



EUROPEISKA KOMMISSIONEN

Bryssel den 23.3.2012
COM(2012) 120 final

2012/0056 (NLE)

Förslag till

RÅDETS BESLUT

**om medlemsstaternas skyldighet att ratificera eller ansluta sig till internationella
Hongkongkonventionen om säker och miljöriktig fartygsåtervinning (2009) i Europeiska
unionens intresse**

MOTIVERING

Utveckling och fortsatt användning av miljöskadliga och osäkra metoder för demontering av fartyg är ett allvarligt bekymmer. De flesta uttjänta stora havsgående handelsfartyg demonteras fortfarande vid undermåliga asiatiska anläggningar (Indien, Pakistan och Bangladesh), oftast genom s.k. strandning (uppkörning på stranden), med betydande följder för hälsa och miljö.

Situationen väntas förvärras då ett stort antal fartyg under de närmaste åren väntas skickas för demontering till följd av världsfloTTans aktuella överkapacitet, som uppskattas kvarstå under minst fem till tio år. Det är dessutom sannolikt att den kommande toppen för fartygsåtervinning, runt tidsgränsen för utfasning av tankfartyg med enkelskrov (2015), huvudsakligen kommer att gynna de mest undermåliga anläggningarna.

Den gällande lagstiftningen¹ på internationell och europeisk nivå har inte haft önskad effekt för att få slut på dessa fartygsåtervinningsmetoder.

Dagens utbredda brist på efterlevnad är kopplad till

- bristen på tillgänglig återvinningskapacitet inom OECD, särskilt för de största handelsfartygen,
- hård och illojal konkurrens mellan undermåliga anläggningar och anläggningar med högre tekniska standarder, som endast kan verka inom marknadsnicher för specialtyper av fartyg (små fartyg, statliga fartyg inklusive krigsfartyg och fartyg med medvetna ägare),
- det faktum att den gällande lagstiftningen inte är anpassad till särdragen hos fartyg och internationella transporter.

I syfte att förbättra situationen uppmanade parterna i Baselkonventionen 2004 Internationella sjöfartsorganisationen IMO att ta fram obligatoriska krav för återvinning av fartyg².

I maj 2009 antog Internationella sjöfartsorganisationen Hongkongkonventionen om säker och miljöriktig fartygsåtervinning (nedan kallad *Hongkongkonventionen*). För att denna konvention ska träda i kraft och börja ge resultat måste den ratificeras av tillräckligt många flaggstater och återvinningsstater.

Europeiska unionen och dess medlemsstater har jämfört Hongkongkonventionens och Baselkonventionens nivåer för kontroll och genomförande. I april 2010 var den preliminära bedömningen att Hongkongkonventionen utifrån ett livscykelperspektiv verkar ge en nivå av kontroll och genomförande som minst motsvarar nivån enligt Baselkonventionen för fartyg som klassificeras som avfall enligt Baselkonventionen, fartyg som omfattas av Hongkongkonventionen och fartyg som får liknande behandling enligt artikel 3.4 i Hongkongkonventionen³.

¹ På europeisk nivå Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1013/2006 av den 14 juni 2006 om transport av avfall och på internationell nivå Baselkonventionen om kontroll av gränsöverskridande transporter och om slutligt omhändertagande av riskavfall.

² Beslut VII/26 rörande miljöriktig förvaltning av fartygsdemontering, antaget av den sjunde partskonferensen för Baselkonventionen.

³ Inläga från Europeiska unionen och dess medlemsstater finns på <http://archive.basel.int/ships/oewg-vii12-comments/comments/eu.doc>

I oktober 2011 uppmanade parterna i Baselkonventionen till ratificering av Hongkongkonventionen så att den kan träda i kraft⁴.

På europeisk nivå antog kommissionen 2007 en grönbok om bättre nedmontering av fartyg och 2008 ett meddelande om en EU-strategi för nedmontering av fartyg⁵. Enligt strategin föreslås åtgärder för att så snart som möjligt förbättra förhållandena inom fartygsdemontering, även under den mellanliggande perioden fram till att Hongkongkonventionen⁶ träder i kraft, dvs. förberedelser för att fastställa åtgärder om centrala delar i konventionen, uppmuntran till frivilliga åtgärder inom branschen, tekniskt bistånd och stöd till utvecklingsländer och bättre verkställande av den gällande lagstiftningen.

I sina slutsatser om EU-strategin rörande fartygsåtervinning uttryckte rådet sitt stöd för Hongkongkonventionen och underströk att konventionen utgör ett betydande framsteg för världssamfundet och att den tillhandahåller ett heltäckande system för kontroll och genomförande ”från vaggan till graven”, och uppmuntrade starkt medlemsstaterna att prioritera ratificeringen av konventionen så att den kan träda i kraft så snart som möjligt och leda till en verklig och effektiv ändring i praktiken⁷.

⁴ Beslut X/ AA rörande miljöriktig förvaltning av fartygsdemontering, antaget av den tionde partskonferensen för Baselkonventionen.

⁵ Meddelande KOM(2008) 767 slutlig av den 19 november 2008 om en EU-strategi för bättre nedmontering av fartyg och motsvarande konsekvensbedömning i ett arbetsdokument från kommissionens avdelningar SEK(2008)2846.

⁶ Internationella Hongkongkonventionen om säker och miljöriktig fartygsåtervinning.

⁷ Slutsatser antagna av rådet den 21 oktober 2009 finns på http://www.consilium.europa.eu/uedocs/cms_data/docs/pressdata/en/envir/110626.pdf.

Förslag till

RÅDETS BESLUT

om medlemsstaternas skyldighet att ratificera eller ansluta sig till internationella Hongkongkonventionen om säker och miljöriktig fartygsåtervinning (2009) i Europeiska unionens intresse

EUROPEISKA UNIONENS RÅD HAR ANTAGIT DETTA BESLUT

med beaktande av fördraget om Europeiska unionens funktionssätt, särskilt artikel 192.1 jämförd med artikel 218.6 a v och artikel 218.8 första stycket,

med beaktande av Europeiska kommissionens förslag,

med beaktande av Europaparlamentets godkännande, och

av följande skäl:

- (1) Fartyg som är avfall regleras genom Baselkonventionen om kontroll av gränsöverskridande transporter och om slutligt omhändertagande av farligt avfall på internationell nivå. På europeisk nivå regleras dessa fartyg genom Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1013/2006 av den 14 juni 2006 om transport av avfall⁸. Genom den förordningen genomförs Baselkonventionen, liksom en ändring⁹ till denna som antogs 1995 men som ännu inte har trätt i kraft och som innebär ett förbud mot export av farligt avfall från unionsmedlemsstater till länder som inte är medlemmar i Organisationen för ekonomiskt samarbete och utveckling (OECD). Eftersom fartyg innehåller farliga material klassificeras de generellt som farligt avfall och får därför inte exporteras för återvinning vid anläggningar i länder som inte är medlemmar i OECD.
- (2) Det har förekommit betydande svårigheter på internationell och europeisk nivå vid försök att tillämpa den gällande lagstiftningen på fartyg.
- (3) Hongkongkonventionen om säker och miljöriktig fartygsåtervinning (2009) (nedan kallad *konventionen*) antogs den 15 maj 2009 inom ramen för Internationella sjöfartsorganisationen (IMO) som ett resultat av förhandlingar vid den internationella konferensen om säker och miljöriktig återvinning av fartyg¹⁰.
- (4) Syftet med konventionen är att säkerställa att demonteringen av uttjänta fartyg inte medför onödiga risker för människors hälsa och säkerhet och för miljön.

⁸ EUT L 190, 12.7.2006, s. 1.

⁹ Ändring av Baselkonventionen (ändringen om förbud) antagen genom beslut III/1 av parterna i Baselkonventionen.

¹⁰ Slutakt från konferensen (SR/CONF/45).

Konventionen omfattar samtliga aspekter kring demontering av fartyg och problem avseende arbets- och miljöförhållandena vid många av de platser världen över där fartyg demonteras.

- (5) En miljöriktig hantering av fartygsdemontering prioriteras av Europeiska unionen¹¹ och tidigt genomförande av konventionen är en av de nyckelåtgärder som föreslås i kommissionens meddelande om en EU-strategi för bättre nedmontering av fartyg¹².
- (6) Än så länge har ingen av medlemsstaterna ratificerat konventionen eller anslutit sig till den, och endast tre medlemsstater har undertecknat den. Ratificering eller anslutning från medlemsstaternas sida skulle ge konventionen internationell tyngd och leda till att den snabbare kan träda i kraft.
- (7) Vissa bestämmelser i konventionen faller inom unionens ensamma behörighet vad gäller fartygsåtervinning.
- (8) Unionen kan inte ratificera konventionen eftersom endast stater kan vara parter i den.
- (9) Rådet bör därför kräva att medlemsstaterna ratificera konventionen eller ansluter sig till den, i unionens intresse.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

Artikel 1

Vid ikraftträdandet av Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr XX (om fartygsåtervinning) vad gäller genomförande av Hongkongkonventionen om säker och miljöriktig fartygsåtervinning (nedan kallad *konventionen*), antagen den 15 maj 2009 inom ramen för Internationella sjöfartsorganisationen, ska medlemsstaterna ratificera konventionen eller ansluta sig till den för de delar som omfattas av unionens exklusiva behörighet.

Artikel 2

Medlemsstaterna ska vidta nödvändiga åtgärder för att deponera sina instrument för att ratificera konventionen, eller ansluta sig till den, hos Internationella sjöfartsorganisationens generalsekretariat utan dröjsmål, dock senast inom tre år från och med den dag då detta beslut träder i kraft.

Ratificerings- eller anslutningsprocessen ska granskas senast fem år från och med dagen för detta besluts ikraftträdande.

¹¹ Rådets slutsatser av den 20 november 2006.

¹² KOM(2008) 767 slutlig.

Artikel 3

Detta beslut riktar sig till medlemsstaterna.

Utfärdat i Bryssel den

*På rådets vägnar
Ordförande*