



EUROPAPARLAMENTET

2009 - 2014

---

*Plenarhandling*

---

**A7-0166/2014**

11.3.2014

**\*\*\***

## **REKOMMENDATION**

om utkastet till rådets beslut om medlemsstaternas skyldighet att ratificera eller ansluta sig till internationella Hongkongkonventionen om säker och miljöriktig fartygsåtervinning (2009) i Europeiska unionens intresse (15902/2013 – C7-0485/2013 – 2012/0056(NLE))

Utskottet för miljö, folkhälsa och livsmedelssäkerhet

Föredragande: Carl Schlyter

***Teckenförklaring***

- \* Samrådsförfarande
- \*\*\* Godkännandeförfarande
- \*\*\*I Ordinarie lagstiftningsförfarande (första behandlingen)
- \*\*\*II Ordinarie lagstiftningsförfarande (andra behandlingen)
- \*\*\*III Ordinarie lagstiftningsförfarande (tredje behandlingen)

(Det angivna förfarandet baseras på den rättsliga grund som angetts i förslaget till akt.)

## INNEHÅLL

	<b>Sida</b>
FÖRSLAG TILL EUROPAPARLAMENTETS LAGSTIFTNINGSRESOLUTION.....	5
MOTIVERING .....	6
RESULTAT AV SLUTOMRÖSTNINGEN I UTSKOTTET .....	10



## FÖRSLAG TILL EUROPAPARLAMENTETS LAGSTIFTNINGSRESOLUTION

**om utkastet till rådets beslut om medlemsstaternas skyldighet att ratificera eller ansluta sig till internationella Hongkongkonventionen om säker och miljöriktig fartygsåtervinning (2009) i Europeiska unionens intresse (15902/2013 – C7-0485/2013 – 2012/0056(NLE))**

**(Godkännande)**

*Europaparlamentet utfärdar denna resolution*

- med beaktande av utkastet till rådets beslut (15902/2013),
  - med beaktande av Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 1257/2013 av den 20 november 2013 om återvinning av fartyg och om ändring av förordning (EG) nr 1013/2006 och direktiv 2009/16/EG<sup>1</sup>,
  - med beaktande av den begäran om godkännande som rådet har lagt fram i enlighet med artikel 192.1 samt artikel 218.6 andra stycket a led v, och artikel 218.8, i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt (C7-0485/2013),
  - med beaktande av artiklarna 81 och 90.7 i arbetsordningen,
  - med beaktande av rekommendationen från utskottet för miljö, folkhälsa och livsmedelssäkerhet (A7-0166/2014).
1. Europaparlamentet godkänner rådets beslut om medlemsstaternas skyldighet att ratificera eller ansluta sig till den internationella Hongkongkonventionen om säker och miljöriktig fartygsåtervinning (2009).
  2. Europaparlamentet uppdrar åt talmannen att översända parlamentets ståndpunkt till rådet och kommissionen samt till medlemsstaternas regeringar och parlament.

---

<sup>1</sup> EUT L 330, 10.12.2013, s. 1.

## MOTIVERING

### 1. Hongkongkonventionen

Den internationella konventionen för säker och miljöriktig fartygsåtervinning (nedan kallad Hongkongkonventionen) antogs den 15 maj 2009 inom ramen för Internationella sjöfartsorganisationen. Den måste ratificeras av de större flagg- och återvinningsstaterna för att kunna träda i kraft och få genomslag. Den 9 januari 2014 hade konventionen undertecknats av fem parter och bara en part hade än så länge anslutit sig (Norge)<sup>1</sup>. På många håll förväntas det att konventionen inte kommer att träda i kraft förrän 2020.

### 2. EU:s förordning om fartygsåtervinning

I enlighet med bestämmelserna i förordning (EG) nr 1013/2006 om transport av avfall är export av EU-flaggade fartyg till länder utanför OECD olaglig. Sedan 1998 är det förbjudet att exportera farligt avfall från EU till länder utanför OECD; mot bakgrund av de många farliga material som finns ombord på fartyg utgör alla fartyg som ska demonteras farligt avfall. Exportförbudet är tyvärr inte anpassat till de speciella förhållanden som gäller för fartyg, eftersom det är svårt att avgöra när fartyg övergår till att bli avfall. Därför blev exportförbudet svårt att genomdriva för fartyg som utgör avfall och har i själva verket så gott som systematiskt negligerats av rederierna sedan det infördes.

Den 20 november 2013 antog Europaparlamentet och rådet förordning (EU) nr 1257/2013 om fartygsåtervinning. Syftet med förordningen är att garantera miljöriktig återvinning av EU-flaggade fartyg. Förordningen syftar också till att underlätta ratificeringen av 2009 års internationella Hongkongkonvention om säker och miljöriktig fartygsåtervinning (nedan kallad *Hongkongkonventionen*).

Den nya förordningen ska börja tillämpas tidigast den 31 december 2015 och senast den 31 december 2018. Den ska i tillämpliga fall undanta EU-flaggade fartyg från räckvidden i förordning (EG) nr 1013/2006 om transport av avfall. Förordningen ska på så sätt legalisera återvinningen av EU-flaggade fartyg i länder utanför OECD under förutsättning att återvinningen görs i anläggningar som tagits upp på en europeisk förteckning. För att tas upp på förteckningen måste anläggningarna följa stränga normer.

### 3. Om synen på så kallad strandning

Det är av allra största vikt att påminna om att EU:s lagstiftare vid antagandet av den nya förordningen om fartygsåtervinning har utnyttjat den uttalade rättighet som anges i artikel 1.2 i Hongkongkonventionen om att vidta strängare åtgärder för att kunna garantera en verkligt säker och miljöriktig fartygsåtervinning.

Detta är desto viktigare med tanke på den pågående tvisten om ”strandning” – den metod som för närvarande är den mest använda och som består i att fartyg huggs upp på stränder eller i

---

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

gyttjiga tidvattenområden. ”Strandningen” innebär att arbetstagarna utsätts för stora risker, både omedelbara och kroniska, och medför omfattande miljöföroreningar. I Hongkongkonventionen finns tyvärr inte något förbud mot ”strandning”.

EU:s lagstiftare införde dock bestämmelser i den nya förordningen om fartygsåtervinning som uttryckligen innebär att anläggningar som genomför så kallade strandningar inte kan tas upp på den europeiska förteckningen.

I artikel 13 i förordning (EU) nr 1257/2013 finns för det första flera krav för fartygsåtervinningsanläggningar som omöjligt kan uppfyllas på en strand:

- De ska enligt led c drivas från permanenta konstruktioner.
- De ska enligt led f förhindra negativa effekter på människors hälsa och miljön, bland annat genom att påvisa att alla läckage kan kontrolleras, särskilt i tidvattenområden.
- De ska enligt led g i) innesluta alla farliga material ombord under hela fartygsåtervinningsprocessen för att förhindra utsläpp av dessa material i miljön och dessutom hantera farliga material och avfall som uppstår under fartygsåtervinningsprocessen endast på ogenomsläppliga underlag med effektiva dräneringssystem.
- De ska enligt led h se till att utrustning för nödsituationer, såsom brandbekämpningsutrustning och brandfordon, ambulanser och lyftkranar, snabbt kan sättas in på fartyget överallt på fartygsåtervinningsanläggningen.

För det andra innehåller förordningen fyra garantier för att kriterierna ska uppfyllas:

- Det finns regelrätta certifieringar, inklusive inspektioner på plats av oberoende kontrollörer (artikel 15.4).
- Kommissionen ska bedöma ansökningar från tredjeländer före upptagande på förteckningen (artikel 16.1 b) och ett upptagande ska gälla i högst fem år (artikel 16.3), samt kunna förnyas, vilket dock ska kräva att det lämnas in uppdaterad bevisning (artikel 15.6) och kommissionen ska stryka en fartygsåtervinningsanläggning från förteckningen när den inte uppfyller kraven eller när den uppdaterade bevisningen inte lämnats i samband med förnyandet (artikel 16.4).
- Icke-statliga organisationer kan begära att kommissionen vidtar åtgärder om kraven inte skulle uppfyllas (artikel 23).
- Kommissionen kan skicka ut tillfälliga inspektörer (artikel 15.4).

För det tredje anges det uttryckligen i skäl 7 att avsikten med förordningen är att sända EU-flaggade fartyg bort från undermåliga anläggningar till fartygsåtervinningsanläggningar som tillämpar säkra och miljövänliga metoder för demontering av fartyg. I förordningen anges det också att fartygsåtervinningsanläggningar i tredjeländer ska ha hög nivå på skyddet för människors hälsa och miljön som i huvudsak motsvarar skyddet inom EU, annars tas de inte upp på den europeiska förteckningen.

Demonteringen av fartyg på stränder strider tydligt mot bestämmelserna i ramdirektivet om avfall 2008/98/EG. ”Strandning” kan därför inte ens med den mest generösa fantasi betraktas som en hög nivå på skyddet av människors hälsa och miljön som ”i huvudsak motsvarar relevanta unionsnormer”. När lagstiftarna legaliserar återvinningen av EU-flaggade fartyg i

länder utanför OECD för att effektivt kunna reglera återvinningen framgår det mycket tydligt att detta får göras endast i lämpliga anläggningar.

#### **4. Kommissionens förslag om ratificering av Hongkongkonventionen**

Kommissionen föreslog i COM(2012)0120 att alla medlemsstater skulle vara tvungna att ratificera Hongkongkonventionen när den nya förordningen om fartygsåtervinning trädde i kraft eller senast tre år efter det att rådets beslut trätt i kraft.

#### **5. Rådets beslut om ratificering av Hongkongkonventionen**

Rådet ändrade kommissionens förslag: I det ändrade förslaget till rådets beslut är inte längre medlemsstaterna tvungna att ratificera, de har bara tillstånd att göra detta; följaktligen anges ingen tidsfrist för när medlemsstaterna måste ratificera.

Dessutom, och inte minst, förtydligas det i rådets beslut att bara vissa artiklar i förordningen om fartygsåtervinning innebär en anpassning till konventionen: Artiklarna 5.9 [sic!] om uppdatering av förteckningen över farliga material, 7.2 om fartygets återvinningsplan, 10.1 och 10.2 om inventeringsintyg, och 12.1 och 12.3 om kravet för fartyg som för ett tredjelands flagg att ombord ha en förteckning över farliga material.

I rådets beslut saknas – helt riktigt – följande: Hänvisning till andra artiklar där förordningen går längre än Hongkongkonventionen, till exempel

- artikel 13 som anger nödvändiga krav på fartygsåtervinningsanläggningar som ska tas upp på den europeiska förteckningen,
- artikel 15 som anger de särskilda bevis som ska finnas för att visa efterlevnaden av artikel 13, inklusive regelbundna inspektioner på plats,
- artikel 16 om upprättande och uppdatering av den europeiska förteckningen,
- artikel 23 som ger fysiska eller juridiska personer rätt att begära åtgärd vid eventuella överträdelser av artikel 13 i kombination med artikel 15 och 16.1 b i samma förordning.

#### **6. Bör vi samtycka till ratificeringen av Hongkongkonventionen trots att den tillåter så kallad strandning?**

Hongkongkonventionen är otillfredsställande ur EU:s perspektiv, vilket är skälet till varför EU:s nya förordning om fartygsåtervinning tydligt går längre, vilket förklaras ovan. På global nivå är konventionen ändå en viktig förbättring i förhållande till dagens situation. Eftersom bestämmelserna i den nya förordningen om fartygsåtervinning endast medger återvinning av EU-flaggade fartyg i länder utanför OECD om denna återvinning är verkligt säker och miljöriktig, och eftersom exportförbudet mot farligt avfall från OECD till länder utanför OECD enligt Baselkonventionen blev svårt att genomdriva, så finns det inga skäl att motsätta sig att medlemsstaterna ratificerar Hongkongkonventionen som ett sätt att på global nivå komma ett steg närmare säkrare och mer miljöriktig återvinning av fartyg från länder utanför EU.

#### **7. Finns det någon risk för en juridisk konflikt om Hongkongkonventionen träder i kraft innan den nya förordningen om fartygsåtervinning har börjat tillämpas?**



Den nya förordningen ska, som vi fastslog här ovan, legalisera återvinningen av EU-flaggade fartyg i länder utanför OECD under förutsättning att återvinningen sker i anläggningar som tagits upp på en europeisk förteckning. Den nya förordningen ska börja tillämpas tidigast den 31 december 2015 och senast den 31 december 2018.

Det finns en teoretisk möjlighet att Hongkongkonventionen träder i kraft innan den nya förordningen har börjat tillämpas (om den nya förordningen börjar tillämpas först den 31 december 2018 och tillräckligt många ratificerar Hongkongkonventionen fram till den 31 december 2016). Då skulle medlemsstaterna tillåta att EU-flaggade fartyg skrotas i länder utanför OECD (dessutom under förhållanden som inte skulle vara godtagbara inom EU), medan exporten av dem fortfarande skulle vara förbjuden enligt förordningen om transport av avfall.

Mot bakgrund av att ratificeringen hittills har tagit mycket lång tid (bara en part har anslutit sig på närmare fem år) och de krävande tre villkoren för ratificering (minst 15 stater vars sammanlagda handelsflotta uppgår till minst 40 procent av världshandelsflottans bruttotonnage och vars sammanlagda maximala årliga fartygsåtervinningsvolym under de föregående tio åren uppgår till minst 3 procent av det sammanlagda bruttotonnaget av dessa staters handelsflotta) är det dock ingen som förväntar sig att konventionen träder i kraft före 2020.

Om detta trots allt skulle ske finns det i den nya förordningen om fartygsåtervinning en klausul om översyn i artikel 30 som kan utlösas senast 18 månader innan Hongkongkonventionen träder i kraft. I det högst osannolika fall att Hongkongkonventionen träder i kraft innan förordningen om fartygsåtervinning börjar tillämpas kan lagstiftarna tidigarelägga förordningens tillämpningsdatum för att slippa en juridisk konflikt.

## **8. Slutsats**

Sammanfattningsvis rekommenderar föredraganden att Europaparlamentet samtycker till rådets beslut om att låta medlemsstaterna ratificera eller ansluta sig till Hongkongkonventionen som ett steg på global nivå närmare en säkrare och miljöriktigare återvinning av fartyg från länder utanför EU. Föredraganden insisterar dock på att verkligt säker och miljöriktig återvinning bara kan uppnås genom att gå ett steg längre än Hongkongkonventionen, vilket också görs genom antagandet om EU:s nya förordning om fartygsåtervinning.

## RESULTAT AV SLUTOMRÖSTNINGEN I UTSKOTTET

<b>Antagande</b>	10.3.2014
<b>Slutomröstning: resultat</b>	+:                 45 -:                 4 0:                 1
<b>Slutomröstning: närvarande ledamöter</b>	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
<b>Slutomröstning: närvarande suppleanter</b>	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
<b>Slutomröstning: närvarande suppleanter (art. 187.2)</b>	John Stuart Agnew, Fabrizio Bertot, Bernd Lange, Erminia Mazzoni