) Information om olaglig återvinning och uppföljningsåtgärder som medlemsstaten har vidtagit.
- 2. Varje medlemsstat ska lämna in sin rapport senast den 31 december 2015 och därefter vart annat år.
- 3. Rapporterna ska skickas till kommissionen i elektronisk form.

### *Artikel 23*

#### *Efterlevnad i medlemsstaterna*

1. Medlemsstaterna ska se till att effektiva, proportionella och avskräckande påföljder tillämpas på fartyg som
  - (a) inte har en förteckning över farliga material ombord enligt kraven i artiklarna 5 och 28,
  - (b) har skickats till återvinning utan att de allmänna kraven för förberedelse enligt artikel 6 har uppfyllts,
  - (c) har skickats till återvinning utan det inventeringscertifikat som krävs enligt artikel 6,
  - (d) har skickats till återvinning utan det intyg om att fartyget är återvinningsklart som krävs enligt artikel 6,
  - (e) har skickats till återvinning utan skriftlig anmälan till administrationen enligt det som krävs enligt artikel 21,
  - (f) har varit föremål för återvinning på ett sätt som inte överensstämmer med den fartygsåtervinningsplan som krävs enligt artikel 7.
2. Påföljderna ska vara effektiva, proportionella och avskräckande. Särskilt gäller att när ett fartyg skickas till en fartygsåtervinningsanläggning som inte finns i den europeiska förteckningen ska de påföljder som tillämpas minst motsvara det pris som fartygsägaren har betalat för sitt fartyg.
3. Medlemsstaterna ska samarbeta bilateralt eller multilateralt för att underlätta förebyggande och upptäckt av potentiellt kringgående och överträdelse av denna förordning.
4. Medlemsstaterna ska utnämna de personer i sin fast anställda personal som har ansvar för det samarbete som avses i punkt 3. Denna information ska lämnas till kommissionen, som ska skicka ut en sammanställd förteckning till dessa personer.
5. Om ett fartyg säljs och inom mindre än sex månader från försäljningen skickas till återvinning vid en anläggning som inte finns upptagen i den europeiska förteckningen ska påföljderna

- (a) gemensamt åläggas den sista och näst sista ägaren om fartyget fortfarande för en europeisk medlemsstats flagg,
  - (b) endast åläggas den näst sista ägaren om fartyget inte längre för en europeisk medlemsstats flagg.
6. Medlemsstaterna kan införa undantag till de påföljder som anges i punkt 5 i fall där fartygsägaren inte har sålt fartyget i avsikt att skicka det till återvinning. I sådana fall ska medlemsstaterna kräva dokumentation som stöd för fartygsägarens avsikter, inbegripet en kopia av försäljningsavtalet.
7. Medlemsstaterna ska regelbundet underrätta kommissionen om sin nationella lagstiftning rörande efterlevnaden av denna förordning och tillämpliga påföljder.

#### *Artikel 24*

##### *Begäran om åtgärder*

1. Fysiska eller juridiska personer som påverkas eller sannolikt kommer att påverkas av överträdelser av denna förordning eller som har skäligen intressen i miljöbeslut som rör överträdelser av förordningen eller som, om så krävs enligt medlemsstatens förvaltningsprocessrättsliga lagstiftning, hävdar att en rättighet kränkts, ska ha rätt att tillsända medlemsstatens kontaktpersoner alla observationer rörande överträdelser av denna förordning eller överhängande hot om sådan överträdelse som de känner till, och ska ha rätt att begära att den behöriga myndigheten vidtar åtgärder enligt denna förordning.

Det intresse som en icke-statlig miljöskyddsorganisation som uppfyller kraven i nationell lagstiftning har ska anses vara tillräckligt när det gäller att ha ett tillräckligt intresse i miljöbeslut som rör överträdelser av förordningen. Sådana organisationer ska också anses ha rättigheter som kan kränkas, i de fall ett sådant hävdande krävs enligt medlemsstatens förvaltningsprocessrättsliga lagstiftning.

2. Begäran om åtgärder ska åtföljas av relevant information och uppgifter som stöd för de observationer som lämnas in rörande överträdelser av förordningen.
3. När en begäran om åtgärder och åtföljande iakttagelser på ett rimligt sätt ger belegg för att miljöskada föreligger, ska den behöriga myndigheten beakta alla dessa observationer och framställningar om åtgärder. I sådana omständigheter ska den behöriga myndigheten ge återvinningsföretaget en möjlighet att tillkännage sina synpunkter beträffande begäran om åtgärder och åtföljande observationer.
4. Den behöriga myndigheten ska snarast möjligt och i varje fall i enlighet med tillämpliga bestämmelser i nationell lagstiftning underrätta de personer enligt punkt 1 som rapporterade sina observationer till myndigheten, om sitt beslut att tillmötesgå eller avslå begäran om åtgärder och ska ange skälen till detta.
5. Medlemsstaterna får besluta att inte tillämpa bestämmelserna i punkterna 1 och 4 vid överhängande hot om skada.

## Artikel 25

### *Möjlighet till rättslig prövning*

1. Medlemsstaterna ska se till att de personer som avses i artikel 24.1 har möjlighet att få den behöriga myndighetens beslut, agerande eller underlåtelse att agera enligt denna förordning prövade i processrättsligt eller materiellt hänseende i domstol eller av något annat oberoende och opartiskt offentligt organ.
2. Denna förordning ska inte påverka tillämpningen av bestämmelser i nationell lagstiftning som reglerar möjligheten till domstolsprövning och enligt vilka alla möjligheter till administrativ prövning ska vara uttömda innan en rättslig prövning kan komma i fråga.

## AVDELNING VI – SLUTBESTÄMMELSER

## Artikel 26

### *Utövande av delegering*

1. Befogenheterna att anta delegerade akter ges till kommissionen på de villkor som fastställs i denna artikel.
2. Befogenheterna att anta de delegerade akter som anges i artiklarna 5, 9, 10 och 15 ska ges kommissionen tills vidare från och med dagen då denna förordning träder i kraft.
3. Delegeringen av de befogenheter som avses i punkt 2 får återkallas när som helst av Europaparlamentet eller rådet. Beslutet om återkallande medför att delegeringen av de befogenheter som anges i beslutet upphör. Beslutet ska träda i kraft dagen efter det att beslutet har offentliggjorts i *Europeiska unionens officiella tidning* eller på en senare dag som anges i beslutet. Beslutet ska inte påverka sådana delegerade akter som redan har trätt i kraft.
4. När kommissionen antar en delegerad akt ska kommissionen samtidigt överlämna den till Europaparlamentet och rådet.
5. En delegerad akt som antas enligt punkt 2 ska träda i kraft endast om det inte har inkommit invändningar från Europaparlamentet eller rådet inom två månader från att akten anmäldes till Europaparlamentet och rådet eller om Europaparlamentet och rådet innan denna period löper ut underrättar kommissionen om att de inte kommer att lämna invändningar. Perioden ska förlängas med två månader på initiativ av Europaparlamentet eller rådet.

## *Artikel 27*

### *Kommittéförfarande*

1. Kommissionen ska biträdas av en kommitté. Denna ska vara en kommitté enligt det som anges i förordning (EG) nr 182/2011.
2. När det hänvisas till denna punkt ska artikel 5 förordning (EG) nr 182/2011 tillämpas.

## *Artikel 28*

### *Övergångsbestämmelser*

1. En förteckning över farliga material ska upprättas för alla fartyg senast fem år efter att denna förordning har trätt i kraft.
2. Innan den europeiska förteckningen offentliggörs får medlemsstaterna auktorisera återvinning av fartyg vid anläggningar belägna utanför unionen efter granskning av att fartygsåtervinningsanläggningen uppfyller kraven enligt artikel 12, på grundval av uppgifter som inlämnats av fartygsägaren eller fartygsåtervinningsanläggningen eller som erhållits på annat sätt.

## Artikel 29

### Ändring av förordning (EG) nr 1013/2006

I artikel 1.3 i förordning (EG) nr 1013/2006 ska följande punkt läggas till:

”i) Fartyg som omfattas av förordning (EG) nr XX [*infoga förordningens fullständiga rubrik*](\*)).

---

(\*) EUT L [...], [...], s. [...].”

## Artikel 30

### Översyn

Kommissionen ska se över denna förordning senast två år från dagen då Hongkongkonventionen träder i kraft. Vid översynen ska övervägas införlivande av de anläggningar som parterna i Hongkongkonventionen har auktoriserat i den europeiska förteckningen över fartygsåtervinningsanläggning i syfte att undvika överlappande arbete och administrativ börda.

## Artikel 31

Denna förordning träder i kraft den trehundra- och sextiofemte dagen efter det att den har offentliggjorts i *Europeiska unionens officiella tidning*.

Denna förordning är till alla delar bindande och direkt tillämplig i alla medlemsstater.

Utfärdat i Bryssel den

*På Europaparlamentets vägnar*  
*Ordförande*

*På rådets vägnar*  
*Ordförande*



## BILAGA I

### INNEHÅLLET I FÖRTECKNINGEN ÖVER FARLIGA MATERIAL

1. Material som innehåller asbest.
2. Ozonedbrytande ämnen: kontrollerade ämnen som definieras i artikel 1.4 i Montrealprotokollet om ämnen som bryter ned ozonskiktet, förtecknade i bilagorna A, B, C eller E till det protokoll som är i kraft när denna bilaga tillämpas eller tolkas. Ozonedbrytande ämnen som kan finnas ombord på fartyget omfattar men är inte begränsade till
  - halon 1211,
  - bromklordifluormetan, halon 1301, bromtrifluormetan, halon 2402, 1,2-dibrom-1,1,2,2-tetrafluoretan (också känt som halon 114B2),
  - CFC-11, triklorfluormetan, CFC-12, diklordifluormetan, CFC-113, 1,1,2-triklor-1,2,2-trifluoretan,
  - CFC-114, 1,2-diklor-1,1,2,2-tetrafluoretan, CFC-115, klorpentafluoretan.
3. Material som innehåller polyklorerade bifenyler (PCB).
4. Påväxthindrande föreningar (antifouling) och system reglerade enligt bilaga I till den internationella konventionen om kontroll av skadliga antifoulingssystem på fartyg (AFS-konventionen).
5. Material som innehåller perfluoroktansulfonsyra (PFOS) och dess derivat.
6. Kadmium och kadmiumföreningar.
7. Hexavalent krom och hexavalenta kromföreningar.
8. Bly och blyföreningar.
9. Kvicksilver och kvicksilverföreningar.
10. Polybromerade bifenyler (PBB).
11. Polybromerade difenyletrar (PBDE).
12. Polyklorerade naftalener (mer än tre kloratomer).
13. Radioaktiva ämnen.
14. Vissa kortkedjade klorerade paraffiner (alkaner, C10-C13, klor).
15. Bromerade flamskyddsmedel (HBCDD).

## BILAGA II

### FORMULÄR FÖR RAPPORTERING AV PLANERAD START AV FARTYGSÅTERVINNING

Anläggningen ..... (*fartygsåtervinningsanläggningens namn*)

belägen i ..... (*fartygsåtervinningsanläggningens fullständiga adress*)

som är upptagen i den europeiska förteckning som inrättats enligt Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr XXXX av den .... om fartygsåtervinning, och auktoriserad att genomföra fartygsåtervinning enligt bemyndigande av regeringen i

..... (*auktoriseringsplats*)

av ..... (*den behöriga myndighetens fullständiga beteckning*)

den (dd.mm.åååå) ..... (*utfärdaddatum*)

rapporterar härmed att fartygsåtervinningsanläggningen i alla hänseenden är klar att inleda återvinning av

fartyget ..... (*IMO-nummer*).

Intyg om att fartyget är återvinningsklart utfärdat enligt bestämmelserna i Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr XXXX av den ... om återvinning av fartyg enligt bemyndigande av regeringen i

..... (*statens fullständiga namn*)

av ..... (*fullständig beteckning för den person eller organisation som är auktoriserad enligt förordning (EU) nr XXXX*)

den (dd.mm.åååå) ..... (*utfärdaddatum*) bifogas.

Underskrift.....

### BILAGA III

#### FORMULÄR FÖR UTLÅTANDE OM AVSLUTAD FARTYGSÅTERVINNING

Detta dokument är ett utlåtande om avslutad återvinning av .....

(det namn som gällde för fartyget när det mottogs till återvinning/vid avregistreringspunkten)

#### **Uppgifter om fartyget vid mottagning till återvinning**

Registreringsnummer eller signalbokstäver	
Registreringshamn	
Bruttotonnage	
IMO-nummer	
Fartygsägarens namn och adress	
IMO-registrerat ID-nummer för fartygsägaren	
IMO-företagsidentifieringsnummer	
Konstruktionsdatum	

HÄRMED INTYGAS FÖLJANDE:

Återvinning av fartyget har genomförts enligt fartygsåtervinningsplanen och Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr XXXX av den .... om fartygsåtervinning vid

..... (den auktoriserade fartygsåtervinningsanläggningens namn och belägenhet)

och återvinningen av fartyget slutfördes den (dd.mm.åååå)

..... (slutförandedatum)

Utfärdat i .....(plats där intyget om slutförande har utfärdats) den

(dd.mm.åååå) .....(utfärdandedatum)

**(underskrift av fartygsåtervinningsanläggningens ägare eller en företrädare som agerar för ägarens del)**

## **BILAGA IV**

### **FORMULÄR FÖR INVENTERINGSCERTIFIKAT**

*(officiell stämpel) (stat)*

Utfärdat enligt bestämmelserna i Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr XXXX av den ... om återvinning av fartyg (nedan kallad förordningen)

#### **enligt bemyndigande av regeringen i**

.....*(statens fullständiga beteckning)*

av

.....*(person eller organisation som är bemyndigad enligt förordningen)*

#### ***Uppgifter om fartyget***

Fartygets namn	
Registreringsnummer eller signalbokstäver	
Registreringshamn	
Bruttotonnage	
IMO-nummer	
Fartygsägarens namn och adress	
IMO-registrerat ID-nummer för fartygsägaren	
IMO-företagsidentifieringsnummer	
Konstruktionsdatum	

#### ***Uppgifter om del I i förteckningen över farliga material***

Del I av förteckningen över ID-/verifieringsnummer för farliga material:

.....

HÄRMED INTYGAS ATT

1. fartyget har besiktigats enligt artikel 8 i förordningen,

2. besiktningen visar att del I i förteckningen över farliga material till fullo uppfyller de tillämpliga krav som gäller enligt förordningen.

Datum för slutförande av den besiktning som detta intyg grundar sig på:.....(dd.mm.åååå)

Detta intyg gäller fram till .....(dd.mm.åååå)

Utfärdat i:.....(*plats där intyget utfärdas*)

(*dd.mm.åååå*).....

(*datum för utfärdande*) (*underskrift av tillbörligen auktoriserad tjänsteman som utfärdar intyget*)

(*myndighetens sigill eller stämpel enligt det som är lämpligt*)

### **PÅSKRIFT FÖR FÖRLÄNGNING AV GILTIGHETEN FÖR ETT CERTIFIKAT SOM ÄR I KRAFT MINDRE ÄN FEM ÅR<sup>27</sup>**

Fartyget uppfyller relevanta bestämmelser i förordningen och detta certifikat ska i enlighet med artikel 10 i förordningen godtas som giltigt fram till den (dd.mm.åååå) .....

Underskrift:.....(*underskrift av tillbörligen auktoriserad tjänsteman*)

Plats:

Datum: den (dd.mm.åååå)

(*myndighetens sigill eller stämpel enligt det som är lämpligt*)

### **PÅSKRIFT NÄR BESIKTNING FÖR FÖRNYANDE AV CERTIFIKAT HAR GENOMFÖRTS<sup>28</sup>**

Fartyget uppfyller relevanta bestämmelser i förordningen och detta certifikat ska i enlighet med artikel 10 i förordningen godtas som giltigt fram till den (dd.mm.åååå).....

Underskrift:.....(*underskrift av tillbörligen auktoriserad tjänsteman*)

Plats:

Datum: den (dd.mm.åååå)

(*myndighetens sigill eller stämpel enligt det som är lämpligt*)

---

<sup>27</sup> Denna sida av påskriften vid besiktningen ska reproduceras och bifogas intyget, om administrationen anser att så krävs.

<sup>28</sup> Denna sida av påskriften vid besiktningen ska reproduceras och bifogas intyget, om administrationen anser att så krävs.

**PÅSKRIFT FÖR FÖRLÄNGNING AV CERTIFIKATETS GILTIGHET TILL DESS  
ATT FARTYGET ANLÖPER HAMNEN FÖR BESIKTNING ELLER FÖR EN  
ÖVERGÅNGSTID <sup>29</sup>**

Detta certifikat ska i enlighet med artikel 10 i förordningen godtas som giltigt fram till den  
(dd.mm.åååå):.....

Underskrift: ..... (*underskrift av tillbörligen auktoriserad tjänsteman*)

Plats: .....

Datum: den (dd.mm.åååå) .....

*(myndighetens sigill eller stämpel enligt det som är lämpligt)*

**PÅSKRIFT FÖR TILLÄGGSBESIKTNING <sup>30</sup>**

Vid tilläggsbesiktning enligt artikel 8 i förordningen har konstaterats att fartyget uppfyller de relevanta bestämmelserna i förordningen.

Underskrift: ..... (*underskrift av tillbörligen auktoriserad tjänsteman*)

Plats: .....

Datum: den (dd.mm.åååå) .....

*(myndighetens sigill eller stämpel enligt det som är lämpligt)*

---

<sup>29</sup> Denna sida av påskriften vid besiktningen ska reproduceras och bifogas intyget, om administrationen anser att så krävs.

<sup>30</sup> Denna sida av påskriften vid besiktningen ska reproduceras och bifogas intyget, om administrationen anser att så krävs.

## **BILAGA V**

### **FORMULÄR FÖR INTYG OM ATT ETT FARTYG ÄR ÅTERVINNINGSKLART**

(officiell stämpel) (stat)

Utfärdat enligt bestämmelserna i Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr XXXX av den ..... om återvinning av fartyg (nedan kallad förordningen) enligt bemyndigande av regeringen i

.....(statens fullständiga beteckning)

av

.....(person eller organisation som är bemyndigad enligt förordningen)

#### **Uppgifter om fartyget**

Fartygets namn	
Registreringsnummer eller signalbokstäver	
Registreringshamn	
Bruttotonnage	
IMO-nummer	
Fartygsägarens namn och adress	
IMO-registrerat ID-nummer för fartygsägaren	
IMO-företagsidentifieringsnummer	
Konstruktionsdatum	

#### **Uppgifter för fartygsåtervinningsanläggningar**

Fartygsåtervinningsanläggningens namn	
Återvinningsföretagets unika ID-nummer <sup>31</sup>	

<sup>31</sup> Identifieringsnummer enligt den europeiska förteckningen.

Fullständig adress	
Datum då dokumentet om efterlevnad av förordningen löper ut	

### **Uppgifter om förteckningen över farliga material**

Identifierings-/verifieringsnummer för förteckningen över farliga material:.....

### **Uppgifter för fartygsåtervinningsplanen**

Identifierings-/verifieringsnummer för fartygsåtervinningsplanen:.....

Anmärkning: Fartygets återvinningsplan enligt artikel 7 i förordningen är en central del av intyget om att fartyget är återvinningsklart och måste alltid åtfölja detta intyg.

### **HÄRMED INTYGAS ATT**

1. fartyget har besiktigats enligt artikel 8 i förordningen,
2. fartyget har en giltig förteckning över farliga material enligt artikel 5 i förordningen,
3. fartygets återvinningsplan, enligt det som krävs i artikel 7 i förordningen, korrekt återger informationen i den förteckning över farliga material enligt det som krävs i artikel 5 i förordningen och innehåller information om inrättandet, upprätthållandet och övervakningen av kriterierna för safe-for-entry och safe-for-hot work,
4. den fartygsåtervinningsanläggning där detta fartyg ska återvinnas finns upptagen i den europeiska förteckningen enligt artikel 16 i förordningen.

Detta intyg gäller fram till (dd.mm.åååå)..... (datum)

Utfärdat i:.....(plats där intyget utfärdas)

(dd.mm.åååå) .....

(datum för utfärdande) (underskrift av tillbörligen auktoriserad tjänsteman som utfärdar intyget)

(myndighetens sigill eller stämpel enligt det som är lämpligt)

### **PÅSKRIFT FÖR FÖRLÄNGNING AV CERTIFIKATETS GILTIGHET TILL DESS ATT FARTYGET ANLÖPER FARTYGSÅTERVINNINGSANLÄGGNINGENS HAMN ELLER FÖR EN ÖVERGÅNGSPERIOD<sup>32</sup>**

Certifikatet ska enligt artikel 8 i förordningen godtas som giltigt för en enskild direktresa från hamnen i .....

<sup>32</sup> Denna sida av påskriften ska reproduceras och bifogas intyget om administrationen anser att så krävs.



till hamnen i.....

Underskrift: ..... (*underskrift av tillbörligen auktoriserad tjänsteman*)

Plats: .....

Datum: den (dd.mm.åååå) .....

*(myndighetens sigill eller stämpel enligt det som är lämpligt)*

## **BILAGA VI**

### **FORMULÄR FÖR IDENTIFIERING AV FARTYGSÅTERVINNINGSANLÄGGNINGEN**

#### **Identifieringsuppgifter för fartygsåtervinningsanläggningen**

Fartygsåtervinningsanläggningens namn	
Återvinningsföretagets unika ID-nummer	
Fartygsåtervinningsanläggningens fullständiga namn	
Primär kontaktperson	
Telefon	
E-postadress	
Återvinningsföretagets namn, adress och kontaktuppgifter	
Arbetspråk	

# Statens offentliga utredningar 2012

*Kronologisk förteckning*

---

1. Tre blir två! Två nya myndigheter inom utbildningsområdet. U.
2. Framtidens högkostnadsskydd i vården. S.
3. Skatteincitament för riskkapital. Fi.
4. Kompletterande regler om personuppgiftsbehandling på det arbetsmarknadspolitiska området. A.
5. Högskolornas föreskrifter. U.
6. Åtgärder mot fusk och felaktigheter med assistansersättning. S.
7. Kunskapsläget på kärnavfallsområdet 2012 – långsiktig säkerhet, haverier och global utblick. M.
8. Skadeståndsansvar och försäkringsplikt vid sjötransporter – Atenförordningen och försäkringsdirektivet i svensk rätt. Ju.
9. Förmån och fälla – nyanländas uttag av föräldrapenning. A.
10. Läsarnas marknad, marknadens läsare – en forskningsantologi. Ku.
11. Snabbare betalningar. Ju.
12. Penningtvätt – kriminalisering, förverkande och dispositionsförbud. Ju.
13. En sammanhållen svensk polis. Ju.
14. Ekonomiskt värde och samhällsnytta – förslag till en ny statlig ägarförvaltning. Fi.
15. Plan för framtagandet av en strategi för långsiktigt hållbar markanvändning. M.
16. Att angöra en kulturbrygga – för stöd till nyskapande kultur. Ku.
17. Psykiatrin och lagen – tvångsvård, straffansvar och samhällsskydd. S.
18. Så enkelt som möjligt för så många som möjligt. – den mjuka infrastrukturen på väg. N.
19. Nationella patent på engelska? N.
20. Kvalitetssäkring av forskning och utveckling vid statliga myndigheter. U.
21. Här finns mer att hämta – it-användningen i småföretag. N.
22. Mål för rovdjuren. M.
23. Mindre våld för pengarna. Ku.
24. Likvärdig utbildning – riksrekryterande gymnasial utbildning för vissa ungdomar med funktionsnedsättning. U.
25. Enklare för privatpersoner att hyra ut sin bostad med bostadsrätt eller äganderätt. S.
26. En ny brottsskadelag. Ju.
27. Färdplan för framtiden – en utvecklad flygtrafiktjänst. N.
28. Längre liv, längre arbetsliv. Förutsättningar och hinder för äldre att arbeta längre. S.
29. Sveriges möjligheter att ta emot internationellt stöd vid kriser och allvarliga händelser i fredstid. Fö.
30. Vital kommunal demokrati. Fi.
31. Sänkta trösklar – högt i tak Arbete, utveckling, trygghet. A.
32. Upphandlingsstödet framtid. S.
33. Gör det enklare! S.
34. Nya påföljder + kort presentation. Ju.
35. Stärkt skydd mot tvångsåktenskap och barnåktenskap. Ju.
36. Registerdata för forskning. Fi.
37. Kulturmiljöarbete i en ny tid. Ku.
38. Minska riskerna med farliga ämnen! Strategi för Sveriges arbete för en giftfri miljö. M.
39. Vägar till förbättrad produktivitet och innovationsgrad i anläggningsbranschen + Bilagedel. N.
40. Innovationsstödande verksamheter vid universitet och högskolor: Kartläggning, analys och förslag till förbättringar – en preliminär delrapport. U.
41. Innovationsstödande verksamheter vid universitet och högskolor: Kartläggning, analys och förslag till förbättringar – slutbetänkande. U.

42. Bättre behörighetskontroll. Ändringar i förordningen (2006:196) om register över hälso- och sjukvårdspersonal. S.
43. Konsumenten i centrum – ett framtida konsumentstöd. Ju.
44. Hemliga tvångsmedel mot allvarliga brott. Ju.
45. Kvinnor och barn i rättens gränsland. U.
46. Dammsäkerhet. Tydliga regler och effektiv tillsyn. N.
47. Harmoniserat inkomstbegrepp. Möjligheter att använda månadsuppgifter i social- och arbetslöshetsförsäkringarna. S.
48. Maritim samverkan. Fö.
49. Tolkning och översättning vid straffrättsliga förfaranden. Genomförande av EU:s tolknings- och översättningsdirektiv. Ju.
50. Nystartszoner. Fi
51. Utvärdering av IPRED-lagstiftningen. Ju.
52. Bostadstaxering – avveckling eller förenkling. Fi.
53. AP-fonderna i pensionssystemet – effektivare förvaltning av pensionsreserven. Fi.
54. Återvinning av fartyg – underlag för ratificering av Hong Kong-konventionen. N.

# Statens offentliga utredningar 2012

---

## Systematisk förteckning

### Justitiedepartementet

---

- Skadeståndsansvar och försäkringsplikt vid sjötransporter – Atenförordningen och försäkringsdirektivet i svensk rätt. [8]
- Snabbare betalningar. [11]
- Penningtvätt – kriminalisering, förverkande och dispositionsförbud. [12]
- En sammanhållen svensk polis. [13]
- En ny brottskadelag. [26]
- Nya påföljder + kort presentation. [34]
- Stärkt skydd mot tvångsäktenskap och barnäktenskap. [35]
- Konsumenten i centrum – ett framtida konsumentstöd. [43]
- Hemliga tvångsmedel mot allvarliga brott. [44]
- Tolkning och översättning vid straffrättsliga förfaranden. Genomförande av EU:s tolknings- och översättningsdirektiv. [49]
- Utvärdering av IPRED-lagstiftningen. [51]

### Försvarsdepartementet

---

- Sveriges möjligheter att ta emot internationellt stöd vid kriser och allvarliga händelser i fredstid. [29]
- Maritim samverkan. [48]

### Socialdepartementet

---

- Framtidens högkostnadsskydd i vården. [2]
- Åtgärder mot fusk och felaktigheter med assistansersättning. [6]
- Psykiatri och lagen – tvångsvård, straffansvar och samhällsskydd. [17]
- Enklare för privatpersoner att hyra ut sin bostad med bostadsrätt eller äganderätt. [25]
- Längre liv, längre arbetsliv. Förutsättningar och hinder för äldre att arbeta längre. [28]
- Upphandlingsstödet framtid. [32]
- Gör det enklare! [33]
- Bättre behörighetskontroll. Ändringar i förordningen (2006:196) om register över hälso- och sjukvårdspersonal. [42]

- Harmoniserat inkomstbegrepp. Möjligheter att använda månadsuppgifter i social- och arbetslöshetsförsäkringarna. [47]

### Finansdepartementet

---

- Skatteincitament för riskkapital. [3]
- Ekonomiskt värde och samhällsnytta – förslag till en ny statlig ägarförvaltning. [14]
- Vital kommunal demokrati. [30]
- Registerdata för forskning. [36]
- Nystartszoner. [50]
- Bostadstaxering – avveckling eller förenkling. [52]
- AP-fonderna i pensionssystemet – effektivare förvaltning av pensionsreserven. [53]

### Utbildningsdepartementet

---

- Tre blir två! Två nya myndigheter inom utbildningsområdet. [1]
- Högskolornas föreskrifter. [5]
- Kvalitetssäkring av forskning och utveckling vid statliga myndigheter. [20]
- Likvärdig utbildning – riksrekryterande gymnasial utbildning för vissa ungdomar med funktionsnedsättning. [24]
- Innovationsstödjande verksamheter vid universitet och högskolor: Kartläggning, analys och förslag till förbättringar – en preliminär delrapport. [40]
- Innovationsstödjande verksamheter vid universitet och högskolor: Kartläggning, analys och förslag till förbättringar – slutbetänkande. [41]
- Kvinnor och barn i rättens gränsland. [45]

### Miljödepartementet

---

- Kunskapsläget på kärnavfallsområdet 2012 – långsiktig säkerhet, haverier och global utblick. [7]

Plan för framtagandet av en strategi för  
långsiktigt hållbar markanvändning. [15]  
Mål för rovdjuren. M. [22]  
Minska riskerna med farliga ämnen! Strategi  
för Sveriges arbete för en giftfri miljö. [38]

#### **Näringsdepartementet**

---

Så enkelt som möjligt för så många som möjligt  
– den mjuka infrastrukturen på väg. [18]  
Nationella patent på engelska? [19]  
Här finns mer att hämta – it-användningen i  
småföretag. N. [21]  
Färdplan för framtiden  
– en utvecklad flygtrafiktjänst. [27]  
Vägar till förbättrad produktivitet och  
innovationsgrad i anläggningsbranschen +  
Bilagedel. [39]  
Damsäkerhet  
Tydliga regler och effektiv tillsyn. [46]  
Återvinning av fartyg  
– underlag för ratificering av Hong Kong-  
konventionen. [54]

#### **Kulturdepartementet**

---

Läsarnas marknad, marknadens läsare  
– en forskningsantologi. [10]  
Att angöra en kulturbygga  
– för stöd till nyskapande kultur. [16]  
Mindre våld för pengarna. [23]  
Kulturmiljöarbete i en ny tid. [37]

#### **Arbetsmarknadsdepartementet**

---

Kompletterande regler om personuppgifts-  
behandling på det arbetsmarknadspolitiska  
området [4]  
Förmån och fälla – nyanländas uttag av  
föräldrapenning. [9]  
Sänkta trösklar – högt i tak  
Arbete, utveckling, trygghet. [31]