

CHALMERS



Hong Kong-konventionens ratificering

- En utredning av effekterna på skandinaviska redares verksamhet vid implementering av konventionen

- An analysis of the organizational effects on Scandinavian ship-owners due to the ratification of the Hong Kong-convention

Kandidatarbete inom Sjöfart & Logistikprogrammet

Ludvig Nyhlén & Björn Jonsson

Institution för Sjöfart & Marin Teknik
CHALMERS UNIVERSITY OF TECHNOLOGY
Göteborg, Sverige 2012
Kandidatarbete SOL - 12/86

Rapport NR. SOL – 12/86

Hong Kong-konventionens ratificering
- En utredning av effekterna på skandinaviska redares
verksamhet vid implementering av konventionen

L. NYHLÉN & B. JONSSON

Institution för Sjöfart & Marin Teknik
CHALMERS UNIVERSITY OF TECHNOLOGY
Göteborg, Sverige 2012

Hong Kong-konventionens ratificering

En utredning av effekterna på skandinaviska redares verksamhet vid implementering av konventionen

An analysis of the organizational effects on Scandinavian ship-owners due to the ratification of the Hong Kong-convention

LUDVIG NYHLÉN & BJÖRN JONSSON

© LUDVIG NYHLÉN & BJÖRN JONSSON, 2012.

Rapportnummer: 2012:02
Institution för Sjöfart & Marin Teknik
Chalmers Tekniska Högskola
SE-412 96 Göteborg
Sverige
Telefon +46 (0)31-772 1000

Tryck: Chalmers
Göteborg, Sverige 2012

ABSTRACT

The Bachelor's Thesis deals with The Hong Kong Convention and its effect on Scandinavian ship owners at ratification. The convention was presented by the International Maritime Organization and adopted by a number of maritime nations on May 15th 2009. The purpose of *The Hong Kong International Convention for the Safe and Environmentally Sound Recycling of Ships* is to regulate the ship recycling market and reduce the risks associated with the recycling business.

The report describes how the shipping business is affected by ratification, both from an administrative as well as an economic point view. It also analyses what vessel owners must do to fulfil the requirements of the convention. The thesis also examines the possible effects on the global shipping market and its segments after an approval of The Hong Kong Convention. Other issues that are of importance for the discussion are altered steel price, corporate social responsibility, and the ratification process.

Interviews with professionals and specialists from the industry have been the primary source of information. Scientific articles on the subject have also been used as a supplementary source.

The Hong Kong Convention requires vessel owners to obtain an approved Inventory of Hazardous Materials, Ship Recycling Plan, along with a certificate that guarantees the vessel is certified for recycling. These requirements result in an increased administrative liability, although the convention also has a positive effect on Scandinavian ship owners since the terms of competition on the market becomes more equitable. Since the majority of the Scandinavian vessels owners send ships for scraping infrequently, it will be more beneficial to bring in a third-party at the time to complete the administrative work. This will most likely result in The Hong Kong Convention being more of an economical burden rather than an administrative one.

The ratification will increase the demands on the international recycling industry, foremost on the recycling nations in South Asia. This could lead to a market segregated into parts, one with recycling facilities that comply with the convention and another one with recycling facilities that do not comply. The largest difference from vessel owners' perspective will be the price facilities are willing to pay for scrap.

The report is written in Swedish.

SAMMANDRAG

Kandidatarbetet behandlar Hong Kong-konventionen och dess effekter på skandinaviska redares verksamhet vid en ratificering. Konventionen lades fram av IMO och antogs den 15 maj 2009 av ett antal sjöfartsnationer. Syftet med konventionen är att reglera den internationella återvinningsmarknaden med avsikt att reducera riskerna vid fartygsåtervinning.

Rapporten beskriver hur rederiers verksamhet påverkas ur en administrativ och ekonomisk synpunkt vid ratificering. Den analyserar även vad fartygsägare måste göra för att leva upp till konventionens krav. De potentiella effekterna på den globala sjöfartsmarknadens olika segment diskuteras. Övriga frågor som är ledande för diskussionen är förändrat stålpris, samhällsansvar och ratificeringsprocessen.

Arbetet grundar sig på primärinformation i form av kvalitativa intervjuer med sakkunniga personer från branschen. Detta kompletteras med sekundärinformation utifrån analyser av vetenskapliga artiklar på ämnet.

Hong Kong-konventionen ställer krav på rederier i form av inventarielista av skadligt material, återvinningsplan samt ett certifikat att fartyget är godkänt för skrotning. Dessa krav resulterar i en ökad administrativ belastning för fartygsägare. Konventionen har även en positiv effekt för skandinaviska redare i form av konkurrensutjämning. Eftersom majoriteten av de skandinaviska redarna så sällan skrotar är det mer gynnsamt att ta in en tredjepart vid det specifika tillfället som utför det administrativa arbetet. Således har Hong Kong-konventionen snarare ekonomiska effekter än administrativa.

Kraven på den internationella återvinningsbranschen ökar då konventionen ratificeras. Detta kan leda till segregeringar i marknaden då uppdelningar sker mellan återvinningsanläggningar som följer konventionen och de som inte gör det. Den stora skillnaden för redarna blir hur mycket de olika anläggningarna är villiga att betala för skrotet.

Göteborg, 2012-05-04

Ludvig Nyhlén & Björn Jonsson

FÖ RORD

Vi har valt att skriva denna rapport då ämnet är högst aktuellt med förhoppning att bidra med kunskap på ämnet. Ett flertal aktörer har kontaktats, men endast en handfull personer har känt sig pålästa nog att bidra med information. Vi upplever dock att intresset i att ta del av rapporten är stort bland respondenterna. Rapporten är framtagen med hjälp av sakkunniga personer från näringens olika segment såsom myndigheter, redare, klassificeringssällskap, samt fartygsåtervinningspecialister. Vår ambition är att utreda hur rederiers verksamhet påverkas vid ratificering av Hong Kong-konventionen. Till vilken grad till detta uppnås kan diskuteras, dock anser vi att rapporten ger utrymme för ett antal representativa åsikter.

Sökande efter villiga respondenter har stundtals varit svårt eftersom de sakkunniga är få till antalet. Därför vill vi uttrycka ett speciellt stort tack till våra respondenter som ägnat oss sin tid, Bengt-Olof Petersen på Laurin Maritime och Christopher Frisk, Sveriges Redareförening. Vi vill även rikta ett tack till övriga vi har haft nöjet att arbeta med i samband med denna rapport.

Intervjumaterialet diskuteras löpande i arbetet där det representerar respondenternas åsikter. Fördjupad insyn i respondenternas individuella ståndpunkt återfinns i Appendix A till E där intervjuerna återfinns i sin helhet.

Slutligen vill vi tydliggöra vår uppskattning till vår handledare Bitr. Professor Karin Andersson vid Chalmers Tekniska Högskola som bidragit med givande åsikter samt inspiration. Vi vill även uttrycka vår tacksamhet till Mia Pousette, Utredningssekreterare vid Fartygsåtervinningsutredningen som bistått med stort juridiskt kunnande och vägledning i tydandet av konventionen.

Nöjsam läsning,

Göteborg, maj 2012

Ludvig Nyhlén

Björn Jonsson

INNEHÅLLSFÖRTECKNING

ABSTRACT	i
SAMMANDRAG	ii
FÖRORD	iii
FIGURFÖRTECKNING	vi
FÖRKORTNINGSLISTA	vii
DEFINITIONER	viii
1.0 INLEDNING	1
1.1 Bakgrund	1
1.2 Syfte.....	2
1.3 Problemformulering.....	2
1.4 Avgränsningar	3
2.0 METOD	4
2.1 Metodval	4
2.2 Presentation av specifik datainsamlingsmetod	4
2.3 Kvantitativ och Kvalitativ metod	4
2.4 Arbetsgång.....	5
2.5 Intervjuobjekt.....	6
2.6 Val av intervjufrågor	6
2.7 Validitet.....	7
3.0 FARTYGSÅTERTVINNINGSBRANSCHEN	8
3.1 Branschens historia	8
3.2 Världshandeln och dess effekter på fartygsskrottningsbranschen	9
3.3 Förhållanden vid återvinningsanläggningar	10
3.3.1 Miljö- och hälsorisker	10
3.4 Involverande aktörer i återvinningsförfarandet	11
3.5 Återvinningsmetoder	12
3.5.1 Beaching-metoden	12
3.5.2 De vanligaste alternativen till Beaching-metoden	12
4.0 HONG KONG-KONVENTIONEN	14
4.1 Sammanfattning av Hong Kong-konventionens stadgar	14
Artikel 1 – Allmänna skyldigheter	15
Artikel 2 – Definitioner.....	15
Artikel 3 – Tillämpning	15
Artikel 4 – Kontrollinstrument för fartygsåtervinning	15
Artikel 5 – Besiktning och certifiering av fartyg.....	15
Artikel 6 – Auktorisering av återvinningsanläggningar	15
Artikel 7 – Utbyte av information	15
Artikel 8 – Inspektion av fartyg	16
Artikel 9 – Upptäckt av överträdelse.....	16
Artikel 10 – Vid överträdelse.....	16
Artikel 11 – Otillbörligt kvarhållande	16
Artikel 12 – Informationsspridning	16
Artikel 13 – Assistans och samarbete	17
Artikel 14 - Dispyter	17
Artikel 15 – Relationen till internationella lagar och överenskommelser	17
Artikel 16 – Anslutning och ratificering	17
Artikel 17 – Då konventionen träder i kraft	17
Artikel 18 – Ändringar.....	17

Artikel 19 – Uppsägning	17
Artikel 20 – Originalhandlingar	17
Artikel 21 – Språk.....	17
IHM - Inventory of Hazardous Materials (Regulation 5)	17
Allmänna förberedelser för fartygsåtervinning (Regulation 8)	18
Ship Recycling Plan (Regulation 9).....	18
Kontroller av återvinningsanläggningar (Regulation 15)	19
Allmänna bestämmelser för återvinningsanläggningar (Regulation 17).....	19
4.2 Fullständig konvention	19
4.3 Kompletterande regelverk.....	19
5.0 RESULTAT	20
5.1 Påverkan på Fartygsägare.....	20
5.1.1 Administrativa effekter	20
5.1.2 Ekonomiska effekter	20
5.1.3 CSR - Corporate Social Responsibility	23
5.2 Övriga effekter på sjöfartsbranschen	24
6.0 DISKUSSION	26
6.1 Rättvisare marknader.....	26
6.2 Effekter för redare	27
6.3 Konventionens tillräcklighet.....	29
6.4 Ratificeringsprocess	30
7.0 SLUTSATS	33
REFERENSER.....	34
Appendix.....	37
Appendix A
Appendix B
Appendix C
Appendix D
Appendix E
Appendix F

FIGURFÖRTECKNING

Figur 1: Länders andelar av skrotningsmarknaden i relation till skrotat GT	2
Figur 2: Intervjuade personer under kandidatarbetet	6
Figur 3: Arbetslöner vid återvinningsanläggningar i respektive land år 2009.....	8
Figur 4: Årlig ökning av fartygsskrotningar i Alang, Indien	9
Figur 5: Fartygsåtervinningsbranschens ekosystem	11
Figur 6: Kostnader som uppstår vid återvinning i enlighet med konventionen.....	22

FÖRKORTNINGSLISTA

CSR	Corporate Social Responsibility
EU	Europeiska Unionen
FN	Förenta Nationerna
GA-Plan	General Arrangement Plan
GP	Green Passport
GSRS	Green Ship Recycling Specialists
GT	Bruttodräktighet (Gross ton)
IHM	Inventory of Hazardous Materials
ILO	International Labour Organization
IMO	International Maritime Organization
IRRC	International Ready for Recycling Certificate
ISRA	International Ship Recycling Association
LDT	Light Displacement Ton
MEPC	Marine Environmental Protection Committee
NGO	Non Governmental Organizations
OECD	Organisation for Economic Co-operation and Development
PCB	Polyklorerade bifenyler
SRF	Sveriges Redareförening
SRP	Ship Recycling Plan
UNCLOS	United Nations Convention on the Law on the Sea

DEFINITIONER

Bruttodräktighet	Används för att ange ett fartygs storlek. Måttet baseras på fartygets totala inneslutna volym. Bruttodräktigheten förkortas GT och benämns gross tonnage på engelska.
Bunker	Ett fartygs bränsle/drivmedel benämns bunker. Den vanligaste bunkertypen i sjöfartssammanhang är olja.
Cash-buyer	En mellanhand vid fartygsskrotningar som köper upp fartyg och sedan ansvarar för att fartyget återvinns.
CSR	Kommer från engelskans Corporate Social Responsibility och beskriver företags samhällsansvar. Ansvaret delas vanligtvis in i ekonomiskt, miljömässigt samt socialt och bör ses ur ett långsiktigt hållbart perspektiv.
Fraktrate	Ö verenskommet pris på transport av gods. Räknas per ton last per kubikmeter alternativt per ton dwt och månad.
GA-Plan	Planlösning över ett fartyg. Ritningen beskriver ett fartygs utformning och invändiga utrymmen.
Green Passport	Ett certifikat som antogs av IMO 2003. Syftet med certifikatet är att kontrollera vilka farliga ämnen som finns ombord. Sedan Hong Kong-konventionen togs fram har GP ersatts med IHM (Inventory of Hazardous Materials). Definition av IHM finnes nedan.
IHM	Inventory of Hazardous Materials är en lista över vilka farliga ämnen och material som finns ombord på fartyget, denna aktualiseras under fartygets hela livslängd.
ILO	FN:s internationella arbetsorganisation som hanterar sysselsättnings- och arbetslivsfrågor. Organisationens huvudmål är att säkerställa en trygg arbetsmiljö genom att utveckla omfattande system för lagstiftning och praxis.
IMO	Benämns International Maritime Organization och är FN:s internationella sjöfartsorganisation med säte i London, Storbritannien.

ISRA	International Ship Recycling Association arbetar med att främja hållbar fartygsåtervinning ur miljösynpunkt.
Klassificeringssällskap	Självständig organisation som kontrollerar fartygs säkerhet och kvalitet mot både egna samt nationella myndigheters regler.
Konventionsstat	Stat alternativt land som ratificerat Hong Kong-konventionen. Då åligger de dem att följa konventionens regelverk.
Light Displacement Ton	Fartygets egen vikt uttryckt i metriska ton. Ofta av intresse vid försäljning av fartyg till skrotningsanläggningar då vikten av allt stål i fartygets konstruktion anges.
MEPC	Marine Environmental Protection Committee är IMO:s kommitté för begränsning av fartygs inverkan på miljön.
NGO	Icke-statligt anslutna organisationer (Non Governmental Organization) såsom t.ex. Greenpeace.
OECD	En internationell organisation som främjar samarbete mellan industrialiserade länder. Syftet är att stödja en politik som förbättrar den ekonomiska och sociala välfärd för människor runt om i världen.
Skeppsmäklare	Oberoende ombud som förmedlar last eller hanterar köp- och försäljning av fartyg.
SRP	En plan för hur skrotningen ska utföras och upprättas innan skrotningen inleds, Ship Recycling Plan. Planen ska visa hur den mängd av varje farligt ämne som har förtecknats specifikt för varje fartyg i IHM, ska tas omhand.
Sveriges Redareförening	En arbetsgivar- och branschorganisation för fartygsägare samt diverse sjöfartsföretag som opererar i Sverige.
Torrdocka	En anläggning, vanligtvis i anslutning till varv som används för att torrsätta fartyg vid underhåll och reparation.
UNCLOS	FN: s konvention om havsrätt. Den internationella lagen definierar rättigheter och skyldigheter för nationer i sin användning av världshaven samt fastställer riktlinjer vid förvaltning av marina naturresurser.
Vattenballast	Tillfälligt placerat vatten i en tank, vanligast i

nederdelen av fartygsskrovet. Detta för att öka fartygets stabilitet under resa.

Världsbanken

Benämns World Bank Group på engelska. Är en fristående organisation som samverkar inom ramen för FN:s ekonomiska och sociala råd. Organisationen ansvarar för att finansiellt bistå och ge råd åt länder i syftet att främja ekonomisk utveckling och utrota fattigdom.

1.0 INLEDNING

I detta inledande kapitel ges en kortare beskrivning av Hong Kong-konventionen och dess uppkomst. En kortare introduktion i återvinningsbranschen görs för att sätta in läsaren i ämnet. Rapportens upplägg presenteras i form av syfte, problemformulering samt avgränsningar.

Kandidatarbetet omfattar ratificeringen av Hong Kong-konventionen och dess effekter på skandinaviska redares verksamhet. Konventionens avsikt är att reglera fartygsskrotningens påverkan på miljön och de dåliga arbetsförhållanden som arbetare i utvecklingsländer utsätts för. Många redare skrotar idag sina fartyg med hjälp av Beaching-metoden som genererar oetiska arbets- och miljöförhållanden. Det är detta Hong Kong-konventionen om säker och miljöriktig fartygsåtervinning ska råda bot på.

Konventionen antogs av framstående sjöfartsnationer 15 maj 2009 efter att Förenta Nationernas (FN) sjöfartsorgan International Maritime Organization (IMO) lagt fram en proposition för att reglera den rådande situationen inom fartygsåtervinningsbranschen (IMO, 2011). På grund av komplicerade kriterier är det ännu osäkert när konventionen träder i kraft, men enligt klassificeringssällskapet Lloyd's Register beräknas konventionen träda i kraft mellan 2013 och 2015 (Safety 4 Sea, 2011).

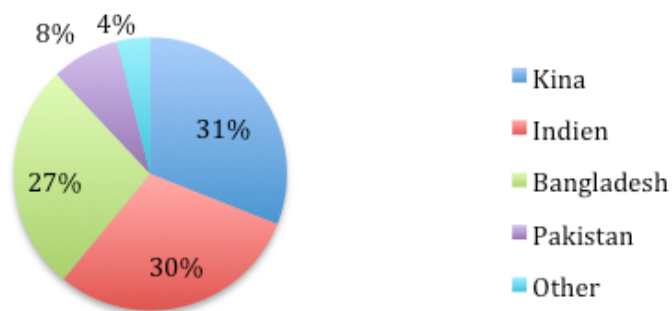
För att redare ska kunna leva upp till konventionens krav och stadgar krävs en mängd insatser och att verksamheten ses över vad det gäller just hanteringen av fartygens förberedning inför återvinning. Avsikten med rapporten är att redovisa hur verksamheten påverkas och vad som krävs från redaren för att implementera konventionen.

Rapporten är uppbyggd av sex huvuddelar: Inledning, Metod, Teoridelen, Resultat, Diskussion och Slutsats. Inledningen och metoden beskriver arbetet samt tillvägagångssättet. Teoridel är bestående av två delar, Fartygsskrotningsbranschen och Hong Kong-konventionen. Under Resultat besvaras frågeställningen som sedan analyseras vidare under Diskussion.

1.1 Bakgrund

Fartygsskrotning sker till stor del idag i utvecklingsländer med Beaching-metoden som innebär att fartyg körs upp på en strand där de sedan destrueras. Andra nämnvärda metoder är Slipway, Långsides och i Torrdocka (Lloyd's Register, 2011). Dessa anses mer kontrollerade än Beaching-metoden. Indien, Kina, Pakistan och Bangladesh är de största länderna på marknaden, de står för 96 % av skrotningen av fartyg. Diagrammet på nästa sida visar hur stor andel av skrotningensmarknaden respektive land hade år 2010. Ett fartyg beräknas ha en livslängd på 25-30 år, där efter anses det inte lägre vara ekonomiskt försvarbart att operera fartyget på sjöfartsmarknaden.

Andelar på skrotningsmarknaden



Figur 1: Länders andelar av skrotningsmarknaden i relation till skrotat GT (IMF, 2011).

Då den rådande situationen är ohållbar och förändring måste ske för att inte människor i fattiga länder ska utnyttjas av stora företags intentioner till att tjäna pengar. En konferens hölls den 11-15 maj 2009 i Hong Kong för diplomater representerande 63 av världens största sjöfartsnationer. Under konferensen presenterades och röstades förslaget om en konvention för säker och miljöriktig fartygsåtervinning igenom. Konventionen benämns idag; *The Hong Kong International Convention for the Safe and Environmentally Sound Recycling of Ships* och beställdes av Marine Environment Protection Committee (MEPC) som är en kommitté inom IMO. Denna kommitté träffas var nionde månad för att utveckla konventioner gällande Marina miljöproblem, fartygsåtervinning och prevention kring invasiva arter. (IMO, 2011)

1.2 Syfte

Denna rapport analyserar och utreder effekterna på rederiernas verksamhet vid ratificering av Hong Kong-konventionen. Konventionens regelverk granskas och beskrivs närmare för att bilda en uppfattning av dess omfång. Den tidigare använda skrotningsmetoden beskrivs även i rapporten då det skapar en uppfattning för läsaren om vilka problem konventionen syftar att komma till rätta med.

Det primära syftet är att utreda de effekter på rederier som uppstår vid implementeringen av Hong Kong-konventionen. Det sekundära målet är att utreda de indirekta effekterna på marknaden. Ett exempel kan vara hur fartygsskrotarna blir tvungna att se över sitt arbetssätt beträffande fartygsåtervinningen. Under diskussionsdelen kommer konventionens inverkan på sjöfartsbranschen analyseras.

Syftet med rapporten är att beskriva konventionen och dess effekter utifrån en objektiv synvinkel, dels för att upplysa om Hong Kong-konventionen men även för att skapa en informationskälla som kan komplettera det tryckta materialet inom ämnet.

1.3 Problemformulering

Först och främst kommer konventionens påverkan på rederierna och de olika segmenten diskuteras. Huvudformulering för vårt kandidatarbete är:

- Vad kommer det bli för effekter vid Hong Kong-konventionens ratificering med fokus på rederiernas verksamhet?

Underformuleringar:

- Hur påverkas rederiets administrativa verksamhet mer konkret?
- Bidrar ratificering till ekonomiska förändringar för redaren?
- Hur påverkars sjöfartsbranschen i sin helhet?

Huvud- och underformuleringarna ligger till grund för att sammanställa denna studie. Problemformuleringarnas uppgift är att underlätta arbetsgången samt bidra till att fokus upprätthålls på planerat syfte.

1.4 Avgränsningar

Analysen av effekterna på rederierna som uppstår på grund av ratificering av ovan nämnd konvention avgränsas till skandinaviska redare som agerar på den internationella sjöfartsmarknaden. Studien avgränsas även till fartygsägare vars flotta består av fartyg över 500 gross ton (GT), då artikel 3 § 4 i Hong Kong-konventionen fastslår att endast fartyg vars bruttodräktighet överskrider 500 ton berörs av de nya restriktionerna (2009:SR/CONF/45).

2.0 METOD

De metoder och tillvägagångssätt vi har valt för insamling, analys och dokumentering av data presenteras i detta kapitel. Även en kortare beskrivning av gängse intervjuteknik kommer redogöras.

2.1 Metodval

Den information som samlas in under arbetets gång kommer främst analyseras enligt kvalitativ metod då informationen kommer vara av flertalet typer (analys, data, åsikt m.m.) och inte av mätbar karaktär som bäst analyseras genom ett kvantitativt methodsätt. Kvalitativ intervjuteknik har tillämpats då syftet med intervjuerna är att skapa hypoteser och bilda en uppfattning snarare än att bekräfta redan tidigare uppställda teorier (Ryen, 2004). Sekundärinformation inhämtas genom faktasökningar främst på internet då ämnet saknar tryckt information av vetenskaplig karaktär i tillräcklig utsträckning. Detta kan bero på att ämnet är förhållandevis nytt. Den sekundära informationen ska analyseras enligt ramarna för källkritik innan den används i kandidatarbetet. Vi strävar med hjälp av den sekundära informationen få en korrekt och objektiv bild av ämnet.

Ovanstående metod kompletteras med primärinformation från intervjuer av personer som är kunniga inom ämnet. Detta för att vi ska få en djupare kunskap om konventionen. Interjuver kommer att användas till att få en subjektiv bild från personer som representerar rederierna. Med kompletterande metoder vill vi kunna få tillgång till en säkrare databas samt möjlighet till en djupare analys.

2.2 Presentation av specifik datainsamlingsmetod

För att upprätthålla godtycklig standard på kandidatarbetet har vi valt att använda de tillvägagångssätt som lämpar sig bäst till studiens syfte och frågeställning. Nedan nämnda metoder är valda då de passar studiens ändamål:

Nyttjade metoder

- Intervju av semistrukturerad metod

Lämpar sig för insamling av kvalitativ information samt för att få en bild av respondentens åsikt i en viss fråga eller ämne. Frågorna kommer inte nödvändigtvis vara identiska till alla respondenter.

- Dokumentanalys

Analys och beskrivning av primär och sekundärinformation med syfte att redovisa såväl den objektiva som subjektiva bilden som ges av konventionen.

2.3 Kvantitativ och Kvalitativ metod

De gängse metoder som används vid rapportskrivning brukar vara kvalitativ och kvantitativ metod. De skiljer sig främst åt vad det gäller att analysera eller kvantifiera svaret på frågeställningen. Den kvantitativa metoden används då man vill ha ett mätbart svar på en fråga. Till exempel lämpar den sig då man vill göra en analys som

sätter saker i paritet till varandra med hjälp av siffror. Denna metod ger ett mycket konkret svar som lämpar sig bra för statistik.

Kvalitativ metod lämpar sig bäst för att utreda ett område och analysera det, ofta med hjälp av semistrukturerade intervjuer som beskriver åsikter och erfarenheter. Denna metod är flexiblare än den kvantitativa och ger möjlighet till oändligt med svarsalternativ eftersom respondenterna kan uttrycka sig fritt. Kvalitativ metod används också vid analys av tryckt material då själva dokumentanalysen beskriver de sammanfattade intrycket från materialet. (Mack, 2005)

2.4 Arbetsgång

Kandidatarbetet inleddes med en planeringsrapport för att ge en bild av vad arbetet ska innehålla. Planeringsrapporten presenterar bland annat ämne, titel, syfte, frågeställning och arbetsgång.

Efter den godkänts av handledare och examinator blev nästa steg i arbetsgången faktainsamling. Detta skedde främst med hjälp av litteratursökning på internet samt i tryckt form. Semistrukturerade intervjuer nyttjades även för att samla in fakta, vilket innebär att frågeformulären som samtalen utgick ifrån var liknande men inte identiska för alla respondenter. Utformningen är individuell för varje respondent. För att säkerställa kvaliteten på intervjuerna genomfördes pilottester innan varje intervjutillfälle vilket innebär att samtliga intervjufrågor prövats på en testrespondent för att undvika brister i intervjumaterialet.

Våra utvalda respondenter är representanter för rederier och berörda organisationer i sjöfartsklustret. Då de haft sina ordinarie verksamheter att prioritera har intervjuerna genomföras enligt deras önskemål om tid och plats. Dock har intervjuerna genomförts under en kortare period för att ha tid till att analysera dem innan skrivandeprocessen påbörjades.

Skrivandet av resultatet gjordes baserat på den information vi samlat på oss under litteratursökning och intervjutillfällen. Dess syfte är att svara på vår frågeställning samt att ge läsaren en bild av ämnet i sin helhet. Den sista delen är diskussion som presenterar vår objektiva analys av konventionen och dess effekter.

För att säkerställa att kandidatarbetet följer Chalmersstandard har vi under arbetets gång löpande deltagit i föreläsningar och seminarier för att ge oss den kunskap vi behövt för att genomförandet ska ha skett i enlighet med gängse metod.

2.5 Intervjuobjekt

Respondenter för intervjuer har valts utifrån vederbörandes kunskap om återvinningsbranschen samt Hong Kong-konventionen. Samtliga intervjuobjekt besitter kunskap inom minst ett av dessa kriterier.

Respondent	Företag / Position
Bengt-Olof Petersen	Projektansvarig för miljö- och energifrågor vid Laurin Maritime sedan 2009. Aktiv inom forskningen kring sjöfartens miljöpåverkan. Intervjun i helhet med vederbörande kan läsas under Appendix A.
Eskild Lund Sörensen	Environmental Manager på Maersk Line. Företaget är det största inom A.P. Möller – Maersk Gruppen och är världens största containerrederi. Intervjun återfinns under Appendix B.
Mia Pousette	Utredningssekreterare vid Fartygsåtervinningsutredningen (N2011:02). Sammanfattning av intervjun med Mia Pousette finns under Appendix C.
Anna Petersson	Sektionschef på Transportstyrelsen. Vederbörande var Sveriges representant vid framförhandlingarna av Hong Kong-konventionen. En kortare intervju med Anna Petersson kan läsas under Appendix D.
Christopher Frisk	Head of Brussels Representation på Sveriges Redareförening (SRF) vid EU-sammanträden. Under Appendix E finns den fullständiga intervjun med Christopher Frisk.

Figur 2: Intervjuade personer under kandidatarbetet.

2.6 Val av intervjufrågor

Vid framtagande av intervjufrågor prioriteras frågor som vidare kan analyseras och ge intervjuobjektet en chans att bidra med sin åsikt. Målet med frågorna är att få en djupare inblick i rederierna och hur deras skrotningsförfarande ser ut. Utifrån denna information diskuteras vad ratificering av Hong Kong-konventionen innebär och vilka effekter det har på skandinaviska redare.

2.7 Validitet

Kandidatarbetet bör anses trovärdigt då frågeställningen främst besvaras utifrån primärkällor samt kritiskt granskade sekundärkällor. Statistiken under teoridelen angående skrotningsbranschen kan variera då mörkertalet vid olyckor och skador är stort. Vid läsning av nedbrytningen av Hong Kong-konventionen ska det beaktas att konventionen tolkats och förenklats för att läsaren lättare ska förstå. Resultatavsnittets validitet styrks då det grundas på primärkällor där personer från branschen bidragit med sin kunskap om konventionen och återvinningsbranschen.

3.0 FARTYGSÅ TERVINNINGSBRANSCHEN

I detta kapitel beskrivs branschens historia på ett djupare plan för att upplysa läsaren om problematiken. Branschens risker, aktörer och metoder presenteras även i kapitlet.

Fartyg har alltid ansetts vara en stor finansiell tillgång, även om fartygen inte längre är sjövärdiga så har de ett stort materiellt värde. I dagsläget är potentialen inom fartygsåtervinningen god då 95-98% av fartygets vikt kan återanvändas och säljas på andrahandsmarknaden. Trots de goda möjligheterna så kännetecknas branschen av miljöutsläpp och dåliga arbetsförhållanden. (Lloyd's Register, 2011)

3.1 Branschens historia

Fartygsskrotningsbranschen är en gammal bransch. Redan på vikingatiden återanvändes virket från skeppen för bl.a. bygget av byar. Förr i tiden var det främst trävirket som återanvändes. Fartygsbyggnadsbranschen utvecklades sedan och övergick till att tillverka fartyg av stål och järn. Stålet som blev över vid skrotningen av fartygen bidrog till industrialiseringen. Nästa stora händelse för fartygsskrotningsbranschen var andra världskriget. Branschen växte då kriget lämnade över 500 000 ton högkvalitativt stål efter sig i form av fartyg. Fartygsåtervinning ägde vid tidpunkten främst rum i industrialiserade länder såsom Storbritannien, Sydkorea, Spanien, Brasilien och i Skandinavien i närhet till nybyggnationsvarv där utrustning och kunskap var nära till hands. (Lloyd's Register, 2011)

När skrotningsbehovet efter andra världskriget sedan lade sig blev det istället ökad konkurrens och pressade priser på skrotningsmarknaden. Skrotningsvarven i de industrialiserade länderna fick det allt svårare att konkurrera med de nya anläggningarna i utvecklingsländerna, eftersom arbetskraften där var billigare och miljökraven lägre.

I dagsläget så skrotas majoriteten av alla fartyg i utvecklingsländer i södra Asien där skrotningspriserna är låga men säkerheten och arbetsförhållandena svaga. Ett exempel på dåliga arbetsförhållandena är de låga lönerna. En skrotningsarbetare i södra Asien tjänar i snitt USD 2,5 per dag. Tabellen nedan ger en översikt över vad en skrotningsarbetare har för genomsnittlig lön i respektive återvinningsland:

Country	Sector /comments	Monthly wage	Yearly wage
Europe ¹³³	Average labour cost	3.704 euro	44.449 euro
Turkey ¹³³	Minimum wage	319 euro	3.828 euro
India ¹³⁴	Basic metal, wage	113 euro	1.357 euro
Bangladesh ¹³⁵	Ship dismantling	54 euro	648 euro
Pakistan ¹³⁵	Ship dismantling	66 euro	792 euro
China ¹³³	Construction, wage	180 euro	2.160 euro

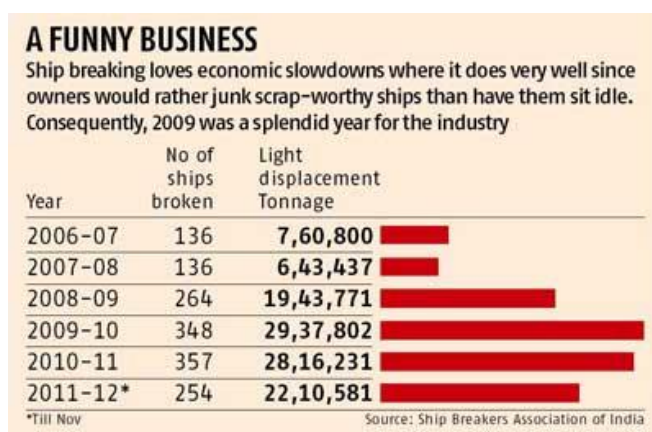
Figur 3: Arbetslöner vid återvinningsanläggningar i respektive land år 2009 (European Commission, 2012).

3.2 Världshandeln och dess effekter på fartygsskrotningsbranschen

Världshandeln växte stadigt under tidiga 2000-talet. Ett exempel är containerbranschen som enligt Christopher Pålsson¹, under 2003-2008 i genomsnitt hade en årlig tillväxt på 9,6 %. Redarna upplevde goda finansiella resultat och rekordmånga ordrar på nybyggnationer av fartyg lades. Likväl, drabbades stora delar av världen av en lågkonjunktur under 2008 som främst berodde på en finansbubbla som uppstått i samband med oförsiktiga bostadslån i USA brast. I dagsläget har de finansiella svårigheterna spridit sig från företag och privatpersoner till hela nationer. (Hillbom, 2008)

Den ekonomiska recessionen har resulterat i reducerad handel och minskat behov av godstransporter till sjöss. Den låga efterfrågan av transporter i kombination med den stora orderboken av fartyg har resulterat i ett överskott av tillgängliga fartyg. Tillgången överskrider efterfrågan med stor marginal, vilket leder till låga fraktrater och ökad konkurrens bland fartygsägarna. Bunkerpriserna har ökat de senaste åren och blivit en allt större driftskostnad för fartygsoperatörerna. Redarna har i flertal fall valt att lägga upp fartyg för att minimera förlusterna samt även sänka farten på de opererande fartygen för att reducera bunkerkonsumtion (Wienberg, 2012).

En kombination av låga rater, höga bunkerpriser och starkt värde på stål har gjort fartygsskrotningsbranschen allt mer attraktiv ur en ekonomisk synpunkt. Olönsamma fartyg tillsammans med en hög medelålder på världsfloTTan, 38 % av världshandelsflottan är över 25 år, har lett till rekordmånga fartygsskrotningar under 2010-2011 (European Maritime Safety Agency, 2011). Figuren nedan åskådliggör hur återvinningen av fartyg har tilltagit sedan 2006.



Figur 4: Årlig ökning av fartygsskrotningar i Alang, Indien (Chitravanshi, 2011).

Skrotningsbranschen växer stadigt och med den nya Hong Kong-konventionen vill IMO arbeta mot en hållbar utveckling och skapa tryggare förhållanden vid fartygsåtervinningsanläggningar.

¹ Christopher Pålsson - (Chef, Maritime Research vid IHS Fairplay) Föreläsning vid Chalmers Tekniska Högskola den 24 oktober 2011

3.3 Förhållanden vid återvinningsanläggningar

Fartygsskrotningen sysselsätter tiotusentals personer längs kusterna och bidrar starkt till de växande ekonomierna i södra Asien. Ägarna vid fartygsåtervinningsanläggningarna samt stålverken är de som tjänar bäst på den växande skrotningsindustrin. Trots den höga graden av återanvändning samt skapandet av arbetstillfällen så präglas fartygsskrotningsbranschen av miljöutsläpp och personskador. Detta är på grund av de stora miljö- och hälsorisker som uppstår vid återvinningsanläggningarna. (Kinigalakis, 2009)

3.3.1 Miljö- och hälsorisker

I utvecklingsländerna skadas tusentals arbetare årligen i samband med upphuggningen av fartyg, ett flertal avlider eller får bestående men. Endast i Bangladesh har över 1 000 arbetare dött sedan 2006. Under 2003 gjorde även myndigheterna i landet en undersökning om skador i samband med olyckor vid Chittagongs skrotningsanläggningar. Det visade sig av 90 % av arbetarna skadade sig minst en gång varje år. (Dawn, 2011)

Fartygen som skrotas innehåller till stor del skadliga ämnen som bidrar till miljöfarliga utsläpp och olyckor. Användningen av asbest var vanligt vid fartygsbyggnationer mellan 1960 till 1980 och förekommer ofta idag tillsammans med andra skadliga ämnen såsom oljor och gaser vid fartygsskrotningar. Ett fartyg som huggs upp idag innehåller i snitt fem till sex ton asbest som ompaketeras och återvinns (Bailey, 2006). De skadliga ämnena utgör fara för arbetarna då vissa är lättantändliga och utgör risk för explosion medan andra ämnen som t.ex. polyklorerade bifenyler (PCB) är toxiska. Miljöutsläppen drabbar primärt kuststräckan där stränder och hav förorenas av oljor samt miljöfarliga bottenfärger. Tester påvisar omfattande bly-, kvicksilver- och oljeföroreningar på stränderna runt Chittagong. Ett resultat av utsläppen är ett försämrat fiske- och jordbruksklimat i skrotningsområden. Även luftföroreningar är vanliga då överblivet material från skrotade fartyg bränns utmed stränderna. (Puthucherril, 2010)

De vanligaste typerna av olyckor är fallande objekt, sönderslitna förtöjningslinor och kablar, explosioner eller inandning av toxiska ämnen. Majoriteten av arbetarna saknar tillgång till skyddsutrustning såsom handskar, skyddshjälm och skyddsglasögon (ILO, 2009). Även levnadsstandarden vid anläggningarna är undermåliga då det är brist på färskvatten och humana boenden. Saknaden av utrustning och säkerhetsrutiner är huvudorsaken till de livshotande skadorna som uppstår. Gadani, Pakistan är ett av världens största återvinningsanläggningar med över 25 000 anställda. På grund av de stora hälsoriskerna uppstår skador dagligen, men de skadade arbetarna måste transporteras 70 kilometer för att få vård på närmaste sjukhus. Den långa väntan på medicinsk vård kan leda till att skador får en värre följd än nödvändigt, i värsta fall kan den skadade arbetaren mista livet under sjuktransporten där det saknas medicinsk kompetens. (IMF, 2010)

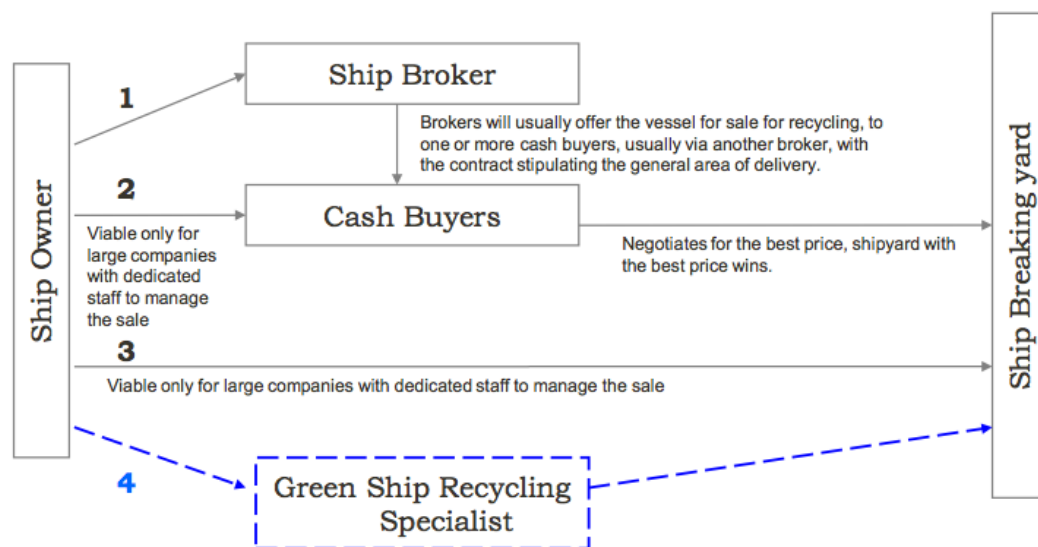
Efter påtryckningar från IMO samt miljö- och människorättsorganisationer har myndigheterna i Pakistan och Bangladesh vidtagit åtgärder. Restriktioner finns nu mot barnarbete samt krav på skyddsutrustning och säker hantering av farliga ämnen. Dock följs bestämmelserna sällan då kontrollen från myndigheternas sida är

undermåliga. Detta på grund ut av att staten inte vill förlora den inkomst och de arbetstillfällen återvinningsanläggningarna bidrar med.

3.4 Involverande aktörer i återvinningsförfarandet

Återvinningsförfarandet involverar vanligen ett flertal aktörer, då försäljnings- och återvinningsprocessen är krävande. De största aktörerna på marknaden är: redare, återvinnare, cash-buyers, skeppsmäklare, klassificeringssällskap och återvinningspecialister vilka ofta benämns Green Ship Recycling Specialist (GSRS).

Endast de största rederierna har arbetskraft och kompetens nog för att på egen hand genomföra arbetet vid återvinningsförfarandet. Mellanstora rederier säljer vanligtvis fartygen till cash-buyers som sedan förhandlar med fartygsåtervinnare för att finna det bästa skrotningspriset. Cash-buyers agerar alltså mellanhand och står för det administrativa arbetet vid återvinningen av ett fartyg. Mindre fartygsägare har begränsat med In-house resurser. De tvingas vända sig till en skeppsmäklare som i sin tur finner lämplig köpare t.ex. en cash-buyer. Det är vanligt förekommande att fartyg byter ägarskap hastigt mellan cash-buyers inför en skrotning. Detta leder till att myndigheter inte hinner med att kontrollera ägarskap och fartygsregistrering. Med hjälp av cash-buyers kan alltså redare undkomma negativ publicitet vid oetisk skrotning (Hindenfeldt, 2009). Bilden nedan beskriver förhållandena mellan marknads olika parter.



Figur 5: Fartygsåtervinningsbranschens ekosystem (Medepalli, 2011).

På senare år har det vuxit fram företag som specialiserar sig på återvinningsförfarande, s.k. Green Ship Recycling Specialists. De agerar konsulter vid återvinningsförfarandet och administrerar samt övervakar hela processen på begäran av redare. Dessa tredjeparts-aktörer eller klassificeringssällskap kan anlitas med syfte att förbereda specifika certifikat, inspektera och utbilda personal på återvinningsanläggningar (Sea2Cradle, 2011). Små såväl som stora rederier kan använda sig av GSRS för att säkerställa en hälso- och miljöriktig fartygsåtervinning utan mellanhänder som skeppsmäklare och cash-buyers.

International Ship Recycling Association (ISRA) är en förening där framåtsträvande aktörer samarbetar med syfte att säkerställa en säker återvinningsprocess. Föreningen har utvecklat en global kvalitetsstandard för återvinningsföretag. De flesta medlemmarna är kvalitetssäkrade återvinningsvarv samt GSRS företag. ISRA har som mål att främja den hållbara utvecklingen samt möjliggöra allianser mellan ledande återvinningsanläggningar och redare. (ISRA, 2011)

3.5 Återvinningsmetoder

Förr skedde fartygsupphuggningar ofta i industrialiserade länder i torrdockor eller långsides med anknytning till närliggande varv. Ökade personalkostnader och miljökrav i respektive länder resulterade i att fartygsägare letade efter andra skrotningsalternativ. Ur ekonomisk synpunkt blev Beaching-metoden ett allt mer attraktivt alternativ och under de senaste tre åren har dryg 92 % av världshandelsflottan skrotats med den omdiskuterade Beaching-metoden. (ASBA, 2011)

3.5.1 Beaching-metoden

Beaching-metoden innebär att fartyg strandas genom att färdas i hög hastighet rakt upp på land vid högvatten. Fartygen fastnar på den långgrunda stranden och de anställda arbetarna kan påbörja nedmonteringen av fartyget (Sjöfartsverket, 2011). Majoriteten av fartygen består utav stål som skärs ned för att sedan säljas vidare till skrothandlare. Även resterande delar som t.ex. generatorer, batterier, utrustning, tillbehör och möbler säljs vidare då andrahandsmarknaden i Asien är stor.

I Indien, Pakistan och Bangladesh är Beaching-metoden den vanligaste skrotningsmetoden. Det återvinns även många fartyg i Kina och Turkiet. I dessa länder är skeppsåtervinning Långsides, Slipway eller Torrdocka sedvanligast (Medepalli, 2011). Destruering vid kaj eller docka anses ofta säkrare då miljö- och hälsoriskerna lättare kan regleras.

Beaching-metoden används vid större delen av alla fartygsskrotningar och ett förbud mot tekniken är inte realistiskt. Hong Kong-konventionen förbjuder därför inte denna metod utan strävar istället efter att reducera riskerna vid fartygsåtervinningen. (Mikelis, 2010).

3.5.2 De vanligaste alternativen till Beaching-metoden

Slipway är en metod som i grund och botten liknar Beaching-metoden. Skillnaden är att man återvinner under mer kontrollerade former. Fartyget körs upp på en betongslip utan behov av tidvatten där det sedan dras upp sista biten allt eftersom demonteringen gör att fartyget minskar i vikt. Fartyget monteras ned med hjälp av kran från land alternativt mobila arbetsstationer. Det vanligaste området där man använder sig av Slipway som återvinningsmetod är runt Medelhavet, framför allt Turkiet.

Återvinningsmetoden Långsides är mycket vanlig i Kina. Man använder sig av övergivna varv och kajer alternativt en anläggning byggd för ändamålet. Fartyget förtöjs långsides vid kajen och monteras ned uppifrån. Med hjälp av kranar lyfts brygga, utrustning, däck och sedan motorer bort tills bara skrovet ligger flytande.

Detta kallas för 'Canoe' (Kanot) och man monterar vanligen ner skrovet så långt att det går att lyfta upp det på kajen för att montera ner det sista. Alternativt bogseras skrovet in i torrdocka för att monteras ned där. Långsides återvinning har förhållandevis stor lokal miljöpåverkan då de områden som utför denna typ av återvinning inte har tidvatten. Detta bidrar till att oljor och diverse inte dispergeras lika effektivt dock är miljöskadan mycket mer hanterbar och mätbar eftersom toxiska ämnen inte sköljs bort.

Återvinning i torrdocka är det effektivaste och mest hållbara sättet att demontera fartyg. Det är ett snabbt och säkert sätt för personalen samt för miljön. Risken att läckage av miljöskadliga ämnen kommer att skada naturen är ytterst liten då ett potentiellt läckage fångas upp inom dockan. Problemet med den här metoden är att den är dyrare än de andra metoderna främst på grund av bygget och underhållet av dockan. (Lloyds Register, 2011)

4.0 HONG KONG-KONVENTIONEN

Hong Kong-konventionen utvecklades under 3,5 år i samarbete mellan IMO, International Labour Organization (ILO) samt ett antal Non Governmental Organizations (NGO). Konventionen är det första juridiskt bindande internationella regelverket för fartygsskrotning och syftet är att den ska komplettera den existerande Basel-konventionen som reglerar fartygsskrotningen på ett sekundärt plan. Detta genom att styra hur farligt avfall får transporteras mellan länder.

Hong Kong-konventionen ska på ett mer riktat sätt reglera fartygsåtervinningen genom att minska de miljöskadliga utsläpp som uppstår vid själva skrotningsförfarandet. Under fartygens verksamma tid ska konventionen verka genom att reglera vilka ämnen som får lov att finnas ombord på fartygen fram tills de anländer till skrotning. Med hjälp av en inventarielista kallad Inventory of Hazardous Materials (IHM), innehållande alla typer av material som kan klassas som farligt avfall eller på annat sätt vara skadliga regleras vad som får finnas och inte får finnas ombord. Ett exempel på ett IHM finns under *Appendix F* och en mer detaljerad beskrivning av hur en Inventory of Hazardous Materials ska vara uppbyggd finns nedan under *Sammanfattning av Hong Kong-konventionens stadgar; IHM - Inventory of Hazardous Materials (Regulation 5)*. Hong Kong-konventionen reglerar även vilka material fartyg under nybyggnation eller ombyggnation får lov att tillverkas i. Detta för att öka andelen återvinningsbara komponenter på fartyget.

Efter framförallt ILO:s önskemål reglerar stadgarna i Hong Kong-konventionens faktorer rörande arbetssituationen på återvinningsanläggningarna för att reducera antalet dödsfall och skador som sker i samband med återvinningen. Detta görs genom att ställa krav på anläggningen som utför återvinningen om att de ska ha en individuell Ship Recycling Plan (SRP) för varje fartyg. Skrotningsplanen ska innehålla utförandeplan, arbetsmiljöplan, miljöplan samt en krisplan (Medepalli, 2011). Utförandeplanen återger specifikt hur hantering av materialet som nämns i IHM ska hanteras på anläggningen. SRP ska sedan godkännas av myndigheten i återvinningsstaten. Innan skrotningen kan påbörjas har flaggstaten som uppgift att kontrollera att IHM och SRP stämmer överens för att slutligen utfärda ett certifikat som godkänner fartyget för återvinning, ett s.k. International Ready for Recycling Certificate (IRRC). Återvinningsvarven under konventionen ska även ha en klar policy för hälso-, miljö- och arbetsskydd. Ledningen på återvinningsanläggningen ska kontinuerligt arbeta med utbildning, information, prevention av olyckor och oförutsedda händelser. (Sjöfartsverket, 2011)

4.1 Sammanfattning av Hong Kong-konventionens stadgar

Konventionens parter är medvetna om att fartygsåtervinningsindustrin har stora effekter på miljö, hälsa, säkerhet och välfärd i tredje världen. Branschen har insett vikten av att återvinna fartygen på ett hållbart sätt då de nått slutet på sin operativa livstid utan att bidra till att problemen kvarstår. För att säkerställa en sådan utveckling behövde man ett lagligt bindande instrument som i enlighet med ILO och NGO värnar om arbetarna och miljön utan att äventyra att fartygen med dess personal på ett säkert och effektivt sätt kan genomföra utrangering. För att fylla denna funktion antogs Hong Kong-konventionen.

I kapitlet som följer sammanfattas och presenteras en förenkling av konventionens samtliga Artiklar. De Regulations som är av större vikt för ämnet presenteras nedan. Mer information om konventionen i sin helhet finns på sida 19 under *4.2 Fullständig konvention*.

Artikel 1 – Allmänna skyldigheter

Varje part i konventionen ska följa den till fullo och arbeta kontinuerligt med att bidra till att minimera utsläpp, skador och farliga arbetsförhållanden under ett fartygs hela livstid. Inga hinder ska finnas för att ta till strängare åtgärder som ska värna om att minska de negativa effekterna av fartygsskrotning. Parterna i konventionen ska samarbeta för att underlätta implementeringen av konventionen samt uppmuntra teknisk utveckling som kan hjälpa till i strävan efter en säker och miljöriktig fartygsskrotning.

Artikel 2 – Definitioner

Denna artikel tar upp definitioner som hjälper läsaren att förstå konventionen.

Artikel 3 – Tillämpning

Om inte undantag uttrycks i konventionen ska varje fartyg som seglar under en konventionsstats flagg följa konventionen. Detsamma gäller för fartygsåtervinningsanläggningar som väljer att driva sin verksamhet enligt konventionens jurisdiktion.

Fartyg som inte berörs av konventionen är fartyg under 500 GT, krigsfartyg och statliga icke kommersiella fartyg. Dessa ska dock så långt det är rimligt och praktiskt möjligt vidta lämpliga åtgärder för följa konventionen.

Konventionsparter ska inte särbehandla fartyg som inte seglar under konventionsstats flagg på ett för dem gynnsamt sätt, utan sträva efter att även dessa ska följa konventionen.

Artikel 4 – Kontrollinstrument för fartygsåtervinning

Varje konventionsstat ska tillse att alla fartyg som seglar under deras flagg samt återvinningsanläggningar som verkar under konventionen följer konventionen och tar de åtgärder som krävs för att så göra.

Artikel 5 – Besiktning och certifiering av fartyg

Det ligger på konventionsstatens ansvar att tillse genom besiktningar och certifiering att fartyg som seglar under konventionsstatens flagg följer konventionens stadgar.

Artikel 6 – Auktorisering av återvinningsanläggningar

Det ligger på konventionsstatens ansvar att tillse att återvinningsanläggningar som verkar i enlighet med konventionen auktoriseras och därmed får skrota fartyg som tillämpar konventionen eller fartyg likt de som nämns i artikel 3 sista stycket.

Artikel 7 – Utbyte av information

Då en konventionsstat har auktoriserat en återvinningsanläggning ska information om på vilka grunder detta gjordes sändas till IMO samt till annan konventionsstat som efterfrågar sådan information.

Artikel 8 – Inspektion av fartyg

När ett fartyg som seglar under konventionsflagg angör hamn eller offshore terminal i annan konventionsstat får myndighet eller organisation från den aktuella staten genomföra besiktning av fartyget för att tillse att det finns ett giltigt Inventory of Hazardous Materials eller ett International Ready for Recycling Certificate. Om sådana dokument saknas eller om misstanke finns om att dokumenten inte stämmer överens med vad som finns ombord eller att konventionen inte har implementerats vad det gäller uppdaterande av IHM del 1 ombord ska en noggrann inspektion ske i enlighet med IMO:s riktlinjer.

Artikel 9 – Upptäckt av överträdelse

Parterna i konventionen ska hjälpas åt att tillse att konventionen inte överträds. Om ett fartyg misstänks ha överträtt eller förväntas överträda konventionen ska konventionsstaten där fartyget befinner sig genomföra en inspektion och skicka resultatet till annan konventionsstat som önskar ta del av resultatet, rederiet och IMO så att åtgärder kan vidtas.

Vid upptäckt överträdelse av konventionen får konventionsstaten som fartyget befinner sig i vidta lämpliga åtgärder mot fartyget som att varna, kvarhålla eller avvisa fartyget samt exkludera från dess hamnar. Om detta genomförs ska det aktuella rederiet och IMO informeras omgående.

Vid misstanke om överträdelse av konventionen från fartygsåtervinningsanläggning ska konventionsstaten efter uppvisande av bevismaterial genomföra inspektion av verksamheten. Om överträdelse konstateras ska detta tillsammans med ev. vidtagna åtgärder rapporteras till annan konventionsstat som önskar ta del av resultatet samt till IMO.

Artikel 10 – Vid överträdelse

Överträdelse av konventionens stadgar av fartyg eller återvinningsanläggning ska enligt nationell lag vara olagligt i respektive konventionsstat och sanktioner ska etableras individuellt. Påstådd överträdelse, vidtagna åtgärder eller anledning till icke vidtagna åtgärder ska rapporteras till IMO, rederiet samt till den konventionsstat som rapporterat om misstanke (om sådan finnes).

Sanktioner ska ha sådan omfattning att de på ett adekvat sätt avskräcker aktörer under konventionen från överträdelser.

Artikel 11 – Otillbörligt kvarhållande

Om fartyg otillbörligt hålls kvar under artiklarna 8, 9 eller 10, ska kompensation för förlorad tid eller eventuell skada utdelas.

Artikel 12 – Informationsspridning

Varje konventionsstat ska rapportera in följande information till IMO som sedan sprider informationen:

- Certifierade återvinningsanläggningar, behörig/a myndighet/er, organisationer och besiktningsmän.
- Fartyg som seglar under dess flagg vilka har tilldelats IRRC.
- Återvunna fartyg under konventionen.
- Överträdelser av konventionen och åtgärder till följd av detta.

Artikel 13 – Assistans och samarbete

Konventionsstater ska direkt eller via IMO assistera varandra i bland annat utbildning av personal samt tillhandahålla information om teknologi, utvecklingsprogram och effektiviseringsassistans för implementeringen av konventionen.

Artikel 14 - Dispyter

Vid uppkomna dispyter mellan konventionsstater ska medling ske inbördes mellan staterna efter överenskommen metod.

Artikel 15 – Relationen till internationella lagar och överenskommelser

Konventionen får inte påverka andra internationella lagar och överenskommelser som Förenta Nationernas havsrättskonvention eller andra relevanta lagar. Utöver det gäller internationell sedvanerätt.

Artikel 16 – Anslutning och ratificering

Varje stat som vill har möjlighet att ansluta sig till konventionen och även anpassa den efter olika territorium om juridiska uppdelningar finnes inom landet.

Artikel 17 – Då konventionen träder i kraft

För att konventionen ska träda i kraft ska samtliga följande krav uppfyllas: Inte mindre än 15 stater ska i enlighet med artikel 16 ha anslutit till konventionen vilket ska motsvara 40 % av världshandelsflottan samt under de 10 senaste åren ha skrotat 3 % av sin flotta.

För konventionsstater som har implementerat konventionen och blivit antagna innan konventionen blivit aktiv ska konventionen följas från dag ett då den har trätt i kraft. För stater som antar konventionen efter att den trätt i kraft ska den vara implementerad och ska följas inom 3 månader.

Artikel 18 – Ändringar

Förslag på ändringar av konventionen kan ges av alla konventionens parter. Dessa förslag ska skickas till Secretary-General på IMO. Då en ändring godkänts genom omröstning ska den träda i kraft sex månader senare.

Artikel 19 – Uppsägning

Varje stat kan säga upp sig från konventionen när som helst, dock ska den tillämpas i minst två år från det att konventionsstaten antagit den.

Artikel 20 – Originalhandlingar

Originalhandlingar kommer finnas hos Secretary-General på IMO.

Artikel 21 – Språk

Konventionen kommer finnas tillgänglig med likvärdig validitet på Arabiska, Engelska, Franska, Kinesiska, Ryska och Spanska.

IHM - Inventory of Hazardous Materials (Regulation 5)

Varje nybyggt fartyg ska ha ett dokument ombord som är specifikt för fartyget. Det ska presentera vilka farliga ämnen och material som finns ombord i fartygets struktur och utrustning samt var och hur mycket det finns ombord. Även byggnation av fartyg är reglerat under IHM där man inte heller får lov att bruka farligt material under själva tillverkningen.

Existerande fartyg ska inom 5 år från det att konventionen ratificerats följa dess stadgar eller innan fartyget ska skrotas beroende på vilket som kommer först. Under fartygets livstid ska IHM uppdateras för att ombyggnationer ska finnas med i inventarielistan.

IHM är uppdelat i tre delar som berör olika områden:

- Del I är den delen som kontinuerligt ska uppdateras och är innehållande information om farligt material i fartygets skrov och utrustning.
- Del II innehåller information om operationellt generat avfall.
- Del III presenterar det material av farlig karaktär som finns i lager.

Endast del I är nödvändig då fartyget är i operationellt bruk. Först när fartyget ska skrotas ska del II och III dokumenteras i IHM.

Allmänna förberedelser för fartygsåtervinning (Regulation 8)

Fartyget ska återvinnas på en återvinningsanläggning som arbetar i enlighet med konventionen som i sin tur ska tillhandahålla en komplett återvinning av hela fartyget samt en SRP. Innan fartyget överlämnas för återvinning ska ägaren av fartyget vidtagit de åtgärder som anses rimliga för att minimera mängden rester av last, bunker och avfall kvar ombord.

Vad det gäller tankar ska det tillses att alla utrymmen är rengjorda på så vis att de är i enlighet med certifikaten safe-for-entry och safe-for-hot work.

För att underlätta arbetet med SRP ska man ombord på fartyget ha nödvändig information om fartyget. Ombord ska det också finnas en komplett IHM bestående av alla de tre delarna samt ett godkännande om fartygsåtervinning genom IRRC.

Ship Recycling Plan (Regulation 9)

En fartygsåtervinningsplan (SRP) ska förberedas av en återvinningsanläggning innan återvinning av fartyget får lov att påbörjas. Planen ska vara i enlighet med IMO:s riktlinjer:

- SRP ska utvecklats baserat på information från fartygsägaren.
- Om nödvändigt ska återvinningsplanen översättas till nödvändigt språk.
- Återvinningsplanen ska innehålla information om hur återvinningsarbetet ska utföras samt övervakas.
- Beskrivning ska finnas av hur det farliga material presenterat i IHM ska hanteras vid återvinningsförfarandet.
- Det krävs även att planen godkänns av behörig myndighet.
- Efter godkännande ska återvinningsplanen finnas till hands för flaggstaten samt IMO för inspektion.
- Vid användning av mer än en anläggning ska det finnas uppgifter om vilken återvinningsaktivitet som sker på vilken anläggning.

Kontroller av återvinningsanläggningar (Regulation 15)

Varje konventionsstat ska upprätta regler för återvinningsanläggningarna som ska säkerställa en miljöriktig och säker verksamhet. Staten ska utveckla ett system för auktorisering av återvinningsanläggningarna som ska tillse att konventionens regler efterföljs.

Allmänna bestämmelser för återvinningsanläggningar (Regulation 17)

Auktoriserade återvinningsanläggningar ska utveckla ett management system som tillgodoser att arbetare eller boende i närhet av anläggningen inte utsätts för onödiga risker. Anläggningen ska utöver detta arbeta för att förebygga miljöpåverkan som uppstår vid fartygsåtervinning. Anläggningarna får enligt konventionen endast åta sig att återvinna fartyg som följer Hong Kong-konventionens regler eller uppfyller dess krav samt kan tillhandahålla korrekt dokumentation.

4.2 Fullständig konvention

Hong Kong-konventionen i helhet återfinns på Europeiska Kommissionens hemsida (<http://ec.europa.eu/environment/waste/ships/pdf/Convention.pdf>) och som nämnts ovan tillhandahålls originalkonventionen hos IMO:s Secretary-General i London. Secretary-General har som uppgift att ansvara för distribution av bestyrkta kopior till de stater som undertecknat eller anslutit sig till konventionen.

4.3 Kompletterande regelverk

EU-kommissionen har gjort ett motsvarande förslag som reglerar fartygsskrotning, med syfte att snabba på processen för att nå hållbar återvinning av EU-flaggade fartyg. Hela förslaget grundar sig på Hong Kong-konventionen med ett antal förändringar. EU-kommissionens förordning är strängare på till exempel miljökrav samt att det är bestämt att man ska upprätta en lista på alla godkända varv som man får använda sig av för destruering av EU-flaggade fartyg. Denna förordning kommer att vara tvingande för EU-länder just för att slippa den fördröjande ratificeringsprocessen som riskerar ratificeringen av Hong Kong-konventionen då den har väldigt högt ställda ratificeringskrav.

5.0 RESULTAT

Målet med denna del av rapporten är att besvara frågeställningen utifrån ett objektivt perspektiv. Avsikten är att informationen här ska vara baserad på primärkällor och senare kunna utvecklas samt diskuteras under nästa avsnitt. Resultatet är baserat på intervjuer med bland annat redare samt kunnigt folk från branschen.

5.1 Påverkan på Fartygsägare

Nedan presenteras de effekter på redare som uppstår vid en eventuell implementering av Hong Kong-konventionen. Effekterna är uppdelade på tre kategorier: administrativa, ekonomiska och redarens samhällsansvar.

5.1.1 Administrativa effekter

Ratificeringen av Hong Kong-konventionen leder till administrativa förändringar för fartygsägare. Den administrativa bördan vid återvinningsförfarandet är starkt kopplad till huruvida en tredjepart hyrs in eller ej.

Redare som väljer administrera förfarandet på egen hand tvingas anställa eller eventuellt utbilda personal för att tillgå in-house kunskap. Skapandet av IHM på befintliga fartyg innebär stor arbetsbelastning då underlag såsom ritningar måste lokaliseras. Vid byggnation finns däremot all data lättillgänglig vilket resulterar i reducerat administrativt arbete. Då majoriteten av de skandinaviska redarna skrotar så pass få fartyg blir denna kostnad för in-house-kunskap oskäligt dyr. Därför väljer många fartygsägare att anlita en tredjepart som ansvarar över processen. I dagsläget är det vanligt att redare anlitar klassificeringssällskap eller GSRS aktörer för att utföra arbetet, vilket resulterar i att belastningen snarare blir ekonomisk än administrativ.

Det största ansvaret som uppstår vid en implementering av konventionen hamnar hos miljöavdelningen på rederier. Ansvaret leder till att ökat krav på förståelse och kunskap om Hong Kong-konventionen, även om det administrativa arbetet lejs ut. Miljöorganisationen tar grundläggande beslut i samråd med ledningen gällande återvinningsland, återvinningsmetod och skrotningsvarv. Den administrativa bördan för ombordvarande personal påverkas inte i någon större utsträckning vid ratificering av konventionen.

5.1.2 Ekonomiska effekter

Ett flertal miljömedvetna redare följer i dagsläget rekommendationer om fartygsåtervinning, men den ekonomiska skillnaden mellan ett ansvarsfullt och ett oansvarsfullt skrotningsförfarande är signifikativ. Aktörer med lägre prioritering av Corporate Social Responsibility (CSR) gynnas rent ekonomiskt. En positiv effekt av Hong Kong-konventionen blir en rättvisare återvinningsmarknad där samtliga fartygsägare återvinner på lika ekonomiska villkor.

De största ekonomiska effekterna vid följande av Hong Kong-konventionen blir den reducerade inkomsten vid försäljning av fartyg till de bättre klassade återvinningsanläggningarna. Humana löner, säkerhetsutrustning och pålitlig miljösanering är kostnader som utgör en utgift hos återvinnare som skrotar etiskt. Dessa utgifter finns inte hos de mindre ansvarfulla skrotningsvarven i södra Asien. Ett

resultat av detta blir att de varv som följer stadgar och erbjuder en mer moraliskt korrekt återvinning tvingas erbjuda en lägre ersättning för stål och utrustning då de har större kostnader än varven med låg standard (European Commission, 2012). Därför är valet av återvinningsanläggning en viktig aspekt ur ekonomisk synpunkt. I dagsläget gör varje redare en egen ekonomisk bedömning över hur ändamålsenligheten med att skrota på ett miljösäkert varv står sig i paritet till den minskade inkomsten och om de ska ta den extra merkostnaden. Med en internationell lagstiftning blir det istället obligatoriskt att nyttja ansvarsfulla återvinningsanläggningar och skrotningsbranschen blir rättvisare ur en ekonomisk synpunkt.

Hong Kong-konventionen ställer även krav på att opererande fartyg ska införskaffa ett IHM certifikat. Att beställa ett utförande samt godkännande av certifikat innebär en betydande kostnad för en fartygsägare. Certifikaten utfärdas vanligtvis av klassificeringssällskapen, men det har även vuxit fram andra företag som specialiserar sig på det administrativa arbetet runt återvinningsförfarandet. Kostnaden att själva utbilda personal och ha hand om förfarandet inte är ekonomiskt försvarbart då de flesta skandinaviska redarna återvinner så pass få fartyg. Laurin Maritime skrotade under 2009 och 2010 två fartyg och valde att utfärda IHM certifikat samt även följa de rekommendationer som fanns tillgängliga. *”Det var en etisk fråga för ägarfamiljen och de tidigare skrotningarna innebar en merkostnad. Dels så kostar det ett antal hundratusen att göra den här Haz Mat Inventoryn (läs: Inventory of Hazardous Materials) och sen så kunde man inte få lika mycket dollar per ton i pris på båten som om man hade gått till vem som helst. Trenden är den att alla framåtsträvande företag själva sätter egna högre krav för att man tror i längden att det leder till bättre konkrenskrafter”* berättar Bengt-Olof Petersen.

För att reducera dessa kostnader på lång sikt är det fördelaktigt med en IHM redan vid nybyggnation. Certifiering vid nybyggnation är inte lika kostsamt då det förhandlas in i det totala byggnationspriset. Då arbetar t.ex. klassificeringssällskapet ihop med varvet och leverantörerna för att färdigställa ett IHM certifikat. De flesta seriösa redarna beställer redan idag IHM i samband med nybyggnationer.

En kostnad som tillkommer är kontinuerlig uppdateringar av certifikat. Arbetet och uppdateringen av certifikat ombord görs vanligtvis av klassificeringssällskap på begäran av rederier. Eftersom de flesta stora certifikat uppdateras regelbundet bör inte denna kostnad bli av betydande karaktär, då IHM kan aktualiseras i samband med de andra intygen.

Varje fartyg som ska skrotas i enlighet med konventionen måste ha ett godkänt SRP, detta ansvar faller på återvinnaren. Arbetsbelastningen på återvinnaren ökar ur en administrativ synvinkel, vilket resulterar i marginellt reducerad ersättning per ton vid skrotningsförfarandet.

Innan ett fartyg får ett IRRC utfärdat krävs det att både IHM och SRP är godkänt. *”Sverige som konventionsstat ska se till att återvinningscertifikat (läs: International Ready for Recycling Certificate) utfärdas. Utfärdandet av certifikat i Sverige kommer att delegeras till lämplig myndighet eller någon annan då regeringen normalt inte handlägger ärenden. När en myndighet får nya uppgifter ska finansiering förslås. De vanligaste finansieringsalternativen är finansiering genom*

myndighetens anslag eller att myndigheten får ta ut en avgift. Möjligheten för myndigheten att ta ut avgifter ska framgå av författning” skriver Mia Pousette², Utredningssekreterare vid Fartygsåtervinningsutredningen (N2011:02). Vanligt förekommande är att Transportstyrelsen utfärdar sjöfartscertifikat mot en avgift. En prissättning för vad ett utfärdande av IRRC kommer att kosta är ännu inte inrättat. Liknande certifikat som t.ex. Certifikat om godkänd säkerhetsorganisation (ISM) har en grundavgift på 13 025 SEK (2 kap. 5§) och därefter en timkostnad på 1 400 SEK (1 kap. §4). Timtaxan erläggs för varje inledd 30-minutersperiod. Att enbart utfärda ett certifikat utan en tillsynsförrättning kostar 2 560 SEK (2 kap. §17). Noterbart är att dessa priser inte nödvändigtvis stämmer överens till fullo med IRRC, men certifikatet förväntas ha ett motsvarande pris. (TSFS 2011:83)

Framåtsträvande aktörer arbetar redan idag mot att följa rekommendationer och lägger viss välvilja vid att arbeta mot en hållbar utveckling. Det kan innebära att redare utför egna inspektioner av återvinningsanläggningar för att säkerställa att krav uppfylls. Hong Kong-konventionen reglerar t.ex. inte användandet av barnarbete.

”Barnarbete får nog motarbetas på andra sätt annars hade kanske inte konventionen kommit till stånd alls. Det är ju mycket förhandlande bakom en konvention” skriver Mia Pousette. Myndigheter, främst i södra Asien, är väl kända för bristfälliga kontroller av återvinningsanläggningar. Därför kan det vara lönsamt för de framstående aktörerna att på egen hand inspektera anläggningar så att barnarbete inte förekommer, alltså inte förlita sig helt på konventionsstatens kontroller. I nybyggnadsbranschen är det redan idag vanligt med att rederier själva utför besiktningar. Externa kontroller är kostsamma men säkerställer att regelverk följs och återvinningsförfarandet utförs på ett korrekt sätt. Dessa merkostnader uppstår igenom goodwill, då företaget inte endast följer satta minimikrav utan vidtar extra åtgärder för att bidra till reducerade hälso- och miljörisker.

Vid räkneexemplet nedan har kostnader beräknats utifrån ett fartyg på 46 000 dwt. Kostnaderna är estimerade utifrån uppgifter från Transportstyrelsen, Europa Kommissionen och det tyska GSRS företaget Green Ship Recycling Services. Det ska tilläggas att summorna varierar från fall till fall och nedan bör endast användas som ett vägledande exempel.

Sammanställning av Kostnader	Euro (€) ³
IHM - Nybyggnation ⁴	12 500
IHM - Opererande ⁵	14 000
SRP	20 000
IRRC	1 465 + 157€/tim
Reducerad ersättning för stål ⁶	780 000

Figur 6: Kostnader som uppstår vid återvinning i enlighet med konventionen.

² Mia Pousette - (Utredningssekreterare vid Fartygsåtervinningsutredningen) Mailintervju den 20 april 2012

³ Kursen satt med dagskursen den 27 april 2012, 8,889 SEK per Euro

⁴ Utgått ifrån att GA-Plan/övrig dokumentation ej finns tillgängligt

⁵ Utgått ifrån ett 10 år gammal fartyg utan ombyggnationer. GA-Plan/dokumentation ej tillgängligt

⁶ Ersättning för stål: Indien 273\$/LDT, Turkiet 181\$/LDT (European Commission, 2012, s.15)
Fartyg på 46 000 dwt ≈ 11 174 LDT (Laurin Maritime, 2010)

Det är ett flertal aspekter som spelar in vid prissättning, inte bara fartygsstorlek och komplexitet. Tillgänglighet av GA-Plan samt övrig dokumentation är av betydande karaktär vid skapandet av IHM då brist på dokumentation resulterar i ökade priser. Om IHM gjorts vid nybyggnation så exkluderas kostnaden för utfärdande på opererande fartyg och vice versa. Framtagandet av IHM på opererande fartyg prissätts givetvis utifrån arbetsbördan, som är kopplad till fartygets ålder, ombyggnationer och tidigare reparationer. Kostnaden för en SRP varierar i dagsläget beroende på fartygets iordningställda IHM samt återvinningsanläggningens rutiner. Detaljer angående prissättningen vid godkännande av IRRC finnes på föregående sida. I exemplet ovan är valutan satt med dagskursen den 27 april 2012, till 8,889 SEK per Euro. Vid beräkning av reducerad ersättning av stål har den genomsnittliga ersättningen från anläggningar i Indien jämförts med Turkiet, då majoriteten av anläggningarna i det sistnämnda landet skrotar enligt Hong Kong-konventionens stadgar. Mer information om stålpriser finns nedan under: *5.1.3 CSR - Corporate Social Responsibility*.

Framtagandet av IHM kan enligt Henning Graham⁷, Managing Director på GSR Services variera avsevärt i pris. *“People around are requesting 50.000,-€ or more per IHM. With detailed knowledge of hazardous materials, shipboard equipment, analysis technology, and loads of expertise a high quality IHM can be achieved for much less. Such high costs are not justifiable”*.

Skulle Hong Kong-konventionen ratificeras leder det som nämnt ovan ett antal tidigare okända utgifter för redarna. De mer betydande kostnaderna är reducerad ersättning för stål, skapandet av IHM på opererande fartyg och utförande av SRP. Dessa är engångskostnader, vilket innebär att de endast uppstår vid utranterande av fartyg. De kostnader som återkommer regelbundet är uppdateringen av certifikat samt eventuella goodwill-kostnader. Dessa två är inte av lika betydande storlek för en fartygsägare.

5.1.3 CSR - Corporate Social Responsibility

På de allra flesta företag idag arbetar man med CSR, vilket är ett löpande arbete som syftar till att få verksamheten att hålla en god standard och liten negativ påverkan på miljö, människor och långsiktig hållbarhet gentemot samhället. I ett företags CSR förekommer ofta ett antal policys som företaget har på diverse etiska områden som ofta används i marknadsföringssyfte, men har sin största vikt i att säkerställa en etisk verksamhet.

En policy som kan nämnas i CSR kan vara just fartygsskrotning, vilket ett antal rederier idag skriver ut. Tillämpas konventionens stadgar kan områden som IHM, krav på varv och ambitioner med återvinningen vara exempel som tas upp. Dock är fartygsåtervinning och policyn kring detta inte särskilt efterfrågat från kunderna och genererar således inget större goodwill-värde. Det handlar mer om att man själv som redare ska känna att man bedriver en etisk verksamhet anser Bengt-Olof Petersen⁸.

Oavsett om rederiet väljer att skriva ut sin etiska ställning till återvinning eller inte, så är denna insats idag helt på frivillig basis som endast gynnar rederiets och i

⁷ Henning Graham – (Managing Director på GSR Services) Mailintervju den 24 april 2012.

⁸ Bengt-Olof Petersen – (Environmental Project Manager vid Laurin Maritime) Intervju den 29 mars 2012.

förlängningen branschens etiska profil och goodwill. Vilket man upplever som en viktig sekundäreffekt av Hong Kong-konventionen på Laurin Maritime.”. . .vi tycker givetvis att det är bra att skrotningen regleras då sjöfarten inte haft ett bra rykte. Det beror ju på att sjöfarten är en internationell industri och det finns många spelare som försöker smita undan regler och så vidare. Ju mera industrin blir reglerad och man styr upp sådana saker som skrotning det är ju bra för hela näringen och dess rykte. Bortsett ifrån den kritiska aspekten att man naturligtvis ska se till att arbetare inte får hälsoproblem för att de skrotar båtar. Det är ju bra ur ett hållbarhetsperspektiv att båtar skrotas och inte sänks i havet för materialet ska ju återanvändas.”

5.2 Övriga effekter på sjöfartsbranschen

Återvinningsförfarandet är en självklarhet inom shipping såväl som i andra branscher och tittar man på hur återvinningen sker i landbaserade organisationer så är det under organiserade former och ansvaret är delat mellan producenter och konsumenter. Ett exempel på hur väl återvinning kan fungera är REPA som står för Register för producentansvar. Detta är en icke vinstdrivande organisation som tar en avgift från alla producerande företag. Denna avgift går till att samla in och hantera återvinningen som uppstår i och med materialförsäljningen. (Repa, 2012)

Sätter man skrotningsförfarandet av fartyg i paritet till detta framstår det som väldigt rudimentärt. Problemet med skrotningen av fartyg som den har varit fram till idag är inte att återvinningen är ineffektiv. Snarare tvärtom, så gott som allt på fartygen som skrotas på stränderna i Pakistan, Bangladesh och Indien återanvänds eftersom föremålen och materialet har ett värde och återvinningsanläggningarna är företag som vill göra vinst.

Det är här en stor del av problemet grundar sig. Alla parter som har med skrotningen att göra vill tjäna så mycket pengar som möjligt och effekterna av fartygens återvinning prioriteras långt senare. Sanering av olja och kemikalier är en stor kostnad för återvinningsanläggningarna och har därför stora brister på det området. Sådana saker som skyddsutrustning och infrastruktur prioriteras också bort helt i länder som Bangladesh och Pakistan. Indien har ett litet försprång på den här fronten efter det att Högsta domstolen bestämt att höjda krav skulle sättas på säkerheten kring skrotningsanläggningar. Det är de här nedskurna kostnaderna som skapar de stora riskerna med skrotningen och möjliggör låga driftskostnader (Manoj, 2007). Detta i kombination med de låga lönerna som skrotningsvarven i icke-industrialiserade länder har gör det möjligt att erbjuda redare mer betalt för deras fartyg.

Till skillnad från hantering av avfall och skrot i land så är detta en stor inkomst för rederier. Redare som väljer att skrota på stränderna i Bangladesh och Indien har generellt lägre prioritering på CSR av olika skäl, ofta ekonomiska, eftersom det finns stora möjligheter att tjäna pengar på skrotningen för såväl redare som skrotare. Väljer ett rederi däremot att återvinna fartyget på anläggningar som följer konventionens stadgar blir således vinsten avsevärt lägre då dessa återvinningsanläggningar inte ger lika mycket betalt per ton stål. 2009 betalade Bangladesh 299\$/LDT, Pakistan 271\$/LDT och Indien 273\$/LDT medan det betalades 251\$/LDT i Kina, 181\$/LDT i Turkiet och endast 81\$/LDT i EU-länder. (European Commission, 2012, s.15)

Detta skapar skillnader i konkurrensvillkoren mellan redare som vill driva en etiskt korrekt verksamhet och de som har sitt fokus på att tjäna pengar på själva skrotningsförfarandet. Då det medför ökade kostnader för de redare som väljer att sätta upp egna ramar för hur de ska arbeta på ett hållbart sätt vad det gäller miljö och hälsa. Insatser från redarna för att bidra till en hållbar utveckling av återvinningsförfarandet som i dagsläget inte regleras blir kostsamt. Eftersom de får ökade kostnader samt ett lägre pris för stålet på de ansvarsfullare återvinningsvarven. (European Commission, 2012, s.14-17)

Ratificering av Hong Kong-konventionen skulle utjämna dessa skillnader då samtliga rederier skulle få ett jämnare pris på skrotvärdet. Eftersom varven som skrotar i enlighet med konventionen skulle få ungefär samma kostnader och då ha samma förutsättningar för prissättning.

Skrotningsbranschen idag är mycket ojämnt utvecklad i olika delar av världen. Dock pågår redan nu utveckling som förbättrar möjligheterna till att Hong Kong-konventionen kommer kunna följas på många platser i världen. Kina och Turkiet har varit tidiga med att bedriva en etisk verksamhet och följer redan nu konventionens stadgar.

Indien har redan ratificerat delar av Hong Kong-konventionen i sin inhemska lagstiftning samt utvecklat sin infrastruktur till viss del kring anläggningarna. Bangladesh håller efter påtryckningar från Högsta domstolen på med investeringar i anläggningarna som uppfyller vissa av kraven för Hong Kong-konventionen. Dock är detta endast en bit på väg men Bangladesh, Pakistan och Indien har ett stort ekonomiskt intresse i att anläggningarna är aktiva och konkurrenskraftiga, därför kan man inte riskera att verksamheten skulle stoppas på grund av undermålighet i förhållande till en lag eller konvention.

Enligt Världsbanken är det osannolikt att nya länder väljer att starta stora återvinningsanläggningar eftersom det anses för dyrt att driva verksamhet för skrotning av större fartyg inom Europeiska Unionen (EU). Däremot kommer de återvinningsanläggningar som finns i EU idag troligtvis fortsätta med att återvinna små fartyg som av ekonomiska och navigatoriska skäl inte färdas till länderna i Sydostasien. Det finns även endast ett begränsat antal platser på jorden som har de hydrografiska möjligheterna vad det gäller nödvändigt tidvatten för att Beaching-metoden ska vara möjlig. Det är snarast troligt att de befintliga återvinningsländerna bestämmer sig för att utveckla sin verksamhet så att den är i enlighet med konventionen. (European Commission, 2012, s.17-21)

Ambitionen om att sköta och skaffa expertis om återvinningsförfarandet på rederierna är generellt ganska låg då fartyg förhållandevis sällan återvinns. Därmed är det bättre att ta in tredjeparts-aktörer för många rederier. GSPS-aktörer som erbjuder tjänster kring hela skrotningsförfarandet har blivit allt vanligare på marknaden och konkurrerar om marknadsandelar med skeppsmäklare, cash-buyers och klassificeringssällskapen.

6.0 DISKUSSION

Nedan presenteras vår tolkning samt analys av resultatdelen. Vi har valt att dela upp Diskussionsdelen i fyra delar: Rättvisare marknader, Effekter för redare, Konventionens tillräcklighet och Ratificeringsprocessen.

6.1 Rättvisare marknader

Förutom att bidra med förbättrade hälso- och miljöförhållanden eftersträvar Hong Kong-konvention jämbördigare konkurrensvillkor. De redare som i dagsläget står för en miljöriktig skrotning får kännas vid en högre ekonomisk belastning i förhållande till mindre ansvarsfulla fartygsägare. Ett flertal skandinaviska redare är för tillfället proaktiva gällande fartygsåtervinning, detta kan iakttas genom studerande av företagets sunda CSR policy. Förutom arbetarna och miljön så är det dessa företag som kan ses som vinnarna vid en implementering. Eftersom det internationella regelverket resulterar i att de övriga fartygsägarna blir tvungna att reducera riskerna vid fartygsåtervinningen. Alltså har inte de mindre ansvarsfulla redarna längre något ekonomiskt övertag gentemot framåtsträvande aktörer.

Andra parter som gynnas av en ratificering utav konventionen på ett konkurrensmässigt plan är framåtsträvande återvinningsanläggningar och nationer. Anläggningar som erhåller höga arbetaravgifter och kostnader vid hantering av farligt material kan efter en implementering av konventionen återigen konkurrera med de mindre etiska varven då kraven blir överensstämmande för alla återvinningsanläggningar. De anläggningar som tidigare arbetat under svaga restriktioner måste även de investera i säkerhetsutrustning och infrastruktur. År 2009 skiljde ersättningen för stål i Bangladesh jämfört med EU-länder över 218\$ per Light Displacement Ton (LDT) (European Commission, 2012, s.15). För ett fartyg på 46 000 dwt och Lightship på cirka 11 100 LDT, innebär det en prisskillnad på dryga 2 400 000\$. Med en sådan prisskillnad är det oerhört svårt för varven i I-länderna att konkurrera med anläggningarna i södra Asien. Länderna har istället blivit tvungna att satsa på en hållbar återvinning där miljö och säkerhet står i fokus.

En minskning av den ekonomiska klyftan skulle kunna vara en sekundäreffekt av konventionen som möjliggör industriell tillväxt för nationer som tidigare inte haft möjligheterna att konkurrera med återvinningsländerna i södra Asien på ett rättvist sätt. Flertal återvinningsnationer såsom Turkiet, USA, Kina och EU-länder har sedan tidigare strikta restriktioner, när det gäller fartygsåtervinning och hoppas på en rättvisare marknad. Fartygsåtervinning bidrar med arbetstillfällen, såväl som en inkomst i form av tillgång till stål som kan återanvändas inom byggnadssektorn eller vid nybyggnation av fartyg. Det kan exporteras till länder med befintligt behov, men som inte har någon egen tillgång till stål. Framåtsträvande fartygsägare, tillsammans med de lokala myndigheterna, har de senaste åren investerat i återvinningsanläggningar. ”Den största utvecklingen kommer ske i Kina. Där kommer de flesta troligen skrota sina fartyg då de har godkända anläggningar” berättar Christopher Frisk⁹, Head of Brussels Representation vid Sveriges Redareförening. Kina beräknas ha kapacitet nog att tillgodose hela EU-handelsflottans skrotningsbehov redan 2030, med bland annat en mycket stor anläggning i Dalian

⁹ Christopher Frisk – (Head of Brussels Representation vid Sveriges Redareförening) Telefonintervju den 26 april 2012

som håller på att startas upp. Även denna förväntas följa konventionen. (European Commission, 2012, s 14-15)

Vid en ratificering av Hong Kong-konventionen gynnas fartygsägare, återvinningsanläggningar samt återvinningsnationer som redan i dagsläget står för ett sunt återvinningsförfarande. Detta utifrån en konkurrensmässig synpunkt då spelreglerna blir lika för samtliga aktörer. Aktörer som idag exponerar sin hållbara fartygsåtervinning och CSR i marknadsföringssyfte riskerar i och med konventionens implementering bli en i mängden. På så vis tvingas framåtsträvande aktörer utveckla miljöpolicy och effektivisera fartygsåtervinningen ytterligare för att bibehålla positionen som ledande företag ur miljö- och hälsoståndpunkt. Detta anses som en positiv sekundäreffekt eftersom branschen utvecklas och arbetet mot en hållbar fartygsåtervinning fortskrider.

6.2 Effekter för redare

Vid ratificering av Hong Kong konventionen kommer redare med fartyg över 500 GT vara tvungna att genomföra ett antal organisatoriska förändringar i sin verksamhet. Det första och kanske mest omfattande steget mot att leva upp till Hong Kong-konventionens krav är att certifiera sina existerande fartyg för IHM del 1, vilken även ska uppdateras kontinuerligt.

Förfarandet kring certifieringen ska först förberedas med hjälp av redarens egen kompetens in-house, GSRS eller helt och hållet av klassningssällskapet som oavsett vem som förbereder för IHM ska certifiera fartyget. Det här valet av hur man väljer att ta fram IHM har en del effekter för redaren. Att använda sig av klassningssällskapet kan vara ett smidigt sätt att ta fram IHM för rederiet. Detta då en affärsrelation mellan parterna redan existerar. På detta vis slipper man flera parter inblandning i certifiering och förberedelser.

Alternativet till detta är att man använder sig av ett GSRS-företag som sköter hela förberedelsen och sedan certifierar fartyget genom klassningssällskapet. Fördelen med detta är att de kan hjälpa till med mycket annat som GA-Plan m.m. Det kan underlätta för redaren att skaffa sig kontakten med den här typen av företag då det är troligt att man kommer ha nytta av deras tjänster i framtiden med till exempel SRP eller som en mäklare funktion gentemot återvinningsvarvet. Vilken av de två ovan nämnda metoderna man väljer att tillämpa kommer inte ha betydande skillnad då syftet med bägge är att minska den administrativa bördan samt slippa skaffa sig expertis på ett ämne som kommer till nytta mycket sällan på många rederier. Nackdelen med dessa två alternativ är att de genererar merkostnader vid specifika tillfällen.

Att skaffa expertisen in-house är ett alternativ, vilket endast kan anses lönsamt om man har en mer frekvent skrotning av sina fartyg. Det skulle innebära att det administrativa arbetet fortfarande stannar inom rederiet men de tillkommande plötsliga kostnaderna vid återvinningsförfarandet skulle minskas. Att skaffa kunskapen in-house kräver utbildning av personal och upprättande av arbetet som innebär en kostnad i sig. Detta arbetssätt passar för större flottor som sällan eller aldrig säljer av fartygen innan de är utjänta.

Ett rimligt antagande är att de flesta skandinaviska redarna kommer ta in tredjeparts-aktörer då de mycket sällan skrotar sina fartyg eftersom flottorna generellt är något mindre än de internationella rederiernas. Skandinaviska redare har allmänt en ung och modern flotta då kunderna ställer mycket höga energi- och miljökrav på rederierna. Det leder till att fartygen ofta säljs till andrahandsmarknaden innan man skrotar dem för att tillfredsställa kundernas krav. Köparen är ofta ett rederi med lägre ställda pliktkänslor vad det gäller samhällsansvar. Den här trenden medför att en stor del av arbetet idag blir ogjort när uttjänna fartyg når stränderna i Bangladesh, Indien och Pakistan. På grund av detta förfarande har de skandinaviska redarna sällan att göra med själva återvinningsförfarandet. Detta kan tolkas som att de inte tar ansvar för hela fartygets livscykel och att den största operativa insatsen från de skandinaviska redarna generellt sker då IHM-certifikatet ska uppdateras, vilken idag kanske inte ens når återvinningsanläggningen. (Sveriges Redareförening, 2012)

Detta innebär i förlängningen att utfärdande av SRP och IRRC sällan kommer göras på skandinaviska redares flottor. Dock skulle ratificeringen av Hong Kong-konventionen råda bot på situationen då de rederier som idag får sin insats för en hållbar återvinning av fartyg ogjord. Genom att den som köper fartyget är ett rederi utan vidare samhällsansvar som inte följer upp IHM-certifikatet fram till skrotning. Ratificeringen av Hong Kong-konventionen skulle förutom att fylla sitt syfte vid själva återvinnandet av fartyget ha en mycket god effekt genom att bevara de insatser som görs många år innan fartyget faktiskt utranteras. Insatser för att bidra till hållbarhet för återvinningsförfarandet förflyttas från att vara i många fall goda intentioner till att faktiskt göra en påtaglig nytta.

Att skrota på en anläggning som är godkänd av konventionen kommer innebära att man får lägre ersättning för stålet. Det beror på de ökade omkostnaderna som återvinningsanläggningarna ådrar sig för att följa konventionen. För att återvinnarens verksamhet ska vara lukrativ krävs det att de gör mer vinst på stålet som ska säljas vidare för att täcka ökade omkostnader.

Detta innebär att värdet bundet i stålet på fartygen kommer bli flera hundratusen euro mindre, se sida 22 *Figur 6: Kostnader som uppstår vid återvinning i enlighet med konventionen* för mer detaljerad information. Förutom den faktiska differensen som uppstår för redare som vill sälja sitt fartyg för återvinning, så resulterar detta troligen i ett lägre fartygsvärde för de många skandinaviska redare som säljer sina fartyg på andrahandsmarknaden. Det lägre värdet på fartygen kommer även göra en viss skillnad i försäkringsärenden. Då det skulle kunna reducera det taxerade försäkringsvärdet, som är det värde man kommer överens om vid kaskoförsäkringens tecknande. Detta värde är den summa som försäkringsgivaren ska betala ut till försäkringstagare vid en totalförlust. (Sjöfartens bok, 2011)

Vid ett omfattande haveri så kommer fartyget med ett lägre taxerat värde snabbare uppnå en totalkostnad för haveriet som motsvarar 80 % av det taxerade värdet (AV2000). Detta resulterar i en konstruktiv totalförlust som i sin tur medför att försäkringsgivaren betalar ut summan för det taxerade värdet i stället för att reparera fartyget. Alltså kan det sänkta värdet resultera i fler konstruktiva totalförluster.

Tittar man på huruvida nyttan med konventionen överstiger kostnaden och insatsen som redaren behöver göra för att följa konventionen kan man konstatera att man inom

Svensk sjöfart upplever att det finns stor nytta med konventionen. Redarna anser att kraven är rimliga och ett internationellt regelverk vore en naturlig utveckling av branschen. De Svenska myndigheterna är också nöjda med konventionens innehåll, dock finns ett visst missnöje på vissa punkter i konventionen från bland andra Danmark och Frankrike som anser att den är för mild på vissa punkter.

Sammanfattningsvis är bilden av konventionens nytta och rimlighet positiv från näringen. Även om kunskapen om Hong Kong-konventionen för tillfället är relativt låg hos de svenska redarna. Detta tror Bengt-Olof Petersen¹⁰ vid Laurin Maritime, ett av Sveriges ledande tankrederier, kan bero på prioriteringar av andra miljöfrågor. I dagsläget står miljöfrågor som ballastvatten och förnyelsebara bränslen i fokus hos fartygsägare.

Kostnaden vid ratificering i förhållande till kostnaden i dag skiljer sig mycket beroende på vilken grad av frivillig etik man har implementerad i verksamheten. Tittar man på rederier i Skandinavien generellt så finns det en förhållandevis hög plikt-känsla vad det gäller samhällsansvar och hållbarhet implementerad i organisationerna.

Följaktligen kommer dessa rederier inte behöva ändra på beteenden och rutiner i särskilt stor utsträckning. Många skandinaviska rederier har redan certifierat fartyg för IHM, för de som kommer göra certifiering av befintliga fartyg kommer den största kostnaden troligt hamna på detta förfarande i implementeringsarbetet. Även om skandinaviska redare sällan skrotar sina fartyg så blir differensen i intäkt mellan en klassisk skrotning med Beaching-metod i utvecklingsländer och återvinning i enlighet med konventionen stor.

6.3 Konventionens tillräcklighet

På Transportstyrelsen är man nöjd med konventionens syfte och omfattning säger Anna Petersson¹¹ som har arbetat med framtagandet av konventionen. Då den kommer åt de allra största problemen nämligen de stora riskerna som arbetarna är tvungna att ta för att kunna sköta sitt jobb samt den stora miljöpåverkan som fartygsdestrueringen medför. Dock reglerar inte konventionen barnarbete eller sätter upp förbud mot Beaching-metoden, vilket till stor del beror på att många parter har intresse i konventionen, vilket medför förhandlingar mellan parterna. För att konventionen ska bli till måste kompromisser ske och alla områden kan därför inte regleras. Detta kan vara en anledning till att konventionen inte har ratificerats av något land än.

Många redare som idag har policys kring skrotningsförfarandet ställer högre krav än Hong Kong-konventionen kommer göra. Samtidigt är det många redare som inte reglerar återvinningsförfarandet alls. Följaktligen kommer konventionen ha en effekt som inte kommer att förbättra alla rederiers skrotningsförfarande, dock kommer Hong Kong-konventionen säkerställa en högre lägstanivå. Det kan i detta avseende anses bra att konventionen inte håller för höga krav då syftet inte är att förbättra de rederier

¹⁰ Bengt-Olof Petersen – (Environmental Project Manager vid Laurin Maritime) Intervju den 29 mars 2012

¹¹ Anna Petersson, (Sektionschef på Transportstyrelsen) Telefonintervju den 26 april 2012

som redan driver en hållbar verksamhet utan att förbättra de rederier som har en dåligt utvecklad återvinningspolicy.

Kraven som konventionen ställer på återvinningsanläggningarna och rederierna kommer inte revolutionera återvinningsförfarandet, utan den kommer endast till se att arbetet sker under ordnade former. Skulle konventionen ratificeras kommer inte skador och miljöolyckor elimineras utan reduceras samt att den dagliga arbetssituationen kan bli något mer dräglig för arbetarna vid anläggningarna. Den potentiella nyttan är mycket stor tycker man på Maersk Line enligt Eskild Lund Sörensen¹².

6.4 Ratificeringsprocess

Den 16 november 2011 hade inget land ännu ratificerat Hong Kong-konventionen, fastän det gått över 2 år sedan den antogs av IMO. Ratificeringen ut av konventionen går långsamt. Konventionen uppskattades tidigare att träda i kraft mellan 2013 och 2015 av Lloyd's Register. Nya uppskattningar har nu gjorts och enligt Europa Kommissionen beräknas den nu istället träda i kraft tidigast år 2020. (European Commission, 2012, s 6)

Ståndpunkten varierar från land till land och givetvis redare till redare. Ett fåtal parter, främst de som är aktiva skrotningsaktörer, anser konventionen strikt och uttryckte sig tydligt under förhandlingar att ett totalt förbud mot Beaching-metoden inte är realistiskt. Andra länder tycker konventionen rent av är för svag och de anser inte att det är värt att lägga resurser samt pengar på en ratificering. Dessa nationer inväntar ett stramare regelverk med förhoppningar om starkare sidoeffekter ur miljö- och säkerhetssynpunkt.

Ett sannolikt scenario är att ratificeringen uteblir då kraven är rigorösa och inte en endaste nation har signerat konventionen ännu. En beskrivning av kraven finns på sida 17 under *Sammanfattning av Hong Kong-konventionens stadgar: Artikel 17 - Då konventionen träder i kraft*.

En utebliven implementering av Hong Kong-konventionen på en global nivå skulle resultera i en fortsatt ojämn och riskfylld bransch. De etiskt korrekta redarna och anläggningarna när det gäller fartygsåtervinning skulle ha fortsatt höga kostnader jämfört med konkurrenter. Så här ser Anna Petersson, sektionschef på Transportstyrelsen på ratificeringen av Hong Kong-konventionen: *"Jag tror att den kan träda i kraft men då dröjer det många år innan det sker. Detta har vi sett med tidigare konventioner vilka har haft mycket lägre krav för att konventionen ska träda i kraft. Däremot är jag säker på att EU förordningens motsvarande förslag kommer att träda i kraft, om inte stater skulle börja motsätta sig förslaget men det verkar mycket otroligt."* Skulle EU förordningen träda i kraft men inte Hong Kong-konventionen resulterar det i att konkurrensvillkoren blir likvärdiga för medlemsländer, men redare och anläggningar utanför EU kan fortfarande återvinna utan något styrande regelverk. Den nya förordningen har medfört ökad kännedom hos fartygsägare samt miljöavdelningar inom näringen som tidigare gett en bild ut av att prioritera och fördjupa sig i andra miljöproblem.

¹² Eskild Lund Sörensen – (Environmental Manager, Maersk Line) Mailintervju den 1 maj 2012

Enligt Christopher Frisk¹³ kan EU-kommissionens förordning leda till en implementering av Hong Kong-konventionen påskyndas. *”Troligast är att EU-förslaget träder i kraft då det är ett lite hårdare förslag på vissa punkter. Vilket teoretiskt sett skulle kunna bidra till att Hong Kong-konventionen träder i kraft för länderna utanför EU, men då måste man ha med de stora flaggstaterna Panama, Liberia, Bahamas m.m. för att det ska vara möjligt.”* Eftersom det råder stor överkapacitet av fartyg så växer återvinningsbehovet stadigt, därför är det viktigt med ett övergripande regelverk omgående. Anläggningar expanderar och arbetstakten accelererar vilket leder till ökade miljö- och hälsorisker. Hong Kong-konventionen kan inte öppnas upp för att lätta på ratificeringskraven, det är denna tröghet i konventionen EU-kommissionen vill komma ifrån med sin preposition.

United Nations Convention on the Law on the Sea (UNCLOS) fastslår att varje fartyg måste segla under en nations flagg. Flaggstaten är i allmänhet ansvarig att efterse så att regler och konventioner efterföljs av de fartyg vars seglar under dess flagg. Ett fartyg tillåts byta flagg för att då även byta under vilket rättsligt regelverk det seglar. Vid ett EU-fördrag finns risken att fartygsägare väljer flagga ut fartygen ur EU och registrera fartyget i ett nytt land för att kringgå de nya reglarna.

Enligt Europa Kommissionen ägs 37 % av den aktiva flottan av EU-länder och 16 % av flottan seglar under EU-flagg, men under 2009 var endast 32,6 % EU-ägda och 8 % flaggade inom EU under fartygsåtervinningen. Dessa siffror bekräftar att utflaggning i samband med fartygsåtervinning är vanligt redan i dagsläget. Hong Kong-konventionen kan till viss del motarbeta utflaggningen av fartyg, då konventionens jurisdiktion är geografiskt sett bredare än en EU-förordnings.

Även om konventionen ratificeras kan det bildas två konkurrerande återvinningsmarknader, en där regelverket efterföljs och riskerna minimeras samt ytterligare en där arbetsförhållandena är fortsatt undermåliga och strävan efter fortsatt ökat kapital står i fokus. För att undvika två separata marknader är det viktigt att länder med stor återvinningskapacitet ratificerar konventionen. Pakistan samt Bangladesh är de två återvinningsstaterna som anses högst betydelsefulla i detta fall då förhållandena är usla och omflaggning innan destruering är vanligt i området vilket gör det svårt för myndigheter att kontrollera processen. Att ha en marknad som konkurrerar mot dessa två nationer vore komplicerat och ogynnsamt för samtliga parter. Risken är att arbetare, miljö, såväl som redare blir lidande. (European Commission, 2012)

Det finns även en möjlighet att en ny nation tar över någon av de stora fartygsåtervinnarnas roll om de höjer sina priser då de börjar återvinna i enlighet med konventionen. Dock är detta inte troligt enligt Världsbanken¹⁴, eftersom den nya skrotningnationen måste uppfylla ett flertal krav:

¹³ Christopher Frisk – (Head of Brussels Representation vid Sveriges Redareförening) Telefonintervju den 26 april 2012

¹⁴ Studie utförd av Världsbanken – (By: Sarraf, Stuer-Lauridsen, Dyoulgerov, Bloch, Wingfield, Watkinson) "The Ship Breaking and Recycling Industry in Bangladesh and Pakistan", december 2010.

- Stort inrikes behov av stål
- Stark andrahandsmarknad på utrustning och tillbehör
- Ett svagt regelverk när det gäller arbetsförhållanden och miljökrav
- Extremt låga löner
- Hydrografiska förutsättningar som tillåter Beaching-metoden

Några länder som passar in på några av dessa punkter är Myanmar och Kambodja, men inget land uppfyller samtliga kriterier. (Sarraff, 2010)

7.0 SLUTSATS

Vid ratificering av Hong Kong-konventionen blir skandinaviska redare tvungna att genomföra förändring. Certifiering av IHM, SRP, IRRC blir de viktigaste kraven vid implementering av konventionen. Detta kommer kräva kunskap som få rederier besitter idag, vilket resulterar i att expertisen måste införskaffas. Hur man väljer att skaffa expertisen beror på rederiets utformning. Vanligast för skandinaviska redare kommer bli att ta in en tredjeparts-aktör. Undantaget de största rederierna som förväntas införskaffa expertisen inom företaget då de oftare har behov av kunskapen. Kostnaderna som uppstår i samband med återvinning grundar sig till stor del i det administrativa arbetet som tillkommer. De administrativa kostnaderna och arbetet kommer skilja sig beroende på om en utomstående aktör hyrs in eller ej. Rederier som väljer att hyra in kompetensen vid behov får en hög men tillfällig kostnad.

Skrotvärdet i fartygen kommer att sjunka i och med att återvinningsanläggningarna som är godkända av konventionen har en mycket högre omkostnad för att driva sin verksamhet. Anläggningarna tvingas därför att sänka priset de betalar för stålet för att ha möjlighet att driva en lukrativ verksamhet.

Skandinaviska redare har höga ambitioner och krav på sig vad det gäller samhällsansvar i samband med fartygsåtervinning som medför höga kostnader. Medans andra rederier kan driva sin verksamhet helt utan sådana kostnader. Hong Kong-konventionens ratificering skulle innebära att samtliga rederier ska återvinna på samma villkor.

En ratificering av Hong Kong-konventionen är tidsmässigt långt bort då ett flertal omfattade krav måste uppfyllas, men Europa Kommissionens förslag om reglering av fartygsåtervinning hoppas skynda på implementeringsprocessen. Utflaggning förekommer redan i dag och är svårt att reglera. Med hjälp av en internationell konvention där återvinningsstater tar ansvar är utflaggningen lättare kontrollera. Ett reglerat återvinningsförfarande är viktigt då fartygsbranschen har dåligt rykte och måste förbättras ur globalt perspektiv. Det är viktigt att redare ser nyttan med konventionen eftersom den inte gynnar dem rent ekonomiskt, dock är det en nödvändig strävan för sjöfartsbranschens hållbara utveckling.

REFERENSER

Elektroniska Källor

ASBA (2011) Is There a relationship between Ship Recycling & Main Stream Shipping?. *Association of Ship Brokers and Agents, Inc.* <http://www.asba.org/wp-content/uploads/2011/10/Capt-Rehani-Pres-2011.pdf>. (2012-03-22)

Bailey, P. (2006) Is there a decent way to break ships?. *International Labour Organization*. http://www.ilo.org/global/about-the-ilo/press-and-media-centre/insight/lang--en/WCMS_076903. (2012-03-22)

Chitravanshi, R. (2011) As ships come in to die, Alang breathes new life. *Business Standard*. <http://www.business-standard.com/india/news/as-ships-come-in-to-die-alang-breathes-new-life/460043/> (2012-02-18).

Dawn (2011) Ship breakers set for boom time in Bangladesh. <http://www.dawn.com/2011/05/19/ship-breakers-set-for-boom-time-in-bangladesh.html>. (2012-03-20)

Dr. Mikelis, N. red. (2010) United Nations Conference on Trade and Development: Multi-Year Expert Meeting on Transport and Trade Facilitation. Genève. <http://www.imo.org/OurWork/Environment/ShipRecycling/Documents/2010-12-09%20UNCTAD%20On%20the%20Hong%20Kong%20Convention.pdf> (2012-03-15)

European Commission (2012) COMMISSION STAFF WORKING DOCUMENT: IMPACT ASSESSMENT. <http://ec.europa.eu/environment/waste/ships/pdf/Impact%20Assessment.pdf>. (2012-04-02)

European Maritime Safety Agency (2011) The world merchant fleet - statistics from Equasis. <http://www.emsa.europa.eu/documents/item/472-annual-statistical-report-on-the-world-merchant-statistics-from-equasis-from-equasis.html>. (2012-03-19)

Hillbom, C. (2008) Bubblan som sprack. *Nationalencyklopedin*. <http://www.ne.se/rep/ekonomiåret-2008-bubblan-som-sprack> (2012-02-14).

International Labour Organization. (2009) ILO welcomes new regulations on ship breaking as crisis boosts the industry. http://www.ilo.org/global/about-the-ilo/press-and-media-centre/insight/WCMS_106542/lang--en/index.htm. (2012-02-16).

International Maritime Organisation. (2011) Recycling of ships. <http://www.imo.org/OurWork/Environment/ShipRecycling/Pages/Default.aspx>. (2012-03-15).

International Metalworkers' Federation (2009) Gadani Ship Breaking Industry Pakistan. http://www.imfmetal.org/files/11091917412679/SUHAIL_Muhammad_Pakistan_PM_WF.pdf. (2012-02-16)

- ISRA. (2011) Home: *International Ship Recycling Association*.
<http://www.isranetwork.com/index.php>. (2012-04-24)
- Laurin Maritime. (2010) m/t Corrido. Laurin Maritime: Our Fleet.
<http://www.laurinmaritime.com/our-company/our-fleet> (2012-04-27)
- Lloyd's Register* (2011) Ship recycling - Practice and regulation today.
http://www.lr.org/Images/ShipRecycling_040711_tcm155-223320.pdf. (2012-03-16).
- Lloyd's Register. (2011) Ship Recycling – Practice and regulation today.
http://www.lr.org/Images/ShipRecycling_040711_tcm155-223320.pdf. (2012-04-24)
- Mack, N. Woodson, C. MacQueen, K.M. Guest, G. Namey, E. (2005) Qualitative Research Methods: A DATA COLLECTOR'S FIELD GUIDE. *fhi 360*.
<http://www.fhi360.org>. (2012-02-28).
- Manoj, T. (2007) ASIAN CASE RESEARCH JOURNAL: The Alang Ship-breaking Yard. VOL. 11, ISSUE 2, 327–346. (2012-05-05)
- Medepalli, S. (2011) Sustainability at the end of vessel lifecycle – Green Ship Recycling. Wilhelmsen Ship Management.
<http://maritimeresource.com/wp-content/uploads/2011/06/Srinath-Medapalli-Wilhelmsen-Ship-Management-Singapore.pdf>. (2012-04-19)
- Puthucherril, T.G. (2010) *From Shipbreaking To Sustainable Ship Recycling: Evolution of a Legal Regime*. [Elektronisk] vol 5. Leiden: Martinus Nijhoff Publishers. (Legal Aspects of Sustainable Development).
- Repa.se. (2012)
<http://www.repa.se/fragorsvar.4.17d6936c11d41f2b1e88000508.html#Omproducentansvaret> (2012-04-19)
- Safety 4 Sea* (2011) Ten good reasons for getting an Inventory of Hazardous Materials.
<http://www.safety4sea.com/analysis/8/33/ten-good-reasons-for-getting-an-inventory-of-hazardous-materials>. (2012-03-04).
- Sarraf, M. Stuer-Lauridsen, F. m fl. (2010) Ship breaking and recycling industry in Bangladesh and Pakistan. *World Bank*.
<http://siteresources.worldbank.org/SOUTHASIAEXT/Resources/223546-1296680097256/Shipbreaking.pdf>. (2012-05-02)
- Sea 2 Cradle. (2011) Services.
<http://www.sea2cradle.com/services/>. (2012-04-19)
- Sjöfartsverket*. (2011) Hong Kong-konventionen. *Sjöfartsverket.se*.
<http://www.sjofartsverket.se/sv/Sjofartssektorn/Miljo/Sjofartsverkets-miljoarbete/Atervinning-av-fartyg/Hong-Kong-konventionen/>. (2012-02-16).
- Sveriges Redareförening. (2012) Å tervinning.
http://www.sweship.se/Sveriges_Redareforening/Miljo/Atervinning (2012-04-26).

Wienberg, C. Bhatia, M (2012) No Slower Steaming as Container Lines Run Like Clippers: Freight. *Bloomberg*. <http://www.bloomberg.com/news/2012-01-25/container-ships-at-clipper-speed-run-out-of-option-to-stem-losses-freight.html>. (2012-02-14)

Willhelmsen Group (2012), IHM Services Willhelmsen Ship Management. <http://www.wilhelmsen.com/services/maritime/companies/barbership/layupmanagement/Documents/IHM%20Rev%2003%20April%202012.pdf> (2012-05-10)

Tryckta källor

European Commission. (2012) Proposal for a regulation of the European Parliament and the Council on ship recycling. Bryssel (*Impact assessment*).

Hindenfeldt, C. (2009) Fartygens skrotning regleras. *Sjöbefäl*, nr 4, s 22-23.

Kinigalakis, G. Rosén, G. (2009) Det började som en saga som gick över i en mardröm. *Ubullen*. nr 23. ss. 6-9

Ryen, A. (2004) *Kvalitativ intervju – från vetenskapsteori till fältstudie*. Malmö: LIBER

Svensk sjöfarts tidning. (2011) *Sjöfartens Bok*. Göteborg: Svensk Sjöfarts Tidnings Förlag AB

Lagar och författningar

2000-01-01 Allmänna Svenska Kaskoförsäkringsvillkor av år 2000. Göteborg, Sjöassuradörernas förening.

2009:SR/CONF/45. *HONG KONG INTERNATIONAL CONVENTION FOR THE SAFE AND ENVIRONMENTALLY SOUND RECYCLING OF SHIPS*. Hong Kong. International Maritime Organization.

2010 (TSFS 2011:83). Transportstyrelsens författningssamling. Transportstyrelsen.

Appendix

- A – Intervju med Beng-Olof Petersen
- B – Intervju med Eskild Lund Sørensen
- C – Intervju med Mia Pousette
- D – Intervju med Anna Petersson
- E – Intervju med Christopher Frisk
- F – Exempel på IHM

Appendix A

Bengt-Olof Petersen
Environmental Project Manager
Bengt-Olof.Petersen@laurinmaritime.se

Laurin Maritime AB
Mölnsdalsvägen 22
SE 412 63 Göteborg
Sweden

Datum: 2012-03-29

Intervjun ägde rum på rederiets kontor i Göteborg. Den inleddes med att Bengt-Olof kortfattat berättar om sin bakgrund och rederiets historia. Laurin Maritime är ett familjeägt tankrederi med relativt ung flotta. Majoriteten av tankfartygen är flaggade i Liberia och seglas av filippinsk besättning men med svenska befäl. Bengt-Olof har tidigare studerat skeppsbyggnation på Chalmers Tekniska Högskola och arbetat med fartygsbyggnationer. Han har en lång historia inom Laurin Maritime då han är god vän med grundaren och familjen Laurin. Efter vi fått en förståelse för rederiet och Bengt-Olofs arbetsuppgifter fortskred intervjun med några frågor. Frågorna och svar som togs upp redovisas nedan:

Hur väl känner ni till Hong Kong-konventionen och dess syfte?

"Den (läs: konventionen) har inte varit så diskuterad, då vi precis som ni sa, har en ganska ung flotta. Så jag tror att då 2009, 2010 då var ju Marissa rätt så engagerad i detta och tittade säkert på Hong Kong-konventionen och så. Men nu är ju inte det en aktuell fråga och problemen är ju det att de är så enormt mycket krav vi ska förhålla oss till. De som är de stora problemfrågeställningarna för oss just nu är vattenballast. . .så det är det vi har fokus på just nu då vi sannolikt inte kommer skrota en båt på bra många år."

Hur gick ni tillväga för att certifiera er för IHM vid nybyggnationerna?

"Vi krävde certifikat av varvet i samband med byggnationen så det gjordes av Lloyd's Register i sammanhang med att fartyget levererades. Eftersom det är Lloyd's Register som klassade just detta fartyg så var detta ett av de certifikat som båten hade."

Har Laurin Maritime skrota några fartyg på sistone?

"Vi har endast skrotat två båtar nyligen, en båt som hette Marimba som skrotades i 2009 och en som hette Mountain Blossom 2010. Mountain Blossom var en av de två första båtarna vi hade när rederiet startade förresten... De var klassade i Det Norske Veritas, de flesta av våra fartyg är klassade i Det Norske Veritas och då gjorde vi så att vi bad dem göra en Haz Mat (läs: Inventory of Hazardous Material) så då åkte de ut och gick igenom fartyget och levererade en rapport. Då kan vi säga att vi gjorde en Green Passport (GP) i efterhand. . ."

Hur gick ni tillväga vid skrotningen av Marimba och Mountain Blossom?

"I ägarfamiljen så är det fyra barn som tagit över, och den yngsta dottern Marissa Laurin var länge Environmental Manager och hon drev väldigt mycket miljöfrågor inom familjen. Hon drev igenom att när båtarna skulle skrotas så skulle man gå längre än vad som var nödvändigt då det i princip inte fanns några krav alls. Det var en frivillig grej vi gjorde då vi gjorde en Haz Mat inventory (läs: Inventory of Hazardous Material) och dessutom så valde vi då ett skrotvarv som hade högsta klassen enligt International Ship Recycling Association (ISRA). Så de var de verktyg som fanns då för att säkerställa att skrotningen gick till så bra som möjligt."

Så ni ser att ni kommer att fortsätta att skrota med andra metoder än Beaching-metoden?

"Ja, absolut."

Ligger det i er miljöpolicy att vara i framkant vad det gäller fartygsskrotning?

"Ja det är det."

Ä r det något ni ser att kunderna uppskattar?

"Nja, skrotning är ju en händelse som inträffar rätt så sällan och jag tror att om vi tittar på våra kunder så hittills har de inte de har tänkt så mycket på det. Däremot om vi tittar generellt på miljösidan så är det ju så att man får pluspoäng om man är miljömässig, inte minst inom energiområdet. . ."

Ni ligger ändå i framkant när det gäller säker fartygsåtervinning, hur kommer det sig att ni inte väljer att ta upp ämnet mer på er hemsida?

"Grejen är den att rederiet skrotar så sällan, jag tror att det är det att många fartyg går liksom en karriär. De börjar här i västra hemisfären sen när de blir riktigt gamla skickas de öster ut. Kraven är mindre där, så det är inte så vanligt att svenska rederier skrotar båtar. Men vi har ju skrotat två då, de var ju 2009 och 2010. Det är Anneli den andra systemen som sköter hemsidan och hon tyckte väl att de är historia nu."

Tycker ni att kostnaden samt arbetsbördan för att skrota ansvarsfullt (enligt konventionens stadgar) är skäliga eller överskrider de nyttan?

"Det var en etisk fråga för ägarfamiljen och de tidigare skrotningarna innebar en merkostnad. Dels så kostar det ett antal hundratusen att göra den här Haz Mat Inventoryn (läs: Inventory of Hazardous Materials) och sen så kunde man inte få lika mycket dollar per ton i pris på båten som om man hade gått till vem som helst. Trenden är den att alla framåtsträvande företag själva sätter egna högre krav för att man tror i längden att det leder till bättre konkurrenskrafter."

Innebar det en ökad arbetsbörda för er som rederi när ni valde ett ansvarsfullt återvinningsätt?

"Nej, de är ju de enklaste när man bygger båten. Varvet har ju all data tillgängligt, det är mycket värre om man ska göra det i efterhand. Då ska man ju ta fatt i massa ritningar, underlag och så vidare, så det rätta tillfället är ju självklart när man bygger båten."

Så för er som rederi innebär framtagandet av IHM endast en kostnadsfråga, då den administrativa bördan inte ökar?

"Nja, jag tror inte båten blir dyrare. Teoretiskt sätt så blir den det, men det tror jag inte är ett stort problem. Så de är nog mera en fråga om att rederiet har kunskapen och ställa de rätta kraven och där tror jag alla seriösa redare som bygger nytt idag ser till att det finns med i listan över certifikat."

Hur kommer uppdateringen av Inventory of Hazardous Material ske ombord på befintliga fartyg?

"Det är ju så att den följer den vanliga cykeln, för att alla klasscertifikat ska förnyas. Vissa förnyas varje år men de stora förnyas var femte år, och då blir de nog så att de blir klassen (läs: klassificeringssällskapet) som gör det. Då antar jag att de kollar om båten byggts om, har det skett några förändringar. Jag gissar att syftet med det är att följa upp de ändringar som gjorts."

Hur kommer inventeringen av skadligt material ske ombord på befintliga fartyg, blir det även klassificeringssällskapen som utför arbetet där?

"Vi valde ju de, för vi är så vana att jobba med klassällskapen (läs: klassificeringssällskapen) och tycker det är naturligast. De har ju dessutom rätt ofta mycket information om båtarna i sina listor. Men det är möjligt att det finns andra företag som skulle kunna göra det också, men våran first choice är ju klassificeringssällskapet. Det skulle ju vara om de var orimligt dyra eller hitta på nånting."

Anser ni att det ligger på företagets samhällsansvar (Corporate Social Responsibility) att förbättra miljöförhållanden eller räcker det att följa de satta minimikraven?

"Ja, ta energibesparingsfrågan där samarbetar vi med Chalmers och är med i olika nätverk. Vi är aktiva inom Sveriges Redareförening och jag är med i Redareföreningens forskningsutvecklings- och miljökommitté och vi samarbetar då med andra rederier om olika saker."

Hur ser ni på att frågan lyfts fram och den nya konventionen?

". . .vi tycker givetvis att de är bra att skrotningen regleras då sjöfarten inte haft ett bra rykte. Det beror ju på att sjöfarten är en internationell industri och det finns många spelare som försöker smita undan regler och så vidare. Ju mera industrin blir reglerad och man styr upp sådana saker som skrotning det är ju bra för hela näringen och dess rykte. Bortsett ifrån den kritiska aspekten att man naturligtvis ska se till att arbetare inte får hälsoproblem för att de skrotar båtar. Det är ju bra ur ett hållbarhetsperspektiv att båtar skrotas och inte sänks i havet för materialet ska ju återanvändas."

Eftersom ni arbetar mot en etisk korrekt miljöpolicy måste det vara bra för er del att återvinningen regleras och konkurrensvillkoren jämnas ut?

"Ja"

Anser ni att Hong Kong-konventionens krav är rimliga?

"Jag ska erkänna att jag inte läst hela konventionen, men jag tycker det verkar vettigt med Green Passport och Ship Recycling Plan och att det styrs upp. Det är vi positiva till. Inom sjöfarten är det ju så att vi vill ju att IMO, vi vill inte ha lokala krav, vi vill att de ska vara globala krav och det är ju IMO som driver det. Så det är ju en väldig fördel att få en IMO konvention, så det inte blir så att Kina gör sin och Indien gör sin, eller Pakistan sin. För då kommer alla som vill smita undan kommer bara hitta något ställe där det är tillåtet. Det är bättre att ha samma spelregler för alla. För en landbaserad verksamhet i Sverige räcker det med nationella lagar för då kan man inte smita undan, men sjöfarten med fartyg man bara flyttar så är det så lätt att smita undan krav genom att sticka iväg någon annan stans. De är det IMO ska ta hand om genom att lagarna gäller överallt."

Ä r alternativet att istället för att skrota enligt Hong Kong-konventionen att sälja fartyget då det inte längre är ekonomiskt försvarbart att hålla fartyget i drift? Detta för att komma runt konventionen. Hur ska man undvika så kallade "cash-buyers"?

"Det är lite svårt, men en båt som ska fortsätta operera har ju problem om man inte uppfyller konventionen för att så fort man går mellan olika hamnar finns det en hamnstatskontroll. Som gör att det är svårt, så fort du är ute och seglar mellan olika länder måste du uppfylla internationella regler. Men det är klart att jag kan tänka mig att det finns (kryphål), säkert, det är ju alltid problemet. Det är ju likadant som man diskuterar att man ska införa en skatt på alla bunker inköp, de hade varit väldigt effektivt verktyg för att minska energiförbrukningen men det finns såna enorma möjligheter att fuska på olika sätt och vis. Så det är ju ett problem som sjöfarten har, men de har väll alla industrier, men jag menar just i och med den är helt internationell. De är ju så att säga att man kan sälja båten till någon obskyrt företag som ligger någonstans. . .men där är de ju så att de seriösa rederierna kan styra upp detta genom att dom inte sälja båtar till mellanhänder utan den går direkt till skrotning."

Tror ni Hong Kong-konventionen kommer bli en belastning på ombord personal med tanke på IHM och samtidigt resultera i en negativ inställning till konventionen ombord?

"Nej de tror jag inte, för vi kommer inte be dem göra det. Jag tror nog dem tycker det är bra, jag menar alla normala människor tycker ju att det är bra att man styr upp hur man hanterar återvinningen och hur det är gjort. Det har vi inte pratat om, men jag tror ju att folk tycker om att jobba i företag som tar ansvar på sätt och vis. Personalen ombord är ju så vana dom har ju väldigt krav på sig, jag menar blir det minsta lilla oljefläck på vattnet i en hamn så är hamnmyndigheterna där och man kan få böter. Så att de tycker nog de är logiskt att man har samma tänk när man ska skrota båten."

Skulle ni kunna tänka er egna inspektioner för att titta på fler aspekter än att anläggningen är godkänd av konventionen? T.ex. kontroll av barnarbete?

"Ja det tror jag. Jag kunna tänka mig att International Ship Recycling Association som vi använder oss ut av tar förmodligen har det kravet och hänsyn till det när det klassar skrotningsvarven. Men det är jag säker på att vi skulle följa upp och kontrollera så att vi vet hur det går till."

Appendix B

Eskild Lund Sørensen
Environmental Manager
Eskild.Lund.Sorensen@maersk.com

Maersk Line
Esplanaden 50
K 1098, Copenhagen
Denmark

Datum: 2012-05-01

Mailintervju

Which are the main administrative efforts a ship owner has to do to comply with the Hong Kong-conventions (requirements of IHM, SRP) and sustainable ship recycling?

For a ship owner the main part of the convention is related to equipping ships with and IHM and ensure the IHM is updated. Many suppliers do not have a full overview of what the material to be put onboard vessels and it will probably take some time before suppliers at new building or repair yards have a full overview as in turn their suppliers may not know etc. Basically this will be an educational process as well as a challenge for the industry and relevant actors to develop easy tools and systems to keep track of materials. In this regards we can learn a lot from the automobile industry which has already been through this process.

From a Maersk perspective we are therefore pushing for a full mapping of materials used in ships: <http://www.worldslargestship.com/sustainability> A full mapping will make any changes to the HK Convention easy to comply to, since all materials are already known.

Is the convention strong enough to make a difference or do you believe ship owners must voluntarily contribute to reach a sustainable business?

The convention when into force will be able to serve as a quality increase for the industry. However in the end it is up to the sovereign states to ratify and enforce the requirements of the convention. In some countries this probably require some further encouragement and support from IMO and relevant stakeholders. Ship owners also have a choice to make and will definitely play an important role in raising the bar.

**Which part of the convention is the most costly for ship owners to comply with?
Do you believe the cost is greater than the good?**

Equipping the whole fleet with an IHM and ensure it is being updated will be a cost for ship owners. Depending on the development in the different recycling countries the price for the steel may decrease as the costs for recycle in a more responsibility manner may increase (which is a result of the convention entering into force). This will mean that owners will get less for their vessels thus in turn pose an extra burden on individual owners' budget. However steel prices vary heavily so it will be very difficult to assess future consequences.

The cost of tracking the materials should be a quite small effort compared to the potential benefits of higher recycling of materials (read UNEP and EEA material on this, as well as World Economic Forum)

Appendix C

Mia Pousette
Utredningssekreterare
Fartygsåtervinningsutredningen (N2011:02)
Mia.Pousette@enterprise.ministry.se

Fartygsåtervinningsutredningen (N2011:02)
Garnisonen
SE 103 33, Stockholm
Sweden

Datum: 2012-05-04

Mailintervju

Jur. kand. Mia Pousette har under kandidatarbetets gång löpande besvarat våra frågor samt bistått med juridisk kunskap om konventionen. Fartygsåtervinningsutredningen håller i skrivandestund på med en utredning kring möjligheterna för Sverige att tillträda Hong Kong-konventionen. Utredningen är tillsatt på begäran av regeringen. Därför har Mia kunnat bidra med stort kunnande på området.

Vad vi förstår finns det inget krav på återvinningsanläggningarna att inte utnyttja barnarbetare. Stämmer detta?

"Det stämmer att det inte finns något krav i konventionen som behandlar barnarbete. I Sverige finns ju dock svenska arbetsrättsregler som förhindrar det och täcker upp den biten här, men så ser det ju inte ut i alla länder. Barnarbete får nog motarbetas på andra sätt annars hade kanske inte konventionen kommit till stånd alls. Det är ju mycket förhandlande bakom en konvention."

Nästa fråga gäller huruvida det är emot konventionen eller ej att sälja fartyget till en redare utanför konventionen?

"Det finns inga uttryckliga förbud i konventionen mot att sälja fartyg till stater som inte har tillträtt konventionen. Möjligen kan artikel 3 p. 4 spela viss roll här då en anläggning belägen i en konventionsstat måste hantera fartyg från länder som inte är konventionsstater på samma sätt som anläggningen hanterar konventionsstaters fartyg."

Finns det några sanktioner för de som bryter mot konventionen? I så fall vilka?

"Sanktioner mot de som bryter mot konventionen finns inte i konventionen men enligt artikel 10 ska överträdelser vara förbjudna i nationell lagstiftning. Så varje konventionsstat ska se till att förbud finns."

Hur kommer framtagandet av IRRC gå till i Sverige?

”Sverige som konventionsstat ska se till att återvinningscertifikat (läs: International Ready for Recycling Certificate) utfärdas. Utfärdandet av certifikat i Sverige kommer att delegeras till lämplig myndighet eller någon annan då regeringen normalt inte handlägger ärenden. När en myndighet får nya uppgifter ska finansiering förslås. De vanligaste finansieringsalternativen är finansiering genom myndighetens anslag eller att myndigheten får ta ut en avgift. Möjligheten för myndigheten att ta ut avgifter ska framgå av författning.”

Appendix D

Anna Petersson
Sektionschef
Anna.Petersson@transportstyrelsen.se

Transportstyrelsen
Sjöfartsavdelningen
Olai Kyrkogata 35
SE 601 73 Norrköping
Sweden

Datum: 2012-04-26

Telefonintervju

Vad tror du om ratificeringen av Hong Kong-konventionen, kommer den bli av?

Jag tror att den kan träda i kraft men då dröjer det många år innan det sker. Detta har vi sett med tidigare konventioner vilka har haft mycket lägre krav för att konventionen ska träda i kraft.

Där emot är jag säker på att EU förordningens motsvarande förslag kommer att träda i kraft, om inte stater skulle börja motsätta sig förslaget men det verkar mycket otroligt.

Finns det ett missnöje med Hong Kong-konventionens omfattning som kan ha lett till att den kanske inte ratificeras?

Nej inte från Sveriges sida, vi är mycket nöjda med konventionens innehåll och omfattning. Ett visst missnöje upptäcktes från några länder som Frankrike och Danmark som var mycket engagerade i förhandlingarna av konventionen. De förespråkade ett något hårdare regelverk på vissa punkter.

EU-kommissionens förslag, vad tror du om det?

Att det är ett bra förslag som grundar sig på Hong Kong-konventionen med något hårdare krav på en del områden. Förslaget ska fungera tillsammans med Basel-konventionen och sätter upp något som kallas för European list som innehåller vilka återvinningsanläggningar utanför OECD som är godkända att anlita för destruering av fartygen.

Angående Basel konventionen, hur kommer man runt problematiken som uppstår kring fartygsåtervinning med den nya EU förordningen?

Det gör man inte utan den nya förordningen reglerar sitt. För att problematiken ska undvikas krävs ett beslut att Basel-konventionen omförhandlas angående problematiken att destruera utanför OECD.

Appendix E

Christopher Frisk
Head of Brussels Representation
Christopher.Frisk@Sweship.se

Sveriges Redareförening
Södra Hamngatan 53
SE 401 25 Göteborg
Sweden

Datum: 2012-04-26

Telefonintervju

Vad behöver redarna göra rent praktiskt för att ratificeringen av Hong Kong-konventionen ska genomföras på ett så effektivt sätt som möjligt?

Det är inte särskilt troligt att den kommer träda i kraft, nationerna tycker inte att den är tillräckligt hård så de vill inte att den ska träda i kraft. Konventionen kan heller inte ändras för än den har ratificerats vilket är lite av en ond cirkel. Troligast är att EU-förslaget träder i kraft då det är ett lite hårdare förslag på vissa punkter. Vilket teoretiskt sett skulle kunna bidra till att Hong Kong-konventionen träder i kraft för länderna utanför EU, men då måste man ha med de stora flaggstaterna Panama, Liberia, Bahamas m.m. för att det ska vara möjligt.

Ett problem är också att Basel konventionen klassar fartygen som export av farligt avfall idag, vilket skapar problem så fort man ska skrota utanför (läs: Organisation for Economic Co-operation and Development) OECD. Detta kommer vi runt med hjälp av EU kommissionens förslag. Frågan har också haft dålig prioritet från många parter då de inte tyckt att Hong Kong-konventionen vart ett bra förslag, men EU-kommissionens förslag har gjort att frågan är mer aktuell nu.

Tror du att redarna kommer påverkas mest på ett administrativt plan eller ekonomiskt? Varför?

Påverkan hamnar nog på administration som leder till ekonomisk påverkan för redaren. Men det kommer skilja ganska mycket mellan små och stora rederier.

Finns det möjlighet att det kommer dyka upp nya aktörer på sjöfartsmarknaden som sysslar med administration av återvinningsförfarandet, IHM, m.m. eller tror du att det kommer hamna på klassningssällskapen eller rent av "in house" på rederierna?

Det är rimligt att tro att de mindre rederierna kommer att ta in extern hjälp t.ex. Klassningssällskapen vid skrotning medans de större redarna som Stena och Wallenius definitivt kommer köra det in-house.

Hur kommer tillgången på återvinningsanläggningar förändras geografiskt?

Den största utvecklingen kommer ske i Kina. Där kommer de flesta troligen skrota sina fartyg då de har godkända anläggningar.

Appendix F – Exempel på IHM

I denna bilaga finns ett exempel på hur en IHM kan se ut. Syftet är att läsaren ska kunna komplettera beskrivningen av IHM med hur inventarielistan och dess olika delar är uppställda. Förhoppningen är att detta ska öka förståelsen hos läsaren.

De första två bilderna illustrerar del 1 som ska finnas ombord under hela fartygets livstid.

Inventory of Hazardous Materials (IHM)

Table A: Hazardous Materials (mandatory for all ships)

TABLE A* Materials Listed in Appendix 1 of the Convention

No.	Materials	Inventory			Threshold level
		Part I	Part II	Part III	
A-1	Asbestos	x			no threshold level
A-2	Polychlorinated Biphenyls (PCBs)	x			no threshold level
A-3	Ozone Depleting Substances	CFCs	x		no threshold level
		Halons	x		
		Other fully halogenated CFCs	x		
		Carbon Tetrachloride	x		
		1,1,1-Trichloroethane (Methyl chloroform)	x		
		Hydrochlorofluorocarbons	x		
		Hydrobromofluorocarbons	x		
		Methyl bromide	x		
A-4	Anti-fouling systems containing organotin compounds as a biocide		x		2500 mg total tin/kg

Table B: Hazardous Materials (mandatory for new ships and new installations, voluntary for existing ships)

TABLE B* Materials Listed in Appendix 2 of the Convention

No.	Materials	Inventory			Threshold level
		Part I	Part II	Part III	
B-1	Cadmium and Cadmium Compounds	x			100 mg/kg
B-2	Hexavalent Chromium and Hexavalent Chromium Compounds	x			1 g/kg
B-3	Lead and Lead Compounds	x			1 g/kg
B-4	Mercury and Mercury Compounds	x			1 g/kg
B-5	Polybrominated Biphenyl (PBBs)	x			1 g/kg
B-6	Polybrominated Diphenyl Ethers (PBDEs)	x			1 g/kg
B-7	Polychlorinated Naphthalenes (more than 3 chlorine atoms)	x			no threshold level
B-8	Radioactive Substances	x			no threshold level
B-9	Certain Shortchain Chlorinated Paraffins (Alkanes, C10-C13, chloro)	x			10g/kg

* For materials in this Table with no threshold level, quantities occurring as unintentional trace contaminants should not be listed in Material Declarations and in the Inventory

