



EUROPA-KOMMISSIONEN

Bruxelles, den 12.3.2010
KOM(2010)88 endelig

**MEDDELELSE FRA KOMMISSIONEN
TIL RÅDET**

En vurdering af forbindelsen mellem IMO's Hongkongkonvention om sikker og miljømæssigt forsvarlig ophugning af skibe, Baselkonventionen og EU's forordning om overførsel af affald

MEDDELELSE FRA KOMMISSIONEN TIL RÅDET

En vurdering af forbindelsen mellem IMO's Hongkongkonvention om sikker og miljømæssigt forsvarlig ophugning af skibe, Baselkonventionen og EU's forordning om overførsel af affald

1. INDLEDNING

Efter at Kommissionen havde fremlagt sin meddelelse om en EU-strategi for forbedret ophugning af skibe¹, opfordrede Rådet den 21. oktober 2009 Kommissionen til at foretage en vurdering af forbindelsen mellem IMO's Hongkongkonvention om sikker og miljømæssigt forsvarlig ophugning af skibe ("Hongkongkonventionen"), FN's Baselkonvention og EU's forordning om overførsel af affald² og aflægge rapport herom til Rådet i 2010. Rapporten kunne om fornødent ledsages af forslag til lovgivning, der er afstemt efter de relevante beslutninger, som er vedtaget af partskonferencerne under Baselkonventionen og Hongkongkonventionen.

I denne meddelelse vurderes forbindelsen mellem de tre nævnte retlige instrumenter, således som der blev anmodet om i Rådets konklusioner, ihukommende at Rådet anser det for at have stor betydning at sikre, at der er komplementaritet og indbyrdes konsekvens mellem de forskellige juridiske bestemmelser om ophugning af skibe. Rådet omtalte også den igangværende internationale vurdering af niveauet for den kontrol og håndhævelse, der fastlægges ved Baselkonventionen og Hongkongkonventionen. Kommissionen vil overveje i en senere fase at lægge førnævnte beslutninger til grund for eventuelle lovgivningsforslag, herunder foranstaltninger til gennemførelse af Hongkongkonventionen. Inden der fremsættes forslag til ny EU-lovgivning eller ændring af eksisterende lovgivning, er der behov for en vurdering af de miljømæssige, økonomiske og sociale virkninger³.

2. DE FORSKELLIGE RETLIGE INSTRUMENTERS ANVENDELSESOMRÅDE, MÅL OG ANVENDELSE

2.1 Hongkongkonventionen

Hongkongkonventionen blev vedtaget den 15. maj 2009 og er åben for undertegnelse og ratifikation af de lande, der er medlem af IMO. Kun EU's medlemsstater kan blive kontraherende part i konventionen, ikke EU som sådan.

2.1.1 Mål

Hongkongkonventionen repræsenterer et stort skridt fremad for det internationale samfund og bygger på et "vugge-til-grav"-princip, nemlig et kontrol- og håndhævelsessystem, der omfatter hele et skibs levetid lige fra dets konstruktion, bygning og drift til dets ophugning.

¹ KOM(2008) 767 endelig.

² Forordning (EF) nr. 1013/2006 af 14. juni 2006 om overførsel af affald, EUT L 190 af 12.7.2006, s. 1.

³ SEK(2009) 92.

Konventionen fastsætter nogle globalt gældende obligatoriske krav, der tilsigter en reelt sikker og miljømæssigt forsvarlig ophugning af skibe. For at højne standarden inden for branchen for ophugning af skibe hviler konventionen først og fremmest på syn og certificering af skibe, godkendelse af skibsophugningsanlæggene og en række specifikke krav såsom en forpligtelse for skibenes ejere til at udarbejde en fortegnelse over farlige materialer om bord på deres skibe, for skibsophugningsanlæggene til at opstille en ophugningsplan for skibene og for flagstaterne til at udføre et afsluttende syn, hvorefter de kan udstede et internationalt ophugningscertifikat. Et af de vigtige elementer er at begrænse brug af farlige materialer inden for skibsbygning.

2.1.2 Anvendelsesområde: Hvilke skibe er omfattet?

Hongkongkonventionen gælder for de fleste privatejede skibe og handelsskibe, dog med enkelte undtagelser⁴. Konventionen gælder ikke for mindre skibe, dvs. skibe med en bruttotonnage på mindre end 500, krigsskibe, flådehjælpeskibe og andre skibe, der ejes eller opereres af staten til ikke-kommerciel brug, samt skibe i indenlandsk sejlads. Konventionen fastsætter dog, at disse skibe skal handle i overensstemmelse med konventionen, så vidt det er rimeligt og praktisk muligt. Konventionen omfatter udtjente skibe, idet der omtales skibe, "hvorfra alt udstyr er fjernet, eller som er under bugsering", men begreberne "affald" og "farligt affald" nævnes ikke.

2.1.3 Anvendelsesområde: Hvilke anlæg er omfattet?

Hongkongkonventionen gælder for skibsophugningsanlæg, hvorved der forstås "et nærmere bestemt område, som er en lokalitet, et værft eller et anlæg, som benyttes til ophugning af skibe"⁵. Ved ophugning af skibe forstås demontering af skibe med henblik på genvinding af komponenter og materialer til oparbejdning og genbrug, herunder lokal opbevaring og behandling af komponenter og materialer på ophugningsstedet. Midlertidige operationer, yderligere bearbejdning samt deponering og håndtering af affald i særskilte anlæg er ikke omfattet⁶.

2.1.4 Anvendelse

Hver part skal sikre, at skibe, der sejler under dens flag eller opererer under dens myndighed, synes og certificeres i overensstemmelse med konventionen⁷. En ejer af et skib, som har til hensigt at hugge skibet op, pålægges at give flagstatens administration skriftlig meddelelse herom i god tid, således at administrationen kan forberede syn og certificering⁸.

Skibsophugningsanlæg, der opererer inden for en kontraherende parts jurisdiktion, skal opfylde konventionens krav og godkendes i overensstemmelse med konventionen. Skibsophugningsanlæg skal udarbejde en ophugningsplan for hvert skib. Konventionen indeholder bestemmelser om informationsudveksling mellem parterne, inspektion af skibe og overtrædelser.

Ophugningsanlæg skal forvaltes på en sådan måde, at skadevirkninger for menneskers sundhed og miljøet undgås, og at der er sørget for sikker og miljømæssigt forsvarlig

⁴ Artikel 2, stk. 7, og artikel 3.

⁵ Artikel 2, stk. 11.

⁶ Artikel 2, stk. 10.

⁷ Artikel 5.

⁸ Regel 24.

håndtering af farlige materialer, et effektivt beredskab og sikkerhed og uddannelse for arbejdstagerne. Anlæggene skal indføre og anvende procedurer, der følger specifikke retningslinjer, der bliver udarbejdet af IMO. Der skal udarbejdes mindst seks retningslinjer til sikring af global og effektiv gennemførelse og håndhævelse af konventionen⁹. Den første retningslinje, som er om fortegnelsen over farlige materialer, blev vedtaget den 17. juli 2009¹⁰. Forberedelsen af retningslinjerne om sikker og miljømæssigt forsvarlig ophugning af skibe er langt fremme.

2.1.5 Håndhævelse

Parterne skal forbyde enhver overtrædelse af konventionen inden for deres jurisdiktion og fastsætte sanktioner, der er strenge nok til at afskrække mod overtrædelse af konventionen overalt. Parterne skal samarbejde om at konstatere overtrædelser af konventionen og om at håndhæve den.

Et skib, som befinder sig i en anden parts havn eller offshore-terminal, kan blive underkastet inspektion til kontrol af, om det er i overensstemmelse med konventionens bestemmelser. Sådanne inspektioner består kun i at kontrollere, at de relevante certifikater findes om bord, og hvis de er gyldige, skal de accepteres. Inspektioner kan kun udvides, hvis en anden part anmoder om det og kan fremlægge den fornødne dokumentation for anmodningen. Der skal sættes alt ind på at undgå, at et skib tilbageholdes eller forsinkes unødigt. Ellers har det krav på erstatning for ethvert lidt tab eller skade.

Hvis det konstateres, at et skib ikke er i overensstemmelse med konventionen, kan den part, der udfører inspektionen, tage skridt til at advare, tilbageholde, bortvise eller udelukke skibet fra sine havne. I så fald underretter den straks administrationen i skibets flagstat og IMO herom.

Hver part opretter en mekanisme for at sikre, at dens ophugningsanlæg overholder bestemmelserne, herunder indførelse og reel anvendelse af bestemmelser om inspektion, overvågning og håndhævelse samt tildeling af beføjelser til at få adgang og udtage prøver. Der kan indgå revisionsordninger heri¹¹. En part, der modtager en underbygget anmodning fra en anden part om undersøgelse¹² af et skib eller et skibsophugningsanlæg, skal foretage undersøgelsen og rapportere herom. Rapporten sendes til den anmodende part, herunder oplysning om, hvilke skridt der er eller bliver taget, og til IMO, som tager de fornødne skridt.

Det er på nuværende tidspunkt vanskeligt at vurdere, hvilket kontrol- og håndhævnelsesniveau Hongkongkonventionen som helhed vil føre til. Det system af kontrol- og håndhævelselementer, der er opstillet, er tilpasset til søfartserhvervets særlige karakter, mens succesen kommer i sidste ende til at afhænge af de økonomiske vilkår og af, med hvilken iver de kontraherende stater vedtager lovgivning og håndhæver den.

⁹ Se 4. resolution vedtaget på diplomatkonferencen den 15. maj 2009.

¹⁰ Resolution MEPC.179 (59).

¹¹ Regel 15.

¹² Artikel 9.

2.2 Baselkonventionen

Baselkonventionen om kontrol med grænseoverskridende transport af farligt affald og bortskaffelse heraf blev vedtaget i FN-regi i 1989. Både de enkelte medlemsstater og EU som sådan deltager i konventionen.

2.2.1 Mål

Baselkonventionen blev indgået primært som et middel til at regulere transport af farligt affald hen over landegrænser. Konventionens overordnede mål er at beskytte sundheden og miljøet mod de skadevirkninger, der kan følge af produktion, håndtering, grænseoverskridende transport og bortskaffelse af farligt affald.

2.2.2 Anvendelsesområde: Hvilke skibe er omfattet?

Konventionen gælder for farligt affald, andet affald (indsamlet husholdningsaffald og rester fra forbrænding af husholdningsaffald) og affald, som defineres som farligt affald i henhold til national lovgivning. Det er relevant for ophugning af skibe, eftersom et skib, der sendes til ophugning, normalt indeholder farlige materialer og derfor kan betragtes som transport af farligt affald. Det er faktisk muligt, at et skib kan blive til affald i henhold til konventionen og samtidig være defineret som et skib i henhold til andre internationale regler¹³. Baselkonventionen gælder således for alle skibe, der opfylder konventionens definition af "affald". Ingen skibstyper er undtaget.

2.2.3 Anvendelsesområde: Hvilke anlæg er omfattet?

Alle typer anlæg i de forskellige faser af affaldshåndtering er omfattet, således indsamling, transport, genanvendelse, genvinding og bortskaffelse; også efterfølgende kontrol af deponier er omfattet¹⁴.

2.2.4 Anvendelse

I Baselkonventionen forstås der ved "affald" stoffer eller genstande, som bortskaffes eller påtænkes bortskaffet, eller som skal bortskaffes i henhold til bestemmelser i den nationale lovgivning¹⁵. Parterne har en række generelle forpligtelser, bl.a. at sikre, at frembringelse og grænseoverskridende transport af farligt affald begrænses mest muligt, og at der etableres egnede anlæg til bortskaffelse¹⁶.

Ved konventionen oprettes der et kontrolsystem med en procedure for forudgående informeret samtykke (prior informed consent, PIC) ved transport af farligt affald over en eller flere grænser mellem parterne. Det betyder, at en sådan transport først kan finde sted, når der foreligger skriftlig tilladelse fra eksportlandet, importlandet og eventuelle transitlande, en kontrakt mellem eksportøren og bortskaffereren samt eventuelt en forsikring, garantistillelse eller en anden form for garanti.

¹³ Se beslutning VII/26, vedtaget i 2002.

¹⁴ Artikel 2, stk. 1, og bilag IV.

¹⁵ Artikel 2, stk. 1.

¹⁶ Artikel 4.

Princippet om miljømæssigt forsvarlig håndtering af farligt affald er et centralt mål, som gælder for alle anlæg til nyttiggørelse eller bortskaffelse af affald¹⁷. Ophugningsanlæg til skibe skal godkendes ifølge konventionens principper om miljømæssigt forsvarlig håndtering, som er yderligere uddybet i en række tekniske retningslinjer. I henhold til Baselkonventionens tekniske retningslinjer for ophugning af skibe accepteres strandværftsmetoden ikke, da der på alle tidspunkter af ophugningsprocessen foreskrives et uigennemtrængeligt underlag, som kan isolere skibet fuldstændigt¹⁸.

Ulovlig transport med farligt affald eller andet affald er kriminelt, og hver af parterne skal træffe de nødvendige retlige, administrative eller andre foranstaltninger til at gennemføre og håndhæve bestemmelserne i konventionen¹⁹.

Kontrolsystemet i konventionen omfatter også, at nogle parter kan indføre importforbud, og at der årlig aflægges beretning og skal udveksles oplysninger, samt en metode til bilæggelse af tvister.

Ved den såkaldte "Basel Ban Amendment" af 1995 forbydes al grænseoverskridende transport af farligt affald fra OECD, EU og Liechtenstein til andre lande²⁰. Den er endnu ikke trådt i kraft, men anvendes inden for EU.

2.2.5 Håndhævelse

Ulovlig transport skal forhindres ved hjælp af national/indenlandsk lovgivning, samarbejde mellem parterne og underretning af konventionens sekretariat²¹.

Konventionens mekanisme for at fremme gennemførelse og overholdelse²² skal fremme gennemførelse og overholdelse via et udvalg med 15 medlemmer. Den er forsonende, transparent og ikke-bindende.

Baselkonventionens håndhævelsessystem fungerer forholdsvis godt for de fleste former for farligt affald, men konventionen anvendes på forholdsvis få udtjente skibe og er for størsteparten af verdens handelsflåde vanskelig at håndhæve. Der er nogle specifikke problemer i systemet, nemlig konstatering i praksis af, hvornår et skib bliver til affald, og hvilket land der er eksportland ifølge Baselkonventionens definition.

2.3 EU-forordningen om overførsel af affald

2.3.1 Mål

Målet med EU's forordning om transport af affald er at beskytte miljøet under overførsel af affald²³. Den gennemfører Baselkonventionen på EU-plan, men også Baselforbuddet ved at forbyde al eksport af affald til bortskaffelse, uanset om det er farligt eller ikke, undtagen til EFTA-lande. Der er ikke mulighed for undtagelser. Alt affald, der overføres mellem EU-lande

¹⁷ Artikel 2.

¹⁸ Se beslutning VI/24, vedtaget i 2002.

¹⁹ Artikel 4, stk. 3 og 4.

²⁰ Se beslutning III/1, vedtaget i 1995.

²¹ Artikel 19.

²² Se beslutning VI/12, vedtaget i 2002.

²³ Forordning (EF) nr. 1013/2006 om overførsel af affald, EUT L 190 af 12.7.2006, s. 1, særlig betragtning 1 og 42.

og tredjelande og inden for EU, skal håndteres uden at bringe menneskers sundhed i fare og på en miljømæssigt forsvarlig måde i hele overførselsperioden og under nyttiggørelse og bortskaffelse. Kravene i EU-rammedirektivet om affald og anden EU-lovgivning, fx om arbejdstagernes sundhed og sikkerhed og vedrørende specifik håndtering af visse materialer såsom asbest, skal overholdes²⁴.

2.3.2 Anvendelsesområde: Hvilke skibe er omfattet?

Forordningen finder anvendelse på alle skibe, der er "affald" som defineret i EU-rammedirektivet om affald, dvs. når indehaveren skiller sig af med det eller agter eller er forpligtet til at skille sig af med det²⁵.

2.3.3 Anvendelsesområde: Hvilke anlæg er omfattet?

EU's affaldslovgivning omfatter håndtering af affald i alle faser og på alle typer anlæg, herunder midlertidig behandling, under hele overførselsperioden.

2.3.4 Anvendelse

Hvis et udtjent skib rummer farlige stoffer, der er opført på listen i forordningens bilag V (fx asbest eller PCB), hvilket ofte er tilfældet, er det omfattet af eksportforbuddet. Eksport af ikke-farlige udtjente skibe kan finde sted til anlæg, der kan håndtere affald miljømæssigt forsvarligt²⁶. Genanvendelsesanlæg i bestemmelseslandet skal drives i overensstemmelse med standarder for beskyttelse af sundhed og miljø, som i det store og hele svarer til kravene i EU.

2.3.5 Håndhævelse

Forordningen gælder umiddelbart i medlemsstaterne, som skal træffe alle nødvendige foranstaltninger for at sikre, at forordningen håndhæves, bl.a. ved at indføre sanktioner, der er effektive, står i rimeligt forhold til overtrædelsen og har afskrækkende virkning. Medlemsstaterne skal bl.a. indføre bestemmelser om inspektion af anlæg og virksomheder i henhold til rammedirektivet om affald og stikprøvekontrol af overførsler af affald eller den dermed forbundne nyttiggørelse eller bortskaffelse. Medlemsstaterne skal desuden samarbejde for at fremme forebyggelse og opdagelse af ulovlige overførsler. Medlemsstaterne skal udpege den eller de kompetente myndigheder, der er ansvarlige for anvendelsen af forordningen, og det faste personale og de kontaktpunkter, der er ansvarlige for samarbejdet og den fysiske kontrol²⁷.

I praksis er håndhævelse af forordningen vanskelig, når et skib bliver til affald uden for europæisk farvand, om end der af nationale domstole er afsagt flere kendelser²⁸. Det fremgår af nylige sager, at der hos nogle nationale myndigheder hersker en vis usikkerhed om, hvornår og hvordan reglerne om overførsel af affald skal anvendes, når der er mistanke om, at et skib er udtjent.

²⁴ Artikel 49, stk. 1.

²⁵ Direktiv 2008/98/EF om affald, EUT L 312 af 22.11.2008, s. 3.

²⁶ Artikel 2, stk. 8, og artikel 49.

²⁷ Artikel 50.

²⁸ Se meddelelsen om en EU-strategi for forbedret ophugning af skibe, KOM(2008) 767 endelig.

3. SAMMENLIGNING AF DE TRE INSTRUMENTER MED HENSYN TIL ANVENDELSESOMRÅDE, MÅL OG ANVENDELSE

EU's forordning om overførsel af affald og Baselkonventionen er allerede i kraft på europæisk plan. Baselkonventionen har i dag 172 kontraherende parter, deriblandt næsten alle medlemsstaterne, men ikke USA.

Flagstaternes og ophugningsstaternes vilje til at ratificere Hongkongkonventionen vil blive påvirket af, hvad der politisk, juridisk og økonomisk taler for og imod at deltage i konventionen. Flagstaterne anser det måske for attraktivt at blive part i en sådan konvention, der har forholdsvis klare og enkle regler, og som kan tilfredsstille offentlighedens krav om sikker og miljømæssigt forsvarlig ophugning af skibe uden at pålægge skibsrederne og administrationerne unødige byrder. Ophugningsstaterne vil muligvis forventes at støtte konventionen, hvis det viser sig, at størsteparten af skibsrederne kun sender deres skibe til anlæg, der opfylder de nye regler, og hvis omkostningerne til forbedring af ophugningserhvervet mere end opvejes af den økonomiske gevinst. For at konventionen kan træde i kraft, kræves der ratificering af såvel flagstater som ophugningsstater.

Hongkongkonventionen dækker hele livscyklussen for skibe med en bruttotonnage på mindst 500, dog med den sædvanlige undtagelse for krigsskibe og regeringsejede skibe, lige fra konstruktionsfasen til den miljøforsvarlige ophugning. EU-forordningen om overførsel af affald og Baselkonventionen dækker alle skibstyper, når de er affald og genstand for grænseoverskridende overførsel til miljøforsvarligt forvaltede anlæg.

Hongkongkonventionen begrænser ikke eksporten geografisk, når blot ophugningsanlægget er godkendt og beliggende i en part i konventionen. Bestemmelserne er rettet til flagstaterne, dvs. hvor skibene er registreret, og ophugningsstaterne.

I EU-forordningen om overførsel af affald er der nogle geografiske begrænsninger, idet eksport til visse lande er forbudt. Både Baselkonventionen og EU-forordningen om overførsel af affald kræver, at genanvendelsesanlæggene er godkendt. Bestemmelserne er rettet til eksportlandene, importlandene og i de relevante tilfælde transitlandene.

Alle tre retlige instrumenter omfatter demontering med henblik på genvinding af materialer og komponenter til oparbejdning og genbrug. Den efterfølgende forarbejdning og videre behandling af komponenter og materialer, såsom yderligere nyttiggørelses- og genanvendelsesprocesser og bortskaffelsesoperationer, er kun omfattet af Baselkonventionen og EU-forordningen om overførsel af affald. Sidstnævntes dækningsområde er særlig stort, da også anlæg, der udfører midlertidige operationer og efterfølgende endelig nyttiggørelse og bortskaffelse, er omfattet.

Kontrolsystemerne under Baselkonventionens og EU-affaldsoverførselsforordningens PIC-procedurer og eksportforbud tager sigte på at sikre, at udtjente skibe altid bliver underkastet miljømæssigt forsvarlig håndtering som defineret i de gældende retningslinjer under Baselkonventionen. EU-forordningen om overførsel af affald går endnu videre ved at gennemføre Baselforbuddet og forbyde al eksport af farligt affald til lande, der ikke er medlem af OECD. Hongkongkonventionen kræver, at parterne vedtager sådanne love, regler og standarder, som er nødvendige for at sikre, at ophugningsanlæg udformes, bygges og drives på sikker og miljømæssigt forsvarlig vis. Forberedelsen af de tekniske retningslinjer for sikker og miljømæssigt forsvarlig ophugning af skibe er langt fremme. Parterne bliver nødt til

at tage hensyn til de tekniske krav deri, når de gennemfører Hongkongkonventionen. Endvidere vil der blive udarbejdet retningslinjer for godkendelse af skibsophugningsanlæg.

I Hongkongkonventionen er "strandværfter" fortsat et ubesvaret spørgsmål, så længe IMO ikke har vedtaget retningslinjer herom. Ifølge Baselkonventionens tekniske retningslinjer og EU-forordningen om overførsel af affald kan "strandværfter" ikke accepteres som demonteringsmetode, og der stilles klart krav om et uigennemtrængeligt underlag, som kan isolere skibet fuldstændigt, på alle tidspunkter af ophugningsprocessen.

Hvad angår håndhævelse kan det anføres, at kontrol og håndhævelse af grænseoverskridende overførsel af farligt affald efter Baselkonventionen og EU-forordningen om overførsel af affald er grundig og fungerer forholdsvis godt for det meste farlige affald, men systemet kan i praksis vanskeligt håndhæves for udtjente skibe.

Om mekanismerne under Hongkongkonventionen i praksis kommer til at fungere effektivt, vil afhænge af en række forskellige faktorer, deriblandt ophugningsstaternes godkendelsespolitik, eventuel inddragelse af tredjepart i overvågning og revision af skibsophugningsanlæg, havnestatskontrollen i praksis og styrken af incitamenterne til at overholde reglerne i denne nye konvention.

4. DE NÆSTE SKRIDT

Inden der på internationalt plan kan tages nye proceduremæssige skridt, må det vurderes²⁹, om Hongkongkonventionens kontrol- og håndhævelsesforanstaltninger som helhed er lige så strenge som Baselkonventionens. Den syvende åbne arbejdsgruppe under Baselkonventionen, som mødes den 10.-15. maj 2010, er blevet bedt om at foretage en foreløbig vurdering af, om Hongkongkonventionen i den vedtagne form har et lige så højt niveau af kontrol og håndhævelse som Baselkonventionen. Først skal gruppen dog lægge sig fast på, hvilke kriterier der skal benyttes ved vurderingen. Resultaterne af vurderingen bliver dernæst forelagt til behandling for Baselkonventionens tiende partskonference, som træder sammen i oktober 2011. Når vurderingen foreligger, ventes det, at Baselkonventionens partskonference beslutter, om der skal foretages ændringer i konventionen.

EU bør på EU-plan bidrage til denne internationale debat om, om kontrolniveauet er tilsvarende, og vedtage eventuelle opfølgende tiltag. De enkelte medlemsstater opfordres kraftigt til at prioritere ratificering af Hongkongkonventionen højt, således at den kan træde i kraft snarest muligt og virkelig gøre en forskel, hvor tingene sker. Det må dog under alle omstændigheder bemærkes, at medlemsstaterne fortsat skal overholde deres juridiske forpligtelser i henhold til Baselkonventionen og EU-forordningen om overførsel af affald.

²⁹ Se beslutning IX/30, vedtaget i 2008.

	IMO-konventionen	Baselkonventionen	EU-forordningen om overførsel af affald
<u>Anvendelsesområde:</u> skibe	Alle udtjente privatejede skibe, dog ikke mindre skibe (< 500 GT); krigsskibe og andre statsejede skibe er ikke omfattet.	Alle udtjente skibe.	Alle udtjente skibe.
<u>Anvendelsesområde:</u> anlæg	Anlæg til første demontering og genanvendelse, men hverken midlertidige anlæg eller anlæg til efterfølgende forarbejdning og bortskaffelse af affald.	Alle affaldshåndteringsanlæg, herunder indsamling, transport, midlertidig og endelig nyttiggørelse og bortskaffelse.	Alle affaldshåndteringsanlæg, herunder indsamling, transport, midlertidig og endelig nyttiggørelse og bortskaffelse. Omfatter udtrykkelig midlertidige operationer.
Mål og anvendelse	Kontrol med skibe under konstruktion, bygning og drift og i ophugningsfasen. De specifikke krav til godkendelse og miljømæssigt forsvarlig håndtering af farligt affald er dog ikke klare, førend de IMO-retningslinjer, der er under udarbejdelse, er vedtaget.	PIC-procedure (procedure med forudgående informeret samtykke). Princippet om miljømæssigt forsvarlig håndtering af affald gælder for alle anlæg til nyttiggørelse eller bortskaffelse af affald, specifikt også for ophugning af skibe. I Baselretningslinjerne for miljømæssigt forsvarlig håndtering af ophugning af skibe accepteres "strandværfter" ikke (der foreskrives et uigennemtrængeligt underlag, som kan isolere skibet fuldstændigt).	PIC-procedure. "Baselforbuddet" gælder, idet eksport af farligt affald fra OECD-lande til alle anlæg i lande uden for OECD er forbudt. Eksport af ikke-farligt affald er ikke tilladt til anlæg, der ikke praktiserer miljømæssigt forsvarlig håndtering. EU-forordningen henviser udtrykkelig til Baselkonventionens tekniske retningslinjer for miljømæssigt forsvarlig håndtering.