



Folketingets Miljøudvalg
Christiansborg
1240 København K

J.nr. 001-09807

Den 7. oktober 2013

Folketingets Miljøudvalg har i brev af den 10. september 2013 stillet følgende spørgsmål nr. 471 (alm. del), som hermed besvares. Spørgsmålet er stillet efter ønske fra Per Clausen (EL).

Spørgsmål nr. 471 (alm. del)

Ministeren bedes oversende eventuelle juridiske analyser udarbejdet af justitsministeriet og/eller kammeradvokaten til støtte for, at udtag af skibe som affald af forordning 1013/2066 er i overensstemmelse med Basel-konventionens bestemmelser og EU's forpligtelser under Basel-konventionen med senere ændringer og beslutninger foretaget af de kontraherende parter. Hvis sådanne analyser ikke er udarbejdet, bedes ministeren fremsende ministeriets juridiske analyse med justitsministeriets og/eller kammeradvokatens kommentarer.

Svar

Baselkonventionen om grænseoverskridende transport af farligt affald, som er implementeret i EU ved forordningen om overførsel af affald, indeholder et forbud mod transport af farligt affald, herunder skibe, til 3. lande. Dette forbud, der er vedtaget i 1995, er trådt i kraft i EU men ikke under konventionen, da der fortsat ikke er nok lande, som har ratificeret denne del af konventionen.

På baggrund af enighed mellem parterne til Baselkonventionen om, at denne ikke er et virksomt redskab til regulering af skibe som affald, vedtog FN's Internationale Maritime Organisation, IMO, i 2009 Hong Kong Konventionen om ophugning af skibe, som EU nu har implementeret ved forordningen om ophugning af skibe.

I forbindelse med Rådets og Europa Parlamentets forhandlinger om forordningen har man bl.a. indgående drøftet, i hvilket omfang EU's forpligtelser efter Basel konventionen berøres af, at EU-skibe til ophugning fremover håndteres efter den nye forordning om ophugning af skibe i stedet for som hidtil efter forordningen om overførsel af affald.

Danmark har på baggrund af forhandlingerne, sammen med langt størstedelen af EU's medlemslande, støttet vedtagelsen af forslaget til forordning om ophugning af skibe. Gennemførelsen af Hong Kong konventionen i EU anses for at være et afgørende skridt i forhold til at få konventionen til at træde i kraft, så formålet kan opnås – at der også globalt kommer styr på de miljø- og sundhedsmæssige risici

forbundet med ophugning af skibe. Når EU har gennemført ratifikationen, skønner Kommissionen således, at Hong Kong Konventionen vil kunne træde i kraft omkring 2020.

I relation til forholdet mellem Baselkonventionens endnu ikke i krafttrådte krav og EU's implementering af Hong Kong Konventionen er der tale om en juridisk drøftelse af retsforholdene i fald den situation skulle opstå, hvor den relevante del af Baselkonventionen måtte træde i kraft før ikrafttrædelsen af Hong Kong Konventionen.

Da EU imidlertid nu med implementeringen af Hong Kong Konventionen har tilvejebragt helt nye regler, der sikrer at EU-skibe kan ophugges miljø- og sundhedsmæssigt forsvarligt på EU-godkendte anlæg uden for EU, vurderes den ovennævnte tænkte situation ikke de-facto at give anledning til miljømæssige bekymringer.

Under hensyntagen til ovenstående og til de omtalte indgående drøftelser af spørgsmålet i forbindelse med forhandlingerne af forordningen om ophugning af skibe, er der ikke udarbejdet de i spørgsmålet efterspurgte juridiske analyser.

Ida Auken

/

Michel Schilling