

MILJØSTYRELSEN  
Affald  
5. oktober 2006

## **BIDRAG TIL SAMLENOTAT til FOLKETINGETS EUROPAUDVALG**

### **Formandskabets udkast til Rådets konklusioner i forbindelse med forberedelse af Basel konventionens 8th Partskonference (Nairobi, 27 November to 1 December 2006)**

#### Resume:

*De vigtigste pointer fra Rådskonklusionerne, er at:*

- *EU vil fortsætte sin indsats for, at det vedtagne forbud mod eksport af farligt affald fra OECD-lande til ikke OECD-lande skal træde i kraft så hurtigt som muligt.*
- *Det understreges, at det er vigtigt at skibe bliver ophugget på en miljø- og sikkerhedsforsvarlig måde. Medlemsstaterne opfordres derfor til at arbejde for en effektiv IMO konvention om ophugning af skibe. Konventionen bør sikre en globalt bæredygtig løsning.*

#### **1. Status**

Formandskabet har den 2. oktober 2006 udsendt et forslag til Rådets konklusioner forud for den 8. partskonference under Basel konventionen, der afholdes i Nairobi fra 27. november til 1. december 2006.

Konklusionerne forventes sat på dagsordenen for Rådsmøde(miljø) den 23. oktober 2006 mhp vedtagelse.

Vedtagelse af konklusionerne forudsætter enstemmighed i Rådet.

Sagen har ikke tidligere været forelagt Folketingets Europaudvalg.

#### **2. Formål og indhold**

Formålet med konklusionerne er at sikre et fælles grundlag for medlemsstaternes deltagelse i den forestående partskonference under Basel konventionen. Indledningsvis udtrykkes bekymring over den ulovlige dumpning af farligt affald i Elfenbens Kysten, og behovet for at implementere konventionens forbud mod eksport af farligt affald til ikke-OECD lande, såvel som medlems staterne ansvar for at sikre forsvarlig kontrol ved eksport anerkendes.

I forhold til dagsorden for partsmødet fremhæves i konklusionerne de mål, der bør opnås på bl.a. følgende emner:

##### *a) Ikrafttrædelse af forbuddet mod eksport af farligt affald.*

Baggrunden for punktet er, at der i Basel-konventionen er vedtaget et forbud mod al eksport af farlig affald fra OECD-lande til ikke OECD-lande. Forbuddet træder i kraft, når der er et tilstrækkeligt antal lande, som har ratificeret det. Basel-konventionen foreskriver at sådanne tilføjelser til traktaten træder i kraft, når de er accepteret af  $\frac{3}{4}$  af de parter som har accepteret dem. Denne formulering kan fortolkes på flere måder.

Udkast til rådskonklusionerne lægger op til, at der fra EU sendes et signal om, at det er vigtigt at forbuddet kommer til at træde i kraft så snart som muligt, således at alle parter til Basel-konventionen bliver bundet af det.

*b) Modtagelses faciliteter i havne.*

Formålet er at sikre en ensartet kontrol af affald uanset om dette stammer fra landbaserede kilder eller om det stammer fra skibsdriften. Der opfordres til et samarbejde mellem IMO og Basel konventionen om denne opgave, og EU skal, indtil en global aftale er kommet på plads, gå foran ved selv at stramme op på EU lovgivning.

*c) Ophugning af skibe*

Kommissionen er ved at udarbejde en EU strategi omhandlende ophugning af skibe, som skal give retningslinier for ophugning af EU skibe, frem til den nye internationale konvention under IMO træder i kraft. I denne forbindelse bør EU overveje at etablere tilstrækkelig kapacitet til EU skibe, samt sikre at der ydes teknisk assistance til kapacitets opbygning i u-landene.

Formandskabet angiver, at det bør sikres at udkastet til den nye IMO konvention afstedkommer en reel ændring af forholdene for ophugning af skibe, både med hensyn til miljø og sikkerhed. Der henvises til, at rådskonklusionerne af 24. juni 2005 angiver det essentielle i at IMO's udarbejdelse af den nye konvention skal sikre et system, der garanterer tilsvarende niveau for kontrol som under Basel konventionen. Desuden anerkender de samme rådskonklusioner behovet for at sammearbejde imellem IMO, ILO og Basel konventionen om skibso-phugnings relaterede emner.

Formandskabet lægger vægt på, at EU skal sikre vedtagelse og håndhævelse af internationale standarder for ophugning af skibe, idet det fremhæves, at skibe, der skal til ophugning, falder ind under EU's Transportforordning såvel som Basel konventionen, så længe der ikke er vedtaget nogen ny konvention, der kan garantere et tilsvarende kontrol niveau.

*d) Samarbejde og synergier*

Der lægges i rådskonklusionerne op til at EU udtrykker, at det er vigtigt, at Basel Konventionen, Rotterdam Conventioen (PIC) og Stockholm Konventionen (POPs) samarbejder og dermed opnår en synergieffekt i forhold til en mere effektiv implementering af alle tre konventioner. Der lægges endvidere op til, at EU udtrykker sin tilslutning til, at der etableres en fælles arbejdsgruppe, med aktiv deltagelse fra Basel Konventionen.

*e) Ressourcer og ressource mobilisering.*

Rådskonklusionerne lægger op til, at der gives støtte til et operationelt budget, der vil give sekretariatet mulighed for at arbejde effektivt og som ligger inden for alle parter betalingssevne inklusiv udviklingslandene. Der udtrykkes forståelse for, at udviklingslandene har behov for ekstra støtte, men EU støtter ikke, etablering af en separat fond. EU vil øge sin udviklingsbistand i de kommende år, og bidrag til affaldshåndtering bør indgå heri.

### **3. Europa Parlamentets udtalelser**

Ikke relevant.

### **4. Nærhedsprincippet**

Ikke relevant.

### **5. konsekvenser for Danmark**

En vedtagelse af konklusionerne har hverken juridiske, økonomiske eller administrative konsekvenser for Danmark.

## **6. Høring**

Notatet har været i høring i miljøspecialudvalget den 4.-5. oktober 2006, hvor der er indkommet tilbagemeldinger fra 3F, Greenpeace, Danske Maritime og Danmarks Rederiforening. Greenpeace har ingen bemærkninger. Danske Maritime støtter konklusionerne, idet det dog bemærkes at disse fsva. skibophugning ikke udgør en udtømmende opregning af hensyn, der bør tages ved udarbejdelsen af IMO konventionen. Danmarks Rederiforening finder det vigtigt, at skibe uden problemer kan aflevere affald fra skibets drift til modtagefaciliteter i land, som det er fastlagt i MARPOL konventionen.

## **7. Forhandlingssituationen**

Forslaget har endnu ikke været forhandlet i rådet og er sat på dagsordenen til vedtagelse på Rådsmødet d. 23. oktober 2006.

## **8. Regeringens foreløbige generelle holdning**

Danmark tager skarpt afstand fra den ulovlige dumpning af farligt affald i Elfenbenskysten og støtter opfordringen til et samarbejde mellem IMO og Basel konventionen for at sikre ensartede krav til affald uanset om det er opstået ved driften på et skib eller fra en aktivitet på landjorden.

### *Forbud mod eksport af farligt affald*

Det er dansk holdning, at det er vigtigt at EU op til COP 8 og på selve COP 8 på alle måder arbejder intensivt for, at sikre at forbuddet kommer til at træde i kraft så snart som muligt. Danmark mener bl.a. at det er centralt, at EU opfordrer alle Basel-konventionens parter til, at ratificere forbuddet så snart som muligt.

Danmark anerkender, at formuleringen i Basel-konventionen kan give anledning til fortolkningstvivil. Danmark støtter, at EU, også i forhold til fortolkning af hvordan Basel-konventionen skal fortolkes, vil arbejde generelt for, at forbuddet kommer til at træde i kraft så snart som muligt.

Danmark støtter det nuværende indhold i rådskonklusionerne vedr. ikrafttrædelse af forbuddet. Formuleringen kunne dog være mere klar i forhold til præcis hvilken juridisk fortolkning, som EU vil støtte. Danmark finder, at formuleringen bør søges præciseret.

### *Modtagelses faciliteter i havne.*

Danmark finder, at enhver tvivl om regulering af en affaldstype bør klarlægges ved en koordinering imellem de involverede institutioner og som sådan støtter Danmark, at der opfordres til et samarbejde mellem IMO og Basel konventionen vedr. dette problem.

### *Ophugning af skibe*

Danmark finder det vigtigt, at den nye konvention under IMO i sin helhed kan sikre det samme niveau af kontrol som i den nuværende EU og internationale regulering, og at den afstedkommer en konkret ændring af forholdene for ophugning af skibe. I denne forbindelse finder Danmark at vedtagelsen af internationale standarder for miljø- og sikkerhedsmæssig ophugning af skibe byggende på de allerede vedtagne vejledninger vedtaget under Basel konventionen og ILO er et centralt element for at sikre denne ændring i nuværende praksis. Dette både i forhold til miljø og sikkerhed under selve ophugningen såvel som i forhold til kontrol og

håndhævelse af en ny regulering.

Danmark finder at parterne til Basel konventionen har en væsentlig kompetence i forhold til at fastsætte miljøkrav til ophugningsfaciliteter såvel som erfaring med anmeldesystemer som garanterer myndighedsansvar og finder at det er vigtigt at denne kompetence benyttes i forbindelse med forhandlinger af den nye konvention under IMO. Danmark er af den holdning at dette sikres bedst ved at sikre en koordineret national såvel som EU indsats i IMO og i Basel konventionen.

Desuden er Danmark af den holdning at parterne til Basel konventionen bør tilkendegive overfor IMO, hvis der er elementer der mangler i den nye IMO regulering i forhold til at sikre et tilsvarende niveau af kontrol og håndhævelse, som der er i den nuværende regulering. Danmark finder, at denne vurdering af parterne til Basel konventionen er essentiel for at disse – når den nye IMO konvention træder i kraft – vil være i stand til at kunne undtage skibene fra Basel konventionen og på den måde undgå en dobbelt regulering.

#### *Samarbejde og synergier*

Danmark finder det fornuftigt, at der etableres et samarbejde i form af en arbejdsgruppe mellem de tre konventioner med henblik på at opnå en synergieffekt.

#### *Ressourcer og ressource mobilisering*

Danmark erkender, at det er vanskeligt skaffe midler, således at konventionen kan fortsætte med et budget, der sikrer samme aktivitetsniveau som tidligere. Danmark mener det er vigtigt at det sikres, at konventionen fortsat kan fungere effektivt og at der arbejdes på at finde midler til at u-landene kan sikre miljøforsvarlig behandling af affald.