



EUROPA-KOMMISSIONEN

Bruxelles, den 23.3.2012
COM(2012) 120 final

2012/0056 (NLE)

Forslag til

RÅDETS AFGØRELSE

om et krav til medlemsstaterne om i Den Europæiske Unions interesse at ratificere eller tiltræde Hongkongkonventionen om sikker og miljømæssigt forsvarlig ophugning af skibe af 2009

BEGRUNDELSE

Udviklingen inden for og den fortsatte brug af uforsvarlige og usikre metoder til ophugning af skibe er stærkt bekymrende. Hovedparten af de store søgående handelsskibe ophugges efter den driftsmæssige levetid stadig på substandardanlæg i Asien (Indien, Pakistan og Bangladesh), normalt ved den såkaldte "strandværftsmetode" og med betydelige miljø- og sundhedsmæssige følger.

Situationen vil formentlig blive forværret, idet det forventes, at et stort antal skibe sendes til ophugning i de kommende år som følge af den globale flådes overkapacitet, der skønnes at vare ved i mindst 5-10 år. Dertil kommer, at ophugning af skibe vil kulminere omkring udfasningstidspunktet for enkeltskrogede tankskibe (2015), og at dette ventes primært at finde sted på de anlæg, der har de laveste standarder.

Den nuværende lovgivning¹ på internationalt og europæisk plan har vist sig ikke at kunne sætte en stopper for disse metoder til ophugning af skibe.

Den nuværende udbredte manglende overholdelse af reglerne hænger sammen med:

- den manglende ophugningskapacitet i OECD, især for de største handelsskibes vedkommende
- hård og unfair konkurrence mellem substandardanlæggene og andre anlæg med højere tekniske standarder, som kun kan dække markedsnicher for særlige skibstyper såsom små skibe og statsejede skibe, herunder krigsskibe eller dedikerede skibsejeres flåde
- det forhold, at den nuværende lovgivning ikke er tilpasset de særlige forhold for skibe og international søfart.

For at forbedre situationen anmodede Baselkonventionens parter i 2004 Den Internationale Søfartsorganisation (IMO) om at opstille obligatoriske krav for ophugning af skibe².

Hongkongkonventionen om sikker og miljømæssigt forsvarlig ophugning af skibe (herefter Hongkongkonventionen) blev vedtaget af IMO i maj 2009. Den skal ratificeres af et tilstrækkeligt antal store flag- og ophugningsstater, før den kan træde i kraft og føre til resultater.

Den Europæiske Union og dens medlemsstater har sammenlignet niveauerne for kontrol og håndhævelse i Hongkong- og Basel-konventionerne i deres helhed. Den konklusion, man nåede frem til i april 2010, var, at det som en foreløbig vurdering og under et livscyklus-perspektiv kan konkluderes, at Hongkongkonventionen ser ud til at give et niveau af kontrol og håndhævelse, som mindst svarer til det, der gives i Baselkonventionen, for skibe, som er affald i henhold til Baselkonventionen, og for skibe, for hvilke Hongkongkonventionen

¹ Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 1013/2006 af 14. juni 2006 om overførsel af affald på europæisk plan og Baselkonventionen om kontrol med grænseoverskridende overførsel af farligt affald og bortskaffelse heraf på internationalt plan.

² Beslutning nr. VII/26 om miljømæssigt forsvarlig forvaltning af skibsophugning, vedtaget på den 7. konference mellem Baselkonventionens parter.

gælder, samt skibe, der håndteres tilsvarende i henhold til sidstnævnte konventions artikel 3, stk. 4.³

I oktober 2011 opfordrede Baselkonventionens parter til en ratifikation af Hongkongkonventionen for at muliggøre dens ikrafttræden⁴.

På EU-plan vedtog Kommissionen i 2007 en grøn bog om forbedret skibsofhugning og i 2008 en meddelelse med forslag til en EU-strategi for skibsofhugning⁵. Denne strategi indeholdt forslag til foranstaltninger til at forbedre skibsofhugningsforholdene snarest muligt, herunder i den mellemliggende periode, indtil Hongkongkonventionen træder i kraft⁶: dvs. at udarbejde foranstaltninger vedrørende centrale elementer i konventionen, at opmuntre til frivillig handling fra branchens side, at give teknisk assistance og støtte til udviklingslande og at sørge for en forbedret håndhævelse af den nuværende lovgivning.

I sine konklusioner vedrørende EU-strategien om ophugning af skibe støttede Rådet Hongkongkonventionen og understregede, at den er et vigtigt skridt for det internationale samfund, og at den tilvejebringer et omfattende system til kontrol og håndhævelse "fra vugge til grav". Rådet opfordrede kraftigt medlemsstaterne til at ratificere konventionen som en prioritet, så den hurtigt kan træde i kraft, og der opnås en virkelig og effektiv ændring af praksis⁷.

³ Fremlagt af Den Europæiske Union og dens medlemsstater og tilgængelig på: <http://archive.basel.int/ships/oewg-vii12-comments/comments/eu.doc>

⁴ Beslutning nr. X/AA om miljømæssigt forsvarlig skibsofhugning, vedtaget på den 10. konference mellem Baselkonventionens parter.

⁵ Meddelelse KOM(2008) 767 endelig af 19. november 2008 med titlen "En EU-strategi for forbedret ophugning af skibe" og konsekvensanalyse heraf i Kommissionens arbejdsdokument SEK(2008) 2846.

⁶ Hongkongkonventionen om sikker og miljømæssigt forsvarlig ophugning af skibe

⁷ Konklusioner vedtaget af Rådet den 21. oktober 2009, kan findes på http://www.consilium.europa.eu/uedocs/cms_data/docs/pressdata/en/envir/110626.pdf.

Forslag til

RÅDETS AFGØRELSE

om et krav til medlemsstaterne om i Den Europæiske Unions interesse at ratificere eller tiltræde Hongkongkonventionen om sikker og miljømæssigt forsvarlig ophugning af skibe af 2009

RÅDET FOR DEN EUROPÆISKE UNION HAR —

under henvisning til traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde, særlig artikel 192, stk. 1, sammenholdt med artikel 218, stk. 6, litra a), nr. v), og artikel 218, stk. 8, første afsnit,

under henvisning til forslag fra Europa-Kommissionen,

under henvisning til Europa-Parlamentets godkendelse, og

ud fra følgende betragtninger:

- (1) Skibe, som er affald, er på internationalt plan underlagt Baselkonventionen om kontrol med grænseoverskridende transport af farligt affald og bortskaffelsen heraf. På europæisk plan er disse skibe underlagt Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 1013/2006 af 14. juni 2006 om overførsel af affald⁸. Nævnte forordning gennemfører Baselkonventionen samt en ændring⁹ til konventionen vedtaget i 1995, som endnu ikke er trådt i kraft, og som indfører et forbud mod eksport af farligt affald fra EU-medlemsstater til lande, der ikke er medlem af Organisationen for Økonomisk Samarbejde og Udvikling (OECD). Eftersom skibe indeholder farlige materialer, klassificeres de generelt som farligt affald og må derfor ikke eksporteres til ophugning på anlæg i lande, der ikke er medlem af OECD.
- (2) Der har på internationalt og europæisk plan været betydelige vanskeligheder forbundet at anvende den eksisterende lovgivning på skibe.
- (3) Hongkongkonventionen om sikker og miljømæssigt forsvarlig ophugning af skibe fra 2009 (i det følgende benævnt "konventionen") blev vedtaget inden for rammerne af Den Internationale Søfartsorganisation (IMO) den 15. maj 2009 som følge af drøftelserne på den internationale konference om sikker og miljømæssigt forsvarlig ophugning af skibe¹⁰.

⁸ EUT L 190 af 12.7.2006, s. 1.

⁹ Ændring til Baselkonventionen ("Basel-forbuddet") vedtaget af Baselkonventionens parter ved beslutning nr. III/1.

¹⁰ Konferencens slutdokument (SR/CONF/45).

- (4) Konventionen har til formål at sikre, at skibe, når de ophugges efter driftslevetiden, ikke udgør unødvendig fare for menneskers sundhed og sikkerhed og for miljøet. Konventionen omhandler problemstillingerne i forbindelse med skibsophugning i deres helhed samt fremlagte problemstillinger vedrørende arbejds- og miljøforhold på mange af verdens skibsophugningspladser.
- (5) Miljømæssigt forsvarlig håndtering af skibsophugning prioriteres højt af Den Europæiske Union¹¹, og hurtig gennemførelse af konventionen er en af de centrale foranstaltninger, der foreslås i Kommissionens meddelelse "En EU-strategi for forbedret ophugning af skibe"¹².
- (6) Indtil nu har ingen medlemsstater imidlertid ratificeret eller tiltrådt konventionen, og kun tre medlemsstater har undertegnet den. Medlemsstaternes ratifikation eller tiltrædelse af konventionen ville have vægt på den internationale scene og fremskynde konventionens ikrafttræden.
- (7) Nogle bestemmelser i konventionen hører under Unionens enekompetence med hensyn til skibsophugning.
- (8) Unionen kan ikke ratificere konventionen, da kun stater kan være parter i den.
- (9) Rådet bør derfor påbyde medlemsstaterne at ratificere eller tiltræde konventionen i Unionens interesse —

VEDTAGET DENNE AFGØRELSE:

Artikel 1

Efter ikrafttrædelsen af Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. XX (*om skibsophugning*) med henblik på gennemførelsen af Hongkongkonventionen om sikker og miljømæssigt forsvarlig ophugning af skibe ("konventionen"), der blev vedtaget den 15. maj 2009 i Den Internationale Søfartsorganisations regi, skal medlemsstaterne for de dele, der hører under Unionens enekompetence ratificere eller tiltræde konventionen.

Artikel 2

Medlemsstater træffer de nødvendige foranstaltninger til hurtigst muligt og under alle omstændigheder senest tre år efter datoen for denne afgørelses ikrafttræden at deponere deres instrumenter til ratifikation eller tiltrædelse af konventionen hos generalsekretæren for Den Internationale Søfartsorganisation.

Det skal senest fem år efter denne afgørelses ikrafttræden vurderes, hvordan ratifikationen eller tiltrædelsen skrider frem.

¹¹ Rådets konklusioner af 20. november 2006.

¹² KOM(2008) 767 endelig.

Artikel 3

Denne afgørelse er rettet til medlemsstaterne.

Udfærdiget i Bruxelles, den

På Rådets vegne
Formanden