



Datum  
2007-09-10

Vår beteckning  
0699-07-02172

Ert datum

Er beteckning  
M2007/2550/Kk

Miljödepartementet

103 33 Stockholm

registrator@environment.ministry.se

## Synpunkter på Kommissionens grönbok om bättre återvinning av fartyg

Sjöfartsverket har tagit del av remitterade dokument och har följande synpunkter.

Kommissionen specificerar följande 9 frågor under vilka Sjöfartsverket framför sina synpunkter:

1. How can the enforcement of current Community law (Waste Shipment Regulation) affecting end-of-life ships be improved? What is the best mix of measures to divert EU-flagged or EU-owned vessels to dismantling sites with high environmental and safety standards?

Alla förslag i grönboken bedömer verket kan bidra till att ”Baselförbudet” efterlevs.

En utökad kontroll och bättre samarbete mellan aktörerna skulle kunna leda till att de som inte anlitar anläggningar med säker och miljöriktig återvinning uppmärksammas. Nationellt bör statsfartyg behandlas helt enligt ”Baselförbudet”. I tillägg till det nämnda vore det också positivt om fartygsägare som anlitar ”godkända” återvinningsanläggningar kunde ges någon fördel för sitt agerande.

2. Would guidance on waste shipment rules and definitions on end-of-life ships help to improve implementation of rules and business practices, and what form should it take?

Datum  
2007-09-10

Vår beteckning  
0699-07-02172

Sjöfartsverket har inga synpunkter.

3. What is the best way of steering the current negotiations on the IMO Ship Recycling Convention in order to improve ship dismantling practices globally?

Att, som föreslås i grönboken, infoga en REIO klausul i utkastet till IMO:s kommande konvention om fartygsåtervinning bör behandlas i ett större sammanhang än enbart fartygsåtervinning. En sådan klausul rör hela förhållandet mellan EU, dess medlemsstater och IMO och en bredare principiell diskussion bör genomföras innan det tas ställning till om en sådan skall infogas i IMO:s kommande konvention.

Att intensifiera koordineringen mellan EU:s medlemsstater inför arbetet med konventionen i IMO är ett bra sätt att driva på arbetet, men det är minst lika viktigt att respektive medlemsstat framför samma syn på sakfrågorna i fora som behandlar Baselkonventionen och IMO-konventionen samt ILO:s regler och rekommendationer om fartygsskrotning och återvinning.

En betydelsefull sakfråga är att i IMO:s konvention åstadkomma överensstämmelse med Baselkonventionen vad gäller "pre-cleaning". Syftet med "pre-cleaning" är att farligt avfall ska tas omhand på ett miljöriktigt sätt. Om det kan garanteras att en skrotnings/återvinningsanläggning utanför OECD klarar ett sådant omhändertagande måste det vara tillåtet i IMO:s konvention anser Sjöfartsverket. Det förutsätter att det tydliggörs i konventionen att fartygsägaren måste välja en annan skrotningsanläggning i de fall den inte klarar kraven, vilket också har skrivits i grönboken.

Auktorisering och kontroll av återvinningsanläggningar är grunden för att länder inom OECD ska kunna låta fartyg återvinnas utanför OECD. Därför är det mycket viktigt att verka för att reglerna om "pre-cleaning" och auktorisering av återvinningsanläggningar kompletterar varandra och blir en helhet utan kryphål.

4. Should the EU aim at global environmental and safety standards under the IMO Convention that are comparable with EU standards?

Ja, åtminstone under arbetet med att ta fram utkastet till konvention. Vid förhandlingarna inom ramen för diplomatkonferensen kan hänsyn tas till risken för att endast få stater med återvinningsanläggningar ratificerar konventionen. Hänsynen kan innebära att EU måste sänka ambitionsnivån.

Datum  
2007-09-10

Vår beteckning  
0699-07-02172

5. How can the EU best ensure that European ships are dismantled in a safe and environmentally sound way during the interim period before the IMO Convention becomes effective? What about ships owned by the public sector? Will national strategies and voluntary commitments by ship-owners be sufficient? What additional measures would be needed at EU level?

Sjöfartsverket ser kapacitetsbristen som ett allvarligt problem. En självklar åtgärd i Sverige är att se till att statsägda fartyg återvinns på ett säkert och miljöriktigt sätt. Det bör alla medlemsstater genomföra men varje enskild stat har själv avgörandet om och hur det ska åstadkommas i sin hand.

Verket anser att alla möjliga åtgärder och insatser för att åstadkomma en säker och miljöriktig fartygsskrotning bör övervägas så att den förväntade ökningen av antal fartyg som ska skrotas kan tas omhand.

6. Should the EU and its Member States take an active role in increasing the EU's own ship recycling capacity, and how?

Sjöfartsverket konstaterar att det under en övergångsperiod, tills IMO-konventionen tillämpas, kan vara nödvändigt att vidta åtgärder för att öka kapaciteten inom EU för att tillgodose behovet av en säker och miljöriktig återvinning av fartyg. Verket har dock inga förslag till hur det ska kunna genomföras. Forskning och utveckling kring tekniska möjligheter och hur möjligheterna kan omsättas i praktiken kan underlätta uppbyggnaden av nödvändig återvinningskapacitet.

7. What measures and actions should the EU take to encourage South Asian states to introduce and implement higher environmental and safety standards for ship dismantling?

EU bör i princip stödja sådana staters förbättring av säker och miljöriktig fartygsåtervinning. Inom IMO diskuteras i samband med framtagandet av ett juridiskt bindande regelverk en "compliance mechanism" som bör kunna utvecklas så att kraven i konventionen inte samtidigt försvagas. Inom IMO tillämpas också ett system för att tekniskt stödja implementeringen av IMO instrument ibland annat sådana länder. EU:s medlemsstater bör bidra till den fond som byggs upp för det ändamålet vad gäller fartygsåtervinning.

8. What measures and actions should the EU take to encourage ship-owners to direct end-of-life ships to dismantling sites with high environmental and safety standards?

Datum  
2007-09-10

Vår beteckning  
0699-07-02172

EU skulle kunna samordna medlemsstaternas eventuella arbete med en tänkt lista över återvinningsanläggningar med säker och miljöriktig fartygsåtervinning som skulle underlätta för fartygsägare som har ambitionen att göra rätt. Samtidigt skulle dock en sådan lista riskera att komma i konflikt med en kommande IMO-konvention eftersom medlemsstaterna då "godkänner" anläggningarna på listan utan att kraven i konventionen är fastställda.

9. How should the EU secure sustainable funding for clean ship dismantling in accordance with the polluter pays principle, and what measures and actions should it take?

Verket har inga synpunkter.

I handläggningen av detta ärende, som har avgjorts av generaldirektören Jan-Olof Selén, har deltagit chefen för Sjöfart och Samhälle Maria Gelin, tf chefen för Transportpolitiska enheten Magnus Sundström samt miljöhandläggaren Reidar Grundström, den sistnämnde föredragande.



Jan-Olof Selén



Reidar Grundström