

Datum
2012-08-31Dnr/Beteckning
TSS 2012-1414Ert datum
2012-05-22Er beteckning
M2012/1075/KeKopia till
Näringsdepartementet

Miljödepartementet

Europeiska kommissionens förslag till Europaparlamentets och rådets förordning om återvinning av fartyg

Nedan följer Transportstyrelsens yttrande med anledning av EU-kommissionens förslag om återvinning av fartyg. Yttrandet lämnas med utgångspunkt i Transportstyrelsens uppdrag.

Sammanfattning

Europeiska kommissionens förslag till Parlamentets och rådets förordning om återvinning av fartyg bygger till stor del på den s.k. Hongkongkonventionen om säker och miljöriktig fartygsåtervinning. Förordningen faller inom räckvidden för Hongkongkonventionen, d.v.s. stora havsgående fartyg över 500 brutto. Sverige har ännu inte beslutat om att ratificera Hongkongkonventionen. En utredning pågår som analyserar förutsättningarna för att Sverige ska kunna ratificera konventionen.

Transportstyrelsen är positiv till att fartyg från Sverige eller annan medlemsstat tas om hand på ett miljömässigt säkert sätt och stöder de krav som Kommissionens förslag till förordning lägger fast. Transportstyrelsen kan dock konstatera att fartygsåtervinning av det som omfattas av den kommande EU förordningen inte är en prioriterad fråga för Sverige eftersom det i Sverige finns få fartyg som berörs av förordningen och Hongkongkonventionens krav, d.v.s. fartyg med bruttotonnage på över 500 brutto som seglar internationellt. Idag är det endast ett fåtal svenska fartyg som seglar internationellt som skrotas. Det finns inte heller någon fartygsåtervinning i landet som berörs av förslaget till förordning.

Förslaget till förordning kommer att medföra ytterligare administrativa bördor och ökade faktiska kostnader för näringen bl.a. vad avser förteckning

av farligt material, återvinningsplan och certifikat. Ett genomförande av förordningen kommer även innebära en viss ökad verksamhet för Transportstyrelsens del och därmed viss kostnadsökning. Det går idag inte att säga hur stora denna kostnadsökning kommer att bli.

Transportstyrelsens synpunkter

Artikel 3 - Räckvidd

Transportstyrelsens tolkning av artikel 3 punkt 2 c är att fartyg som idag endast seglar nationellt är undantagna. Det är omöjligt att svara på om ett fartyg under hela sin livstid endast kommer att segla nationellt vilket innebär att denna punkt är svårtolkad. En liknande skrivning återfinns dock i Hongkongkonventionen. Transportstyrelsen antar att fartyg över 500 brutto som under sin livstid endast seglar nationellt, då de ska återvinnas utanför landets gränser, kommer att omfattas av förordningen.

Artikel 4 – Kontroll av farligt material

Under punkten 1 anges att asbestmaterial ska förbjudas. Dessa material är förbjudna redan idag. Att medlemsstaterna ska vidta åtgärder för att förbjuda eller begränsa installation av de farliga material som anges i artikel anser inte Transportstyrelsen kommer vara några svårigheter för Sverige.

Artikel 5 – Förteckning över farliga material

I artikel 5 punkten 3 anges att 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. Detta är en ny uppgift för redarna och innebär en administrativ börda för redarna. Även det som följer av punkterna 5-7 innebär ytterligare administrativa bördor på redarna. I förlängningen kan detta medföra en konkurrensnackdel för redare inom EU jämfört med redare i tredje länder där dessa krav inte finns.

Artikel 7 – Fartygsåtervinningsplan

Artikeln anger hur en fartygsåtervinningsplan ska utarbetas före återvinningen påbörjas. Transportstyrelsen har inget att invända mot denna artikel men kan konstatera att även denna artikel innebär en administrativ börda för redarna.

Artikel 8 – Besiktningar

Artikel 8 beskriver även hur besiktningar ska utföras av administrationens tjänstemän eller av en erkänd organisation som agerar för administrationens del. Administrationen är i detta fall Transportstyrelsen. Detta är en artikel som kommer att påverka Transportstyrelsens tillsynsverksamhet. Denna typ av besiktningar kommer att genomföras i samband med de ordinarie

besiktningarna av fartygen. Verksamheten kommer troligen att delegeras från Transportstyrelsen till en erkänd organisation. I övrigt anser inte Transportstyrelsen att artikeln går utöver vad som är ett normalt förfarande i samband med besiktningar. Eftersom uppföljning av de erkända organisationernas arbete faller på Transportstyrelsen kommer en viss kostnadsökning för myndigheten att bli följd även om full delegation genomförs.

Artikel 10 – Utfärdande av certifikat och intyg samt påskrift

Av artikel 10 framgår hur utfärdande av inventeringscertifikat och intyg om att ett fartyg är återvinningsklart ska hanteras. Det är i artikeln inte helt tydligt att administrationen kan delegera uppgiften om utfärdande av inventeringscertifikat. Däremot framgår av artikelns 4 punkt att intyget om att ett fartyg är återvinningsklart kan utfärdas antingen av administrationen eller av en erkänd organisation. Transportstyrelsen uppfattar det som att myndigheten kan delegera både uppgiften om utfärdande av certifikat och uppgiften om utfärdande av intyg om att ett fartyg är återvinningsklart till en erkänd organisation. Detta följer också av Hongkong konventionens regel 11.

Detta ärende har beslutats av stabschef Jacob Gramenius, GD-stab. I den slutliga handläggningen av ärendet deltog sjöfartsexperten Sofia Karlsson (föredragande).

Jacob Gramenius
Stabschef, GD-stab