



Föreningen Svensk Sjöfarts rekommendation för:

## **Ansvarsfull återvinning av fartyg och hantering av farligt material**

**Mars 2018**

- 1. Bakgrund och Syfte**
- 2. Aktuella regelverk**
  - 2.1 Baselkonventionen**
  - 2.2 EUs förordning om transport av avfall**
  - 2.3 Svenska författningar**
  - 2.4 IMOs Hong Kong-Konvention**
  - 2.5 EU:s förordning om återvinning av fartyg**
- 3. Aktuella problemställningar kring regelverken gällande fartygsåtervinning**
- 4. Problematiken med kriterierna för EU-erkännande av tredjelands återvinningsanläggningar**
- 5. Rekommendationer till rederier till dess att Hong Kong-Konventionen träder ikraft**

## 1. Bakgrund och syfte

Återvinning av fartyg omgärdas idag av ett mycket komplext regelverk vilket främst beror på ökad medvetenhet om riskerna med denna typ av aktivitet. Fram till 1980-talet ägde merparten av fartygsåtervinningen rum i den industrialiserade delen av världen för att därefter i allt större grad flytta till Taiwan och Sydkorea, beroende på en inhemsk efterfrågan på stål. Så småningom koncentrerades aktiviteten till Kina, Indien, Pakistan och Bangladesh där 78% av världens återvunna tonnage hanterades år 2015.

Omfattande kritik har under årens lopp riktats mot dessa länder om hur återvinningen går till, främst från miljöorganisationerna som pekat på bristen av miljömedvetande och frånvaron av regler för hantering av farligt avfall. Andra organisationer har belyst arbetstagarnas situation och pekat på bristande skyddsutrustning, utbildning och sociala rättigheter. För att reglera processen har flera internationella juridiska instrument och rättsakter utvecklats, med syftet att minimera riskerna och stärka skyddet för både miljön och arbetsvillkoren.

Tyvärr har regelverken blivit så pass komplexa att det är lättare att göra fel än rätt. Syftet med detta dokument är att i korthet beskriva de olika regelverken, deras innebörd samt att ge vägledning för hur man som ansvarsfull redare kan agera vid återvinning av fartyg.

Hantering av farligt fartygsbyggnadsmaterial regleras också i regelverken som omgärdar fartygsåtervinning, dels genom ett totalt förbud av användandet av ett antal material och kemikalier samt uppförande av en fartygsspecifik inventarieförteckning över förekomsten av sådana material och kemikalier. Inventarieförteckningen skall, beroende på de olika regelverkens tillämpning, finnas ombord senast den 1 januari 2018, den 1 januari 2021, eller vid tidpunkten då fartyget blir föremål för återvinning.

## 2. Aktuella regelverk

För att få en förståelse för de olika regelverken, deras individuella innebörd och hur de samspelar beskrivs nedan de rättsliga instrument som är aktuella för svenska fartyg.

### 2.1 Basel Konventionen

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 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. I 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.

## 2.2 EUs förordning om transport av 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.

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 Amendment* reglerna tillämpbara på fartyg som ska återvinnas.

Inom EU har Baselkonventionen genomförts genom avfallstransportförordningen. EU:s avfallstransportförordning innehåller mycket detaljerade bestämmelser om ut- och införsel, respektive export och import av olika avfallsslag (farligt och ofarligt 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 avfallslämnare 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.

## 2.3 Svenska författningar

I miljöbalken (1998:808), och särskilt kapitel 15, 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 bland annat 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 §).

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 tillståndspflicht, det vill säga större anläggningar för behandling av avfall.

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

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) och får inte exporteras från ett EU-land till ett land utanför EU eller OECD.

## 2.4 IMOs Hong Kong-Konvention

Hållbar fartygsåtervinning regleras internationellt även genom 2009 års konvention om säker och miljövänlig återvinning av fartyg, även känd som IMOs Hongkong-Konvention. Konventionen antogs den 19 maj 2009 i Hong Kong men har ännu inte trätt ikraft. För att träda ikraft behöver Konventionen ratificeras av ett tillräckligt antal stater (både flaggstater och återvinningsstater) för att börja leda till resultat. Konventionen kommer att träda i kraft 24 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.

Hittills har endast 7 av IMOs medlemsstater ratificerat Hong Kong-konventionen<sup>1</sup>. Indien och Kina har uttryckt deras avsikt att ansluta sig till Hong Kong-konventionen vilket i så fall skulle vara ett betydelsefullt steg för ett ikraftträdande.

Hong Kong-Konventionen innehåller ett stort antal bestämmelser som syftar till att återvinning av fartyg ska ske säkert och miljöriktigt. 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.

Hong Kong-Konventionen omfattar fartyg, oavsett nationalitet, med bruttodräktighet om minst 500 ton och som trafikerar internationella vatten vilka inte ägs eller drivs av en stat. När det gäller fartyg införs två olika certifikat;

- Inventeringscertifikat över farliga material och ämnen (International Certificate on Inventory of Hazardous Materials (IHM)), 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. Eventuella förekomster av dessa ämnen på ett fartyg ska framgå av den förteckning över farliga material och ämnen, *Inventory of Hazardous Materials, (IHM)*, som ligger till grund för inventeringscertifikatet, vilket i sin tur ska finnas ombord på fartyget och hållas uppdaterad 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 återvinningsanläggningen och ska godkännas av den behöriga myndigheten i återvinningsstaten.

---

<sup>1</sup> Norge, Frankrike, Kongo, Belgien, Panama, Danmark och Turkiet. (14 december 2017)

Förteckningen 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. Förteckningen över farliga material och ämnen (IHM) och dess överensstämmelse 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 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 eller 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.

År 2010 välkomnade parterna i Baselkonventionen antagandet av Hongkongkonventionen och inledde en preliminär bedömning av huruvida den nivå av kontroll och genomförande som gäller enligt Hongkongkonventionen motsvarar den nivå som fastställs i Baselkonventionen. 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.

I oktober 2011 uppmuntrade parterna i Baselkonventionen till ratificering av Hongkongkonventionen så att den kan träda i kraft så snart som möjligt.

## 2.5 EU:s förordning om återvinning av fartyg

EU-kommissionen lade den 23 mars 2012 fram ett förslag till Förordning om återvinning av fartyg, för att snabba på ikraftträdandet av Hongkong-konventionens bestämmelser eftersom konventionen inte förmodades träda ikraft före år 2020. Förslaget antogs den 30 december 2013 och heter ”Europaparlamentets och Rådets förordning (EG) nr 1257/2013 om återvinning av fartyg och om ändring av förordning (EG) nr 1013/2006 och direktiv 2009/16/EG” (hamnstatskontroll).

På engelska kallas regeln ofta för *EU Ship Recycling Regulation* och förkortas *EU SRR*. Förordningen innehåller i stort sett Hongkong-konventionens bestämmelser men innehåller strängare miljöbestämmelser än Hongkong-konventionen, bland annat att EU ska godkänna återvinningsanläggningar för EU-flaggade fartyg och att en europeisk förteckning över godkända fartygsåtervinningsanläggningar som får (läs måste) användas upprättas och att fartygsägaren och återvinningsanläggningen ingår ett kontrakt med specificerat innehåll för varje fartyg som ska återvinnas. Denna skyldighet gäller antingen;

- 6 månader efter att den totala återvinningskapaciteten på återvinningsanläggningarna godkända och upptagna på EUs lista är 2.5 miljoner LDTs eller;
- senast den 31 december 2018 (oavsett deras kapacitet).

EUs förordning kommer, när den trätt i full kraft att ersätta Basel-konventionens förbud av export av farligt avfall i form av fartyg till icke-OECD länder, när fartyg återvinns på återvinningsanläggningar som inkluderats på EUs lista över godkända anläggningar.

### Inventeringscertifikat över farliga material och ämnen (*International Certificate on Inventory of Hazardous Materials (IHM)*):

EU-förordningen kräver också att fartyg under EU-flagg måste upprätta en förteckning över farliga material ombord och upprätthålla denna förteckning så länge som fartyget är i drift. Kravet om upprättande av en förteckning gäller även fartyg flaggade utanför EU då sådana fartyg anlöper hamn i EU.

Kraven i EUs förordning för tidpunkten över upprättande av förteckningen är olika för ett existerande fartyg respektive nytt fartyg. Nya fartyg skall ha en förteckning ombord senast 31 december 2018 och existerande fartyg senast 31 december 2020.

Skillnaden på existerande fartyg och ett nytt fartyg:

Enligt definitionen i EUs förordning är ett *nytt fartyg* ett fartyg som:

- a) för vilket ett kontrakt är ingånget den dag då denna förordning börjar tillämpas eller därefter,

b) för vilket det inte finns något kontrakt men vars köl har sträckts eller som har nått ett motsvarande byggnadsstadium sex månader efter den dag då denna förordning börjar tillämpas eller därefter, eller

c) vars leverans sker 30 månader efter den dag då denna förordning börjar tillämpas eller därefter

Existerande fartyg är fartyg som inte räknas som nytt fartyg enligt ovan.

Förteckningen måste uppdateras och kompletteras innan fartyget skickas till återvinning för att säkerställa att den valda återvinningsanläggningen kan hantera och har tillstånd för alla farliga material och avfall som finns ombord.

EMSA (European maritime Safety Administration) har för att underlätta upprättandet av inventarieförteckningar tagit fram en guide vilken kan laddas ner från deras hemsida: <http://www.emsa.europa.eu/implementation-tasks/environment/150-ship-recycling/3003-ems-guidance-on-the-inventory-of-hazardous-materials.html>

### **3. Aktuella problemställningar kring regelverken gällande fartygsåtervinning**

Den centrala delen i EUs förordning om återvinning av fartyg är listan på EU-godkända återvinningsanläggningar. Fartyg flaggade i ett EU-land kan endast återvinnas i en av dessa återvinningsanläggningar, som kan vara placerade både i och utanför EU. Återvinningsanläggningar inom EU kontrolleras av medlemsstaterna medan återvinningsanläggningar i tredje land granskas och godkänns genom en europeisk process.

Genomförandet av EUs förordning om återvinning av fartyg har två huvudfrågor som är problematiska:

- Till dags datum har endast 22 återvinningsanläggningar godkänts och inkluderats på EUs lista, vilkas gemensamma kapacitet är långt ifrån tillräcklig för att bemöta det faktiska behovet. Samtliga är lokaliserade inom EU och majoriteten har ingen möjlighet att återvinna större fartyg.
- Återvinningsanläggningarna i södra Asien, där för närvarande 70–90 procent av världens fartyg återvinns är nästan alla verksamma i tidvattenzoner. Fartyg nedmonteras genom en metod som kallas 'strandning' (*beaching*). En strikt tolkning av EUs förordning om återvinning av fartyg, som för närvarande görs av Europeiska kommissionen (*GD Environment*), gör det svårt för sydasiatiska återvinningsanläggningar att erhålla EU-erkännande.

I december 2017 rapporterades det att 22 icke-EU återvinningsanläggningar ansökt om godkännande och inkluderande på EUs lista. Av dessa är 9 indiska, 7 är turkiska, 4 är kinesiska och 2 är amerikanska. Samtidigt har 45 icke-EU återvinningsanläggningar certifierats och erhållit så kallade *Document of Compliance* med Hong Kong-konventionen (även om den inte



trätt ikraft ännu) från klassificeringssällskapen RINA, ClassNK och IRS. Enligt källor har 6 av dessa återvinningsanläggningar även ansökt om godkännande och inkludering på EUs lista.

Eftersom bestämmelserna i EUs förordning om återvinning av fartyg endast gäller för EU-flaggade fartyg, kan redare enkelt kringgå förordningen genom att flagga ett fartyg i ett icke-EU land och därmed möjliggöra för återvinning på en återvinningsanläggning som inte är godkänd av EU eller är lokaliserad i ett icke-OECD land.

Likaså omfattar Baselkonventionens förbud mot export av farligt avfall till icke-OECD länder endast de länder som tillträtt konventionen genom det tillägg till Konventionen som gjordes 1995. Dock har inte denna lydelse i Basel-konventionen trätt ikraft ännu, på internationell basis, men genom EUs förordning gäller förbudet för medlemmar i unionen. Detta får till följd att ett EU-flaggat fartyg som befinner sig i ett land som ej tillträtt Baselkonventionen och ej heller är medlem i EU när beslut tas om återvinning, ej omfattas av exportförbudet. Europaparlamentet har försökt förhindra nyttjande av detta kryphål genom att man föreslagit en finansiell mekanism som skulle avskräcka rederier från att kringgå förordningen genom att kräva inbetalning av en summa pengar till en fond vid varje anlop till en EU-hamn. Utbetalning av fondens ackumulerade medel föreslås sedan utbetalas till fartygsägaren om återvinning av fartyget sker på en återvinningsanläggning upptagen på EUs lista över godkända återvinningsanläggningar. Kommissionen har ännu inte tagit beslut om förslaget men utvärderar och studerar just nu saken.

#### **4. Problematiken med kriterierna för EU-erkännande av tredjelands återvinningsanläggningar**

Från och med december 2015 kunde återvinningsanläggningar från ett tredje land ansöka om införande på EU-listan över godkända återvinningsanläggningar för fartyg. Kommissionen var skyldig att senast den 31 december 2016 offentliggöra en första förteckning över godkända anläggningar. Återvinningsanläggningar som ville vara på första upplagan av listan blev inbjudna att ansöka senast den 1 juli 2016, men återvinningsanläggningar kan ansöka när som helst för att komma in i EUs erkännandeprocess för framtida införande på EU-listan.

Eftersom ansökningarna från tredjeländer kräver en djupare bedömning än förväntat omfattade den första utgåvan av EU-listan enbart europeiska återvinningsanläggningar. Med antalet ansökningar från tredjeländer kan tröskelvärdet på 2,5 miljoner LDT eventuellt nås under första halvåret 2018. Detta skulle sedan utlösa tillämpningen av EUs bestämmelser om fartygsåtervinning sex månader senare.

Det har rapporterats att ingen av de ansökningar från återvinningsanläggningar i tredje land som mottagits av Europeiska kommissionen ansågs tillfredsställande, efter en skrivbordsbedömning. Kommissionen erbjöd därför återvinningsanläggningarna att återkomma till kommissionen med ytterligare underlag vilket förväntades att ske i november 2017. Således råder fortfarande osäkerhet om huruvida kandidaterna så småningom uppfyller EUs krav och det råder stor risk att vi hamnar i en situation där EUs förordning om återvinning av fartyg faktiskt börjar tillämpas den 31 december 2018 utan att tillräcklig återvinningskapacitet finnes.

I april 2016 utfärdade Europeiska kommissionen riktlinjer för ansökningar från tredje land, i form av en så kallad FAQ (*Frequently Asked Questions*). FAQ'n bekräftar den strikta tolkningen när det gäller återvinning i tidvattenzoner. Det faktum att både farligt och icke-farligt avfall inte får vara i kontakt med sanden (stranden) gör det väldigt svårt för de sydasiatiska återvinningsanläggningarna att få EU-erkännande. Den strikta tolkningen är relaterad till ordalydelsen i artikel 13 i EUs förordning om återvinning av fartyg, där det föreskrivs att alla block som skärs från fartyget skall hanteras på ogenomträngliga underlag med effektiva dräneringssystem.

Det finns en dock en språklig fråga relaterad till artikel 13 (det så kallade 'kommateckendramat') där det faktum att skillnader mellan de olika översatta versionerna av förordningen har lett till oklarheter om kravet på ogenomträngliga underlag verkligen är ett krav eller inte. Rådet har under relativt lång tid analyserat i vilken version ett misstag inträffade medan medlemsstaterna inlett ett rättelseförfarande som kan få viktiga konsekvenser för tidsaspekterna i förordningen, men också för antagandet av EU-listan. Förfarandet har för närvarande stött på patrull i EU-parlamentet men om Rådets vilja går igenom, skulle det göra det möjligt för icke-farligt avfall (dvs. rena block) att röra sanden (stranden) i tidvattenzonen. Detta skulle därför skapa fler möjligheter till verksamhet i tidvattenzoner. Att det här måste gå igenom en fullständig lagstiftningsöversyn innebär att processen kommer dra ut på tiden samt innebära stora osäkerheter i vad som så småningom kommer att gälla.

Så länge 'kommateckensdramat' inte löser sig, kan det vara svårt för kommissionen att avgöra huruvida återvinningsanläggningar i tredjeland som arbetar i tidvattenzoner uppfyller kraven i EU-förordningen, särskilt eftersom ansökningsbeslut måste överenskommas med Rådet genom implementeringsakter.

EUs lista över godkända återvinningsanläggningar finns publicerad här: [http://ec.europa.eu/environment/waste/ships/pdf/list\\_ship\\_recycling\\_facilities.pdf](http://ec.europa.eu/environment/waste/ships/pdf/list_ship_recycling_facilities.pdf)

## **5. Rekommendationer till rederier till dess att Hong Kong-Konventionen träder ikraft**

Givet de komplexa regelverken och hur dessa tillämpas (och tolkas!) som beskrivits ovan har den internationella sjöfartsindustrin tagit fram riktlinjer och rekommendationer vilka redare och rederier uppmanas att beakta i största möjliga utsträckning vid återvinning av fartyg till dess att Hong Kong-konventionen träder ikraft. Filosofin som är mycket enkel går ut på rederier skall agera med målsättningen att höja standarden vid återvinning av fartyg oavsett var i världen det äger rum, samt att uppmuntra IMOs medlemsstater att ansluta sig till Hong Kong-konventionen utan dröjsmål för att säkerställa att denna träder ikraft snarast möjligt.

För att uppmana Europeiska kommissionen att upprätthålla en öppen och inkluderande process vid upprättandet av förteckningen över EU-godkända återvinningsanläggningar uppmanas engagemang från europeiska fartygsägare i synnerhet (oavsett deras fartygs flagg) att återvinna sina fartyg i återvinningsanläggningar som erhållit *Document of Compliance* med Hong Kong-

konventionen. Detta skulle i sin tur uppmuntra andra återvinningsanläggningar att höja deras standard och söka certifiering samt de återvinningsanläggningar som redan erhållit *Document of Compliance* att ansöka om inkludering på EUs lista, vilket endast 6 av dem gjort till dags datum.

Med det ökande antalet länder som ratificerat Hong Kong-konventionen eller som rapporterat att de påbörjat ratificeringsprocessen finns det en tydlig drivkraft att uppmuntra denna process att fortsätta. Denna process stöds av återvinningsföretagens insatser för att förbättra sin praxis, särskilt i Indien. Det är därför viktigt att rederier använder de mest progressiva återvinningsanläggningarna, företrädesvis de som erhållit *Document of Compliance* och helst även ansökt om godkännande och inkludering på EUs lista, för att främja övergångsåtgärderna i branschen. I tillägg uppmanas IMO:s medlemsstater, särskilt de med en betydande återvinningsindustri, att ratificera Hong Kong-konventionen.

Riktlinjerna som redare uppmanas att följa i största möjliga mån, utarbetade av en bred koalition av sjöfartsorganisationer, kan laddas ner här: <http://www.ics-shipping.org/docs/default-source/resources/environmental-protection/shipping-industry-guidelines-on-transitional-measures-for-shipowners-selling-ships-for-recycling.pdf?sfvrsn=8>

\*\*\*