



EUROPA-PARLAMENTET

2009 - 2014

Mødedokument

A7-0166/2014

11.3.2014

HENSTILLING

om udkast til Rådets afgørelse vedrørende medlemsstaternes ratifikation eller tiltrædelse i Den Europæiske Unions interesse af den internationale Hongkongkonvention af 2009 om sikker og miljømæssigt forsvarlig ophugning af skibe

(15902/2013 – C7-0485/2013 – 2012/0056(NLE))

Udvalget om Miljø, Folkesundhed og Fødevarerikkerhed

Ordfører: Carl Schlyter

Tegnforklaring

- * Høringsprocedure
- *** Godkendelsesprocedure
- ***I Almindelig lovgivningsprocedure (førstebehandling)
- ***II Almindelig lovgivningsprocedure (andenbehandling)
- ***III Almindelig lovgivningsprocedure (tredjebehandling)

(Proceduren afhænger af, hvilket retsgrundlag der er valgt i udkastet til retsakt)

INDHOLD

	Side
FORSLAG TIL EUROPA-PARLAMENTETS LOVGIVNINGSMÆSSIGE BESLUTNING 5	
BEGRUNDELSE.....	6
RESULTAT AF DEN ENDELIGE AFSTEMNING I UDVALGET	10

FORSLAG TIL EUROPA-PARLAMENTETS LOVGIVNINGSMÆSSIGE BESLUTNING

om udkast til Rådets afgørelse vedrørende medlemsstaternes ratifikation eller tiltrædelse i Den Europæiske Unions interesse af den internationale Hongkongkonvention af 2009 om sikker og miljømæssigt forsvarlig ophugning af skibe (15902/2013 – C7-0485/2013 – 2012/0056(NLE))

(Godkendelse)

Europa-Parlamentet,

- der henviser til udkast til Rådets afgørelse (15902/2013),
 - der henviser til Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 1257/2013 af 20. november 2013 om ophugning af skibe og om ændring af forordning (EF) nr. 1013/2006 og direktiv 2009/16/EF¹,
 - der henviser til den anmodning om godkendelse, som Rådet har forelagt, jf. artikel 192, stk. 1, og artikel 218, stk. 6, andet afsnit, litra a), nr. v), og stk. 8, i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde (C7-0485/2013),
 - der henviser til forretningsordenens artikel 81 og artikel 90, stk. 7,
 - der henviser til henstilling fra Udvalget om Miljø, Folkesundhed og Fødevarerikkerhed (A7-0166/2014),
1. godkender Rådets afgørelse vedrørende medlemsstaternes ratifikation eller tiltrædelse i den internationale Hongkongkonvention af 2009 om sikker og miljømæssigt forsvarlig ophugning af skibe;
 2. pålægger sin formand at sende Parlamentets holdning til Rådet og Kommissionen samt til medlemsstaternes regeringer og parlamenter.

¹ EUT L 330 af 10.12.2013, s. 1.

BEGRUNDELSE

1. Hongkongkonventionen

Hongkongkonventionen om sikker og miljømæssigt forsvarlig ophugning af skibe blev vedtaget den 15. maj 2009 af Den Internationale Søfartsorganisation. Den skal ratificeres af de store flag- og ophugningsstater, før den kan træde i kraft og føre til resultater. Konventionen var den 9. januar 2014 blevet undertegnet af fem parter, og blot én part havde tiltrådt den (Norge)¹. Mange forventer, at konventionen ikke vil træde i kraft før 2020.

2. EU-forordningen om ophugning af skibe

I henhold til bestemmelserne i forordning (EF) nr. 1013/2006 om overførsel af affald er eksport af EU-skibe til lande, der ikke er medlemmer af OECD, med henblik på ophugning ulovligt. Eksport af farligt affald fra EU til lande, der ikke er medlemmer af OECD, har været forbudt siden 1998, og eftersom skibe har meget farligt materiale om bord, udgør ethvert skib, der skal ophugges, farligt affald. Desværre er eksportforbuddet ikke tilpasset til skibes særlige forhold, idet det er vanskeligt at fastlægge, hvornår skibe bliver til affald. Af denne grund har eksportforbuddet vist sig vanskeligt at håndhæve for udtjente skibe, og forbuddet er næsten systematisk blevet ignoreret af søtransportsektoren lige siden dets vedtagelse.

Den 20. november 2013 vedtog Europa-Parlamentet og Rådet forordning (EU) nr. 1257/2013 om ophugning af skibe. Formålet med denne forordning er at sikre miljømæssigt forsvarlig ophugning af EU-skibe. Forordningen har ligeledes til formål at lette ratifikationen af den internationale Hongkongkonvention af 2009 om sikker og miljømæssigt forsvarlig ophugning af skibe (i det følgende benævnt "Hongkongkonventionen").

Den nye forordning skal tidligst finde anvendelse den 31. december 2015 og senest den 31. december 2018. Når den træder i kraft, vil den undtage EU-skibe fra anvendelsesområdet for forordning (EF) nr. 1013/2006 om overførsel af affald. Den vil som sådan lovliggøre ophugning af EU-skibe i lande, der ikke er medlemmer af OECD, forudsat at ophugningen foretages på anlæg, der er optaget på en europæisk liste. For at blive optaget på den europæiske liste skal anlæggene overholde strenge standarder.

3. Hvad med "strandophugning"?

Det er af væsentlig betydning at minde om, at EU-lovgiveren i forbindelse med vedtagelsen af den nye forordning om ophugning af skibe gjorde anvendelse af sin udtrykkelige ret i medfør af artikel 1, stk. 2, i Hongkongkonventionen til at træffe strengere foranstaltninger for at sikre en oprigtigt sikker og miljømæssigt forsvarlig ophugning af skibe.

Dette er så meget desto vigtigere, eftersom der er en igangværende kontrovers om "strandophugning", som i øjeblikket er en udbredt metode til ophugning af skibe på en strand og på mudderbanker i et tidevandsområde. "Strandophugning" udsætter arbejdstagere for

¹ <http://www.imo.org/About/Conventions/StatusOfConventions/Documents/Status%20-%202014%20New%20Version.pdf>

store risici, både akutte og kroniske, og medfører alvorlig forurening af miljøet. Hongkongkonventionen udelukker desværre ikke "strandophugning".

EU-lovgiveren vedtog imidlertid bestemmelser i den nye forordning om ophugning af skibe, der tydeligt udelukker optagelsen af anlæg, som foretager "strandophugning", på den europæiske liste.

Først og fremmest fastlægger artikel 13 i forordning (EU) nr. 1257/2013 adskillige krav til skibsophugningsanlæg, og disse krav er umulige at overholde på en strand:

- litra c) om drift fra bygningsstrukturer
- litra f) om forebyggelse af negative virkninger på menneskers sundhed og miljøet, herunder påvisning af kontrol over enhver lækage, navnlig i tidevandsområder
- litra g), nr. i), om inddæmning af alle farlige materialer under hele skibsophugningsprocessen og tillige håndtering af farlige materialer samt farligt affald, der frembringes under skibsophugningsprocessen, udelukkende på uigennemtrængelige gulve med et effektivt afløbssystem og
- litra h) om sikring af, at nødhjælpsudstyr, f.eks. brandslukningsudstyr og køretøjer, ambulancer og kraner, hurtigt kan få adgang til skibet og til alle områder af skibsophugningsanlægget.

For det andet indeholder forordningen fire beskyttelsesforanstaltninger, der skal sikre overholdelse af disse kriterier:

- der er en regelmæssig attestering, bl.a. inspektioner på stedet foretaget af uafhængige inspektører, der kontrollerer skibsophugningsanlæg (artikel 15, stk. 4),
- Kommissionen skal vurdere ansøgninger i tredjelande, før der kan ske optagelse på listen (artikel 16, stk. 1, litra b)), en optagelse gælder i højst fem år (artikel 16, stk. 3), forlængelse er muligt, men kræver ajourført dokumentation (artikel 15, stk. 6), og Kommissionen skal slette et skibsophugningsanlæg fra listen i tilfælde af manglende overholdelse af kravene eller manglende forelæggelse af ajourført dokumentation i forbindelse med forlængelse (artikel 16, stk. 4),
- NGO'er kan anmode Kommissionen om at træffe foranstaltninger i tilfælde af manglende overholdelse af kravene (artikel 23), og
- Kommissionen kan foretage ad hoc-inspektioner (artikel 15, stk. 4).

For det tredje fastlægger betragtning 7 udtrykkeligt lovgiverens hensigt om at lede EU-skibe hen til skibsophugningsanlæg, der anvender sikre og miljømæssigt forsvarlige metoder til ophugning af skibe, i stedet for at lede dem til anlæg, der er under standard, hvilket i øjeblikket er praksis. Det fremgår desuden heraf, at skibsophugningsanlæg, der er beliggende i et tredjeland, bør sikre, at der opnås et højt beskyttelsesniveau for menneskers sundhed og miljøet, som i store træk svarer til beskyttelsesniveauet i Unionen. I modsat fald vil de ikke blive optaget på den europæiske liste.

Ophugning af et skib på en strand vil være i klar modstrid med bestemmelserne i direktiv 2008/98/EF om affald. Følgelig kan "strandophugning" på ingen måde anses for at kunne opnå et højt beskyttelsesniveau for menneskers sundhed og miljøet, som "i store træk svarer til beskyttelsesniveauet i Unionen". I forbindelse med lovgivningen af ophugning af EU-skibe i lande, der ikke er medlemmer af OECD, med henblik på at kunne regulere deres ophugning effektivt har lovgiveren således gjort det meget tydeligt, at dette udelukkende kan

ske på ordentlige anlæg.

4. Kommissionens forslag til ratifikation af Hongkongkonventionen

Kommissionen havde i sit forslag (COM(2012)120 endelig) foreslået, at alle medlemsstaterne skulle ratificere Hongkongkonventionen efter ikrafttrædelsen af den nye forordning om ophugning af skibe og under alle omstændigheder ikke senere end tre år efter ikrafttrædelsen af Rådets afgørelse.

5. Rådets afgørelse om ratifikation af Hongkongkonventionen

Rådet ændrede Kommissionens forslag således, at medlemsstaterne i henhold til det reviderede udkast til Rådets afgørelse ikke længere er forpligtet til at ratificere, men at de blot får mulighed herfor. Følgelig fastlægges der ikke en frist for ratificering for medlemsstaterne.

Rådets afgørelse præciserer endvidere som noget meget vigtigt, at udelukkende visse artikler i forordningen om ophugning af skibe indeholder bestemmelser om tilpasning til konventionen: artikel 5, stk. 9, [sic!] om ajourføring af fortegnelsen over farlige materialer, artikel 7, stk. 2, om skibsophugningsplanen, artikel 10, stk. 1, og artikel 10, stk. 2, om fortegnescertifikater og artikel 12, stk. 1, og artikel 12, stk. 3, om krav til skibe, der sejler under et tredjeland's flag, om at have en fortegnelse over farlige materialer om bord.

Rådets afgørelse indeholder – med rette! – *ikke* en henvisning til forskellige andre artikler, hvor den nye forordning går videre end bestemmelserne i Hongkongkonventionen, såsom bl.a.:

- artikel 13, der fastlægger krav til skibsophugningsanlæg, som er nødvendige for at blive optaget på den europæiske liste
- artikel 15, der fastlægger den specifikke dokumentation, der skal forelægges for at dokumentere overholdelse af bestemmelserne i artikel 13, herunder regelmæssige inspektioner på stedet
- artikel 16 om oprettelse og ajourføring af den europæiske liste
- artikel 23, som giver fysiske eller juridiske personer ret til at anmode om foranstaltninger i tilfælde af overtrædelse af artikel 13 sammen med artikel 15 og artikel 16, stk. 1, litra b), i denne forordning.

6. Bør vi godkende ratifikationen af Hongkongkonventionen, selv om den tillader "strandophugning"?

Hongkongkonventionen er utilfredsstillende ud fra et EU-synspunkt, hvilket også er grunden til, at den nye EU-forordning om ophugning af skibe som forklaret ovenfor gik videre end den. Konventionen er dog stadig en væsentlig forbedring på globalt plan i forhold til den nuværende situation. Eftersom bestemmelserne i den nye forordning om ophugning af skibe kun giver mulighed for ophugning af EU-skibe i lande, der ikke er medlemmer af OECD, når de er oprigtigt sikre og miljømæssigt forsvarlige, og eftersom forbuddet mod eksport af farligt affald fra lande, der er medlemmer af OECD, til lande, der ikke er medlemmer af OECD, i henhold til Baselkonventionen viste sig vanskeligt at håndhæve, er der ingen grund til at gøre indsigelse mod, at medlemsstaterne får mulighed for at ratificere Hongkongkonventionen som et skridt på globalt plan til at bevæge sig hen imod en mere sikker og miljømæssigt forsvarlig

ophugning af ikke-EU-skibe.

7. Er der en risiko for juridisk konflikt i tilfælde af Hongkongkonventionens ikrafttrædelse inden anvendelsen af den nye forordning om ophugning af skibe?

Som angivet ovenfor vil den nye forordning om ophugning af skibe lovliggøre ophugning af EU-skibe i lande, der ikke er medlemmer af OECD, forudsat at ophugningen foretages på anlæg, der er optaget på en europæisk liste. Den nye forordning skal tidligst finde anvendelse den 31. december 2015 og senest den 31. december 2018.

Der er en teoretisk mulighed for, at Hongkongkonventionen træder i kraft, før den nye forordning skal finde anvendelse (såfremt den nye forordning først skal finde anvendelse den 31. december 2018, og Hongkongkonventionen får tilstrækkelige ratifikationer frem til den 31. december 2016). I et sådant tilfælde vil medlemsstaterne give mulighed for ophugning af EU-skibe i lande, der ikke er medlemmer af OECD (tilmed på betingelser, der ikke ville være acceptable i EU), medens eksporten heraf stadig vil være forbudt i henhold til forordningen om overførsel af affald.

I lyset af den indtil videre meget langsomme ratifikation (blot én part er tiltrådt på næsten fem år) og de krævede tre betingelser for ratifikation (mindst 15 lande, hvis kombinerede handelsflåde repræsenterer mindst 40 % af den globale handelsflådes bruttotonnage, og hvis kombinerede maksimale årlige ophugningsmængde i de foregående 10 år udgør mindst 3 % af de samme landes kombinerede handelsflådes bruttotonnage) er der imidlertid ingen, der forventer, at konventionen træder i kraft før 2020.

Selv hvis dette alligevel skulle ske, indeholder den nye forordning om ophugning af skibe en revisionsklausul i artikel 30, der udløses senest 18 måneder før Hongkongkonventionens ikrafttrædelse. I det højst usandsynlige tilfælde, hvor Hongkongkonventionen træder i kraft før datoen for anvendelse af forordningen om ophugning af skibe, kan lovgiveren fremskynde datoen for anvendelse af den nye forordning for at undgå en juridisk konflikt.

8. Konklusion

Ordføreren henstiller følgelig til godkendelse af Rådets afgørelse, der giver medlemsstaterne mulighed for at ratificere eller tiltræde Hongkongkonventionen som et skridt på globalt plan til at bevæge sig hen imod en mere sikker og miljømæssigt forsvarlig ophugning af ikke-EU-skibe, samtidig med at han fastholder, at en oprigtigt sikker og miljømæssigt forsvarlig ophugning af skibe kun kan opnås ved at gå videre end bestemmelserne i Hongkongkonventionen, således som det er tilfældet i den nye EU-forordning om ophugning af skibe.

RESULTAT AF DEN ENDELIGE AFSTEMNING I UDVALGET

Dato for vedtagelse	10.3.2014
Resultat af den endelige afstemning	+ : 45 - : 4 0 : 1
Til stede ved den endelige afstemning - medlemmer	Elena Oana Antonescu, Sergio Berlato, Franco Bonanini, Biljana Borzan, Martin Callanan, Chris Davies, Bas Eickhout, Edite Estrela, Jill Evans, Elisabetta Gardini, Gerben-Jan Gerbrandy, Françoise Grossetête, Satu Hassi, Jolanta Emilia Hibner, Christa Kläß, Eija-Riitta Korhola, Claus Larsen-Jensen, Jo Leinen, Peter Liese, Zofija Mazej Kukovič, Linda McAvan, Andrés Perelló Rodríguez, Mario Pirillo, Anna Rosbach, Oreste Rossi, Carl Schlyter, Horst Schnellhardt, Richard Seeber, Dubravka Šuica, Claudiu Ciprian Tănăsescu, Thomas Ulmer, Glenis Willmott, Sabine Wils, Marina Yannakoudakis
Til stede ved den endelige afstemning - stedfortrædere	Margrete Auken, Inés Ayala Sender, Birgit Collin-Langen, Vicky Ford, Jutta Haug, Romana Jordan, Filip Kaczmarek, Judith A. Merkies, Marit Paulsen, Vittorio Prodi, Rebecca Taylor, Vladimir Urutchev
Til stede ved den endelige afstemning - stedfortrædere, jf. art. 187, stk. 2	John Stuart Agnew, Fabrizio Bertot, Bernd Lange, Erminia Mazzoni