

# 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 HongKong-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 forslas 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 hälso-krav 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 diplomat-

konferensen 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 Kongkonventionen 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 förslagens 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)