

4.3. For at kunne nå de mål, der opstilles i direktivet, anmoder EØSU Kommissionen om at tage mere hensyn til de forslag, der fremsættes i EØSU's udtalelse af 28. april 1999<sup>(1)</sup> i denne udtalelse, herunder forslagene om:

- ændring af undtagelserne, idet det bør angives, at direktivet omfatter dokumenter, som offentlige museer, universitetsbiblioteker og offentlige biblioteker ligger inde med, og som repræsenterer Europas fælles kulturarv;

(1) Se ØSU's udtalelse om »Information i den offentlige sektor: en vigtig ressource for Europa — Kommissionens grønbog om information i den offentlige sektor i informationssamfundet« EFT C 169 af 16.6.1999.

- ansvarliggørelse af enhver offentlig myndighed eller institution i tilfælde af, at der bevidst udleveres forkerte eller censurerede oplysninger;
- gebyrprincipperne, som bør sigte mod at gøre »den lave omkostningsmodel« mere udbredt;
- at stille »information, der har afgørende betydning«, og som offentlige administrationer i medlemsstaterne er i besiddelse af, til rådighed gratis, hvilket på sigt bør udvides til at gælde for alle offentlige organisationer i medlemsstaterne.

4.4. Endelig anmodes Kommissionen om at inddrage EØSU i den revision, der er forudset i direktivets artikel 12, og i forbindelse med hvilken man bør indføje svarfrister og supplere direktivet for at opnå en større harmonisering af praksis og gebyrer.

Bruxelles, den 11. december 2002.

Roger BRIESCH

*Formand for*

*Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg*

### **Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalgs udtalelse om »Kommissionens forslag til Europa-Parlamentets og Rådets forordning om forbud mod organiske tinforbindelser på skibe«**

*(KOM(2002) 396 endelig — 2002/0149 (COD))*

*(2003/C 85/07)*

Rådet for Den Europæiske Union besluttede den 30. juli 2002 under henvisning til EF-traktatens artikel 80, stk. 2, at anmode om Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalgs udtalelse om det ovennævnte emne.

Det forberedende arbejde henvistes til EØSU's Faglige Sektion for Transport, Energi, Infrastruktur og Informationssamfundet, som udpegede Anna Bredima-Savopoulou til ordfører. Sektionen vedtog sin udtalelse den 31. oktober 2002.

Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg vedtog på sin 395. plenarforsamling den 11. og 12. december 2002, mødet den 11. december, følgende udtalelse med 98 stemmer for og 3 hverken for eller imod.

#### **1. Baggrund**

1.1. I mange årtier er der blevet anvendt organiske tinforbindelser i antibegroningsmalinger på skibe. Tributyltin (TBT) er siden 1970'erne blevet anvendt som tilsætningsstof i malinger for at forhindre begroning (med bl.a. røorm, alger og pæleorm) på skibsskrog og på net, der bruges i forbindelse med akvakultur. At tinforbindelserne var til skade for miljøet,

blev først observeret på østersfarme på den franske Atlantkyst sidst i 1970'erne. Siden da er der overalt i verden konstateret øget forekomst af organiske tinforbindelser i marine organismer højere oppe i fødekæden som f.eks. fisk, søfugle og havpattedyr. Det er påvist, at disse kemikalier forårsager hormonforstyrrelser hos visse arter, og at mennesker også risikerer at tage skade på helbredet, hvis de indtager kontaminede fisk.

1.2. Frygten for de TBT-baserede antibegroningsmalinger eventuelle konsekvenser for miljøet har ført til, at der både i USA og andetsteds i verden er truffet lovgivningsmæssige foranstaltninger. Nogle lande har indført strengere regler end andre (f.eks. har Japan helt forbudt brug af TBT-baseret maling).

1.3. TBT-baserede selvpolerende copolymer-malinger (SPC) er i hele verden standardprodukter til antibegroningsbehandling af skibe, idet de (mængdemæssigt) repræsenterer over 70 % af verdensflådens forbrug af antibegroningsmaling<sup>(1)</sup>. For øjeblikket findes der ikke afprøvede alternative bundmalinger, der reducerer begroningen så effektivt som TBT-SPC-baserede malinger; kun de TBT-SPC-baserede malinger er garanteret effektive i indtil fem år. De alternative TBT-frie malinger beskytter højst skibskrogene i 3 år, så der kræves hyppigere tørdokophold og gentagen maling, hvortil kommer, at de muligvis ikke beskytter så godt som de TBT-SPC-baserede malinger og kan have ukendte miljømæssige konsekvenser.

1.4. De alternativer til TBT-baserede malinger, der sælges på verdensmarkedet, er ikke blevet undersøgt tilstrækkeligt. Man har kun evalueret deres kortsigtede toksicitet, ikke den langsigtede toksicitet, der er relevant i forbindelse med vedvarende udsættelse for antibegroningsmalinger.

1.5. Allerede i december 1989 besluttede EU at forbyde, at organiske tinforbindelser markedsføres i EU som biocider til hindring af begroning af skroget på skibe med en længde på mindre end 25 meter.

1.6. I 1990 vedtog Den Internationale Søfartsorganisation (IMO) en resolution, der opfordrede staterne til at træffe foranstaltninger til at begrænse anvendelsen af begroningshindrende malinger med TBT. I november 1999 gik IMO ind for et globalt forbud mod brug af organiske tinforbindelser med biocidvirkning i antibegroningssystemer på skibe fra den 1. januar 2003 og et fuldstændigt forbud mod forekomst af sådanne organiske tinforbindelser på skibe fra den 1. januar 2008.

1.7. Den 5. oktober 2001 vedtog IMO konventionen om kontrol af skadelige antibegroningssystemer på skibe (TBT-konventionen). Med denne konvention forbydes brug af skadelige organiske tinforbindelser i begroningshindrende malinger på skibe, og der indføres en mekanisme, som forhindrer eventuel fremtidig brug af andre skadelige stoffer i antibegroningssystemer.

1.8. Konventionen blev åbnet for undertegnelse den 1. februar 2002. Den træder i kraft 12 måneder efter, at den er ratificeret af 25 stater, der tilsammen repræsenterer 25 % af verdens handelsflådetonnage.

1.9. I resolution nr. 1 fra den internationale konference om kontrol af skadelige antibegroningssystemer på skibe erkendes det, at tiden frem til den 1. januar 2003 muligvis ikke er tilstrækkelig til, at konventionen kan sættes i kraft inden da. Konferencen ønskede, at brug af organiske tinforbindelser reelt ophører pr. 1. januar 2003, og anmodede IMO-medlemsstaterne om at godkende konventionens bestemmelser med største hast. Parallelt hermed er industrien indtrængende blevet bedt om hverken at markedsføre, sælge eller anvende organiske tinforbindelser efter denne dato.

1.10. Umiddelbart efter TBT-konferencen udtalte Det Internationale Skibsfartskammer (ICS), »at spørgsmålet om, om konventionen træder i kraft pr. 1. januar 2003, er ret akademisk, eftersom datoerne 1. januar 2003 og 1. januar 2008 bør betragtes som helt faste for alle skibe, der sejler i international fart«. Selv om viljen til at ratificere TBT-konventionen inden 1. januar 2003 er til stede, er der få stater, der er i stand til at gøre det.

## 2. Kommissionens forslag

2.1. Den foreslåede forordning er baseret på de grundlæggende krav, der er indeholdt i TBT-konventionen. Den dublerer ikke de gennemførelsesbestemmelser, som medlemsstaterne er forpligtede til at vedtage som undertegnende parter i TBT-konventionen. Endvidere tager forordningen udelukkende sigte på organiske tinforbindelser i modsætning til TBT-konventionen, der er udarbejdet som en rammekonvention, der er baseret på forsigtighedsprincippet.

2.2. Formålet med denne forordning er at begrænse eller eliminere de skadelige virkninger på havmiljøet og menneskers sundhed hidrørende fra organiske tinforbindelser, der fungerer som biocider i antibegroningssystemer på skibe. Kommissionen foreslår, at forordningen vedtages inden slutningen af 2002, uanset om konventionen træder i kraft. Forordningen forbyder anvendelse af organiske tinforbindelser på skibe, der fører en medlemsstats flag, fra den 1. januar 2003 og forbyder generelt aktive organiske tinforbindelser på skibe, der sejler til og fra EU-havne, fra den 1. januar 2008.

2.3. Indtil TBT-konventionen træder i kraft, gælder forbuddet ikke for skibe, der ikke fører en medlemsstats flag. Ifølge Kommissionen er den mest hensigtsmæssige ordning for

(1) CEFIC 1996.

kontrol med anvendelsen af forbuddet mod TBT på skibe den, der er fastsat i direktiv 95/21/EF om havnestatskontrol<sup>(1)</sup>. Direktivet kan imidlertid først bringes i anvendelse over for tredjelandsskibe, når konventionen er trådt i kraft.

2.4. Forordningen fastsætter i overensstemmelse med TBT-konventionen krav om syn og certificering for skibe afhængigt af deres størrelse.

2.5. Kommissionen erkender, at konkurrencevilkårene vil være ugunstige for både EU's skibsredere og skibsværfter i overgangsperioden fra den 1. januar 2003 indtil datoen for TBT-konventionens ikrafttræden. Kommission regner med, at en sådan situation kan undgås ved, at tredjelandsskibe frivilligt overholder bestemmelserne. Endvidere foreslår Kommissionen en fremgangsmåde, hvorved tredjelandsskibe også kan blive omfattet af forordningen, afhængigt af i hvor høj grad de frivilligt overholder bestemmelserne.

### 3. Generelle bemærkninger

3.1. EØSU fastholder principielt det synspunkt, at skibsfarten som et globalt erhverv bør reguleres af globale standarder, der først og fremmest er udarbejdet og vedtaget på internationalt niveau gennem IMO. EU's rolle bør være at fremme udarbejdelsen af høje internationale standarder og sikre deres effektive håndhævelse i EU.

3.2. EØSU husker tidligere planer om at udvide anvendelsesområdet for direktiv 76/769/EØF<sup>(2)</sup> og den efterfølgende aftale om at afvente udviklingen i IMO og bifalder Kommissionens indfaldsvinkel til gennemførelsen af TBT-konventionen, som går ud på at:

- anbefale medlemsstaterne at undertegne og ratificere TBT-konventionen snarest muligt,

(1) Rådets direktiv 95/21/EF af 19. juni 1995 om håndhævelse over for skibe, der anløber Fællesskabets havne og sejler i farvande under medlemsstaternes jurisdiktion, af internationale standarder for skibes sikkerhed, for forureningsforebyggelse samt for leve- og arbejdsvilkår om bord (havnestatskontrol) (EFT L 157 af 7.7.1995, s. 1) — EØSU's udtalelse: EFT C 393 af 31.12.1994, s. 50.

(2) Kommissionens direktiv 2002/62/EF af 9. juli 2002 om niende tilpasning til den tekniske udvikling af bilag I til Rådets direktiv 76/769/EØF om indbyrdes tilnærmelse af medlemsstaternes administrativt eller ved lov fastsatte bestemmelser om begrænsning af markedsføring og anvendelse af visse farlige stoffer og præparater (organiske tinforbindelser) (EFT L 183 af 12.7.2002, s. 58) — EØSU's udtalelse om Rådets direktiv 76/769/EØF: EFT C 16 af 23.1.1975, s. 25.

- ændre direktiv 76/769/EØF,

- foreslå, at forordningen tager udgangspunkt i TBT-konventionens principper.

EØSU støtter på denne baggrund fuldt ud forslaget princip om at begrænse anvendelsesområdet til EU-skibe og ikke søge ekstraterritorial jurisdiktion over skibe fra tredjelande.

3.3. EØSU er dog bekymret over de eventuelle økonomiske ulemper for EU-skibe og skibsværfter i overgangsperioden. EØSU understreger, at der i højere grad bør lægges vægt på at sikre hurtig ratificering af TBT-konventionen i EU's medlemsstater, Norge og Island samt de 13 ansøgerlande. Der er i alt tale om 30 lande, som repræsenterer ikke mindre end 30,9 % af verdenstonnagen, hvilket ligger langt over betingelserne for TBT-konventionens ikrafttræden. Det er værd at bemærke, at der blandt de 13 ansøgerlande findes store søfartsnationer (Malta, Cypern) og lande med en betydelig tonnage (Polen, Rumænien, Bulgarien).

3.4. For de stater, som ikke er i stand til at ratificere TBT-konventionen inden den 1. januar 2003, vil gennemførelsen med tilbagevirkende kraft af kravet om »1. januar 2003«, der er fastsat i konventionen og forordningen, kunne være til hindring for ratificeringsprocessen, afhængigt af deres nationale lovgivning. Kravet om anvendelse med tilbagevirkende kraft vil desuden få betydelige økonomiske konsekvenser for nybygning af skibe, der efter planen skal leveres i 2003, og hvor der er indgået kontrakt om, at de skal males med TBT-maling, og for skibe, der efter planen skal være i tørdok og opmales med TBT-maling i 2003. For at minimere konsekvenserne for skibsfarten i EU bør forordningen fritage sådanne skibe, og der bør fastsættes mere fleksible frister for gennemførelsen af forordningen.

### 4. Særlige bemærkninger

#### 4.1. Artikel 3

4.1.1. EØSU foreslår i artikel 3, stk. 1, litra a) og b), at tilføje ordene »som anløber en medlemsstats havn eller offshore terminal«. Hvis man undlader at pålægge EU-skibe et generelt krav og undtager skibe, der sejler uden for EU, bliver konsekvenserne mindre omfattende. En betydelig del af EU-flåden sejler uden for EU og ville kunne benytte sig af en sådan tidsbegrænset undtagelse.

4.1.2. EØSU foreslår, at følgende krav fra artikel 3, stk. 2 (andet punktum) i TBT-konventionen indføres i den foreslåede forordnings artikel 3, stk. 2:

»Medlemsstaterne sikrer ved at vedtage hertil egnede foranstaltninger, der ikke er til skade for skibenes operationer eller operationelle egenskaber, at de skibe, de ejer eller opererer, så vidt det er rimeligt og faktisk gennemførligt, efterlever denne forordning.«

#### 4.2. Artikel 5

EØSU støtter bestemmelsen i artikel 5, stk. 1, om, at skroget kan forsynes med en belægning, som kan hindre underliggende TBT-maling i at lække. Bestemmelsen afspejler den identiske bestemmelse i TBT-konventionen. Forsyning med belægning er at foretrække frem for at fjerne TBT-malingen, f.eks. ved sandblæsning, fordi rester af den fjernede TBT-maling kan påvirke miljøet.

#### 4.3. Artikel 6

Stk. 3 forekommer for pessimistisk, i strid med forventningen om TBT-konventionens snarlige ikrafttræden, og bør derfor udgå. Under alle omstændigheder er sigtet dækket ind i artikel 10.

#### 4.4. Artikel 7

Samme bemærkning til andet afsnit som til artikel 6.

Bruxelles, den 11. december 2002.

#### 4.5. Artikel 11

EØSU foreslår, at forordningens ikrafttrædelse sker pr. 1. januar 2004, hvilket vil sikre, at afviklingen af anvendelsen af TBT-malinger volder færre problemer, både hvad angår skibenes efterlevelse af bestemmelserne og muligheden for at skaffe nye malinger. En frist på et år vil også gøre det muligt at gennemføre den evaluering af efterlevelsen, der kræves i artikel 10, uden at EU-skibsfarten påføres unødvendigt besvær.

### 5. Konklusioner

5.1. EØSU deler det almindelige ønske om at mindske de negative miljøvirkninger af brug af skadelige antibegroningsmalinger på skibe og finder, at EU's initiativ bør være i overensstemmelse med principperne i IMO's TBT-konvention, under skyldig hensyntagen til lovgivningsmæssige krav og kommercielle overvejelser.

5.2. Regeringer, der forhandler og vedtager internationale instrumenter, bør sætte sig realistiske mål og opfylde deres forpligtelser, så unødvendige følgevirkninger kan undgås. Medlemsstaterne bør snarest ratificere TBT-konventionen, evaluere efterlevelsen og markedsudsigterne og definere et realistisk mål for supplerende aktioner.

5.3. Et hastigt og totalt forbud mod TBT-malinger bør bygge på en fast overbevisning om, at de nye malinger ikke er lige så farlige eller farligere. For øjeblikket foreligger der ikke beviser hverken for det ene eller det andet. Indtil yderligere erfaringer foreligger, er en konservativ holdning og en vis fleksibilitet på sin plads.

5.4. Gradvis afvikling af anvendelsen af TBT-malinger i overgangsperioden kan forene hensynet til miljøet med hensynet til at bevare EU-flådens konkurrenceevne på verdensplan.

Roger BRIESCH

Formand for

Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg