

## Folketinget – Europaudvalget, Erhvervsudvalget og Miljø- og Planlægningsudvalget

Christiansborg, den 3. august 2007  
EU-Konsulenten

Til

udvalgets medlemmer og stedfortrædere

### **Grønbog om forbedret ophugning af skibe (KOM (2007) 269)**

#### Resumé

Kommissionen har udsendt en grøn bog om forbedret ophugning af skibe.

I grønbogen foreslår Kommissionen, at EU styrker sit engagement i udarbejdelsen af en ny konvention om ophugning af skibe i regi af Den Internationale Søfartsorganisation (IMO). I den forbindelse foreslås det, at EU fastlægger en fællesskabsholdning og giver Kommissionen mandat til forhandlingerne i IMO-regi.

Kommissionen foreslår desuden, at EU allerede nu forsøger at forbedre miljø- og sikkerhedssituationen omkring ophugning af skibe. Det foreslås bl.a., at EU styrker håndhævelsen af det eksisterende forbud mod eksport af farligt affald (bl.a. udtjente skibe), samt udvider sin egen miljøvenlige ophugningskapacitet og opretter en finansieringsmekanisme til miljøvenlig og sikker ophugning.

Der er høringsfrist på grønbogen den 1. oktober 2007.

Den 22. maj 2007 udsendte Kommissionen Grønbog om forbedret ophugning af skibe. Grønbogen er en reaktion på den megen opmærksomhed, der i de senere år har været på problemerne med forurening i forbindelse med ophugning af skibe i særligt den tredje verden.

Med grønbogen ønsker Kommissionen at igangsætte en debat om, hvordan EU kan bidrage til mindske den påvirkning af miljøet og menneskers og dyrs sundhed, som sker i forbindelse med ophugning af skibe.

### **Den aktuelle situation**

Grønbogen indledes med en beskrivelse af de aktuelle forhold mht. ophugning af skibe. Heraf fremgår det bl.a., at der hvert år ophugges mellem 200 og 600 skibe. Mere end to tredjedele heraf ophugges på det indiske subkontinent. Ingen af disse ophugningssteder har faciliteter til at forebygge forurening af jord, vand og luft, og kun få har faciliteter til affaldshåndtering, som tilmed er utilstrækkelige. Dertil kommer de ringe arbejdsforhold på disse ophugningssteder. Arbejderne kommer i vidt omfang i berøring med farlige materialer og antallet af arbejdsulykker er stort.

Det forventes, at antallet af ophugninger vil toppe i 2010, hvor ca. 800 enkeltkrogede tankskibe skal skrottes. I alt forventes 1300 enkeltkrogede tankskibe at skulle udfases inden 2015. For de skibe, som tages ud af drift mellem 2006 og 2015, anslås det at ca. 5,5 millioner tons potentielt farlige materialer vil ende på ophugningsstederne. Det drejer sig særligt om PVC, olieslam, olie, miljøfarlig maling, TBT (tributyltin), asbest, tungmetaller og PCB'er (polychlorbiphenyler).

Der findes såkaldt 'grønne' ophugningsanlæg særligt i Kina og Europa, men deres samlede kapacitet udgør kun ca. 30 % af ophugningsefterspørgslen i et normalt år. Desuden betyder miljø-standarden og sikkerhedsforanstaltningerne i disse anlæg, at de har svært ved at klare sig i konkurrencen med de ikke-kontrollerede anlæg i Sydasiens (særligt Bangladesh, Indien og Pakistan).

### **Eksisterende regulering af området**

På globalt niveau er området i dag reguleret af FN's Basel-konvention fra 1989 om kontrol med overførsel af affald på tværs af grænser herunder udtjente skibe. Konventionen er underskrevet af 168 lande og ratificeret af 165 lande. I 1995 vedtog OECD-landene desuden en ændring til Basel-konventionen, som inde-

bar et totalt forbud mod eksport af farligt affald fra OECD-lande til ikke-OECD-lande. Dog har en række større lande ikke accepteret denne ændring<sup>1</sup>.

'Basel-forbudet' blev indarbejdet i EU's forordning om overførsel af affald<sup>2</sup> i 1997 og er dermed bindende i alle EU's medlemsstater. Desuden omfattes skibe, som sendes til ophugning også af EU's affaldsdirektiv<sup>3</sup>.

På baggrund af ovenstående regulering vil et skib, der ikke tømmes for farlige materialer, inden det sendes til ophugning, blive betragtet som farligt affald. Heraf følger også et forbud mod eksport af et sådant skib (farligt affald) fra en EU-stat til et ikke-OECD-land. Med andre ord er det allerede i dag forbudt at sende skibe indeholdende farlige materialer til ophugning uden for EU.

### **En ny global konvention og EU's bidrag hertil**

Ifølge grønbogen arbejder Den Internationale Søfartsorganisation (IMO) i øjeblikket på en ny international konvention om sikker og miljøvenlig ophugning af skibe. Kommissionen og EU's medlemslande deltager i dette arbejde.

Kommissionen ønsker, at EU styrker sit engagement i udarbejdelsen af den nye konvention. Derfor foreslår Kommissionen bl.a.:

- At EU fastlægger en fællesskabsholdning og evt. giver Kommissionen mandat til de videre forhandlinger om IMO-konventionen om skibso-phugning.
- At EU arbejder for at muliggøre, at Fællesskabet som sådan bliver part i IMO-konventionen.

Kommissionen foreslår desuden, at den færdige konvention skal overtages i fællesskabsretten, så den bliver obligatorisk for skibe, der fører EU-flag og for skibe, der sejler ind i EU-farvande.

---

<sup>1</sup> Australien, Brasilien, Canada, Indien, Japan, Korea og Rusland, samt USA, som heller ikke har ratificeret Basel-konventionen i den oprindelige udgave.

<sup>2</sup> Basel-forbudet er indarbejdet i art. 14 og 16 i Rådets forordning nr. 259/93 om overvågning af og kontrol med overførsel af affald inden for, til og fra Det Europæiske Fællesskab.

<sup>3</sup> Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2006/12/EF om affald.

Der er imidlertid fortsat en række uafklarede spørgsmål mht. karakteren af den nye konvention, og den træder under alle omstændigheder tidligst i kraft om 5-6 år. Derfor foreslår Kommissionen også, at EU bør gøre en række andre tiltag, for allerede nu at forbedre situationen omkring ophugning af skibe.

### **Styrket håndhævelse af eksisterende EU-regler**

Kommissionen fremhæver i grønbogen, at EU-landene i første omgang bør styrke håndhævelsen af det eksisterende forbud mod eksport af skibe indeholdende farlige materialer. Kommissionen foreslår bl.a.:

- Mere kontrol i de europæiske havne med særligt fokus på ældre skibe.
- Anvendelse af databaser og rapporter til udpegning af potentielt udtjente skibe og overvågning af disse på deres vej til ophugningsanlæg.
- Lister over ophugningsanlæg, som opfylder miljø- og sikkerhedskravene.
- Styrket samarbejde med tredjelande, særligt ophugningslande og transitlande (f.eks. om tjek af udtjente skibe, som passerer Suez-kanalen).

### **Yderligere tiltag EU**

I grønbogen foreslår Kommissionen også, at EU ud over arbejdet med IMO-konventionen og en styrket håndhævelse af de eksisterende regler kan iværksætte en række yderligere tiltag. Der foreslås bl.a.:

- Midlertidig udvidelse af ophugningskapaciteten i EU.
- Regler om, at den offentlige skibsejere i EU-lande **skal** anvende miljø- og sikkerhedsgodkendte ophugningsanlæg.
- Ny fælles finansieringsordning, hvor søfartserhvervene bidrager til sikker og miljøvenlig ophugning.
- Direkte finansiel støtte til miljøvenlig ophugning. Dog peger Kommissionen på, at denne form for støtte vil være dyr, svær at kontrollere for krydssubsidiering til andre dele af søfartserhvervene og i modstrid med EU's princip om at 'forureneren betaler'.

- Miljø- og sikkerhedskrav til ophugningsanlæg kan for fremtiden indgå i EU's politiske og økonomiske aftaler med ophugningslandene.
- Analyse af, om der i lighed med REACH-forordningen bør laves særlige regler om brug af kemikalier i forbindelse med skibsbygning.
- Indførelse af en europæisk certificeringsordning for miljøforsvarlige ophugningsanlæg.

Grønbogen afrundes med ni spørgsmål, hvormed Kommissionen opfordrer alle interessenter, herunder medlemsstaterne, til at tage stilling til forslagene i grønbogen.

Der er høringsfrist på grønbogen den 1. oktober 2007.

Med venlig hilsen  
Signe Riis Andersen  
(36 96)