

4.3. Het Comité verzoekt de Commissie om meer rekening te houden met de voorstellen en suggesties die het in zijn advies van 28 april 1999 ⁽¹⁾ en in het onderhavige advies heeft gedaan, ten einde de in de richtlijn genoemde doelstellingen te verwezenlijken; deze voorstellen betreffen o.m.:

- wijziging van het aantal uitzonderingen, met dien verstande dat de richtlijn van toepassing dient te zijn op documenten die in handen zijn van openbare musea en universiteits- en openbare bibliotheken, d.w.z. het „gemeenschappelijk Europees cultureel erfgoed”;

(1) Zie advies ESC over „Overheidsinformatie: een essentiële hulpbron voor Europa — Groenboek over overheidsinformatie in de informatiemaatschappij”, PB C 169 van 16.6.1999.

- alle openbare lichamen of instellingen zijn aansprakelijk indien zij opzettelijk foute of te beperkte informatie leveren;
- volgens het tariefbeginsel dient voorkeur te worden gegeven aan het lagetarievenmodel;
- „essentiële informatie” die in handen is van overheidsinstanties van lidstaten moet gratis ter beschikking worden gesteld, wat op termijn voor alle instellingen moet gelden;

4.4. Tot slot wenst het Comité te worden betrokken bij de in artikel 12 genoemde herziening van de richtlijn, die tevens een goede gelegenheid biedt om de beantwoordingstermijnen te evalueren en de richtlijn aan te vullen, zodat de praktijken en tarieven, die momenteel uiteenlopen, meer met elkaar in overeenstemming worden gebracht.

Brussel, 11 december 2002.

De voorzitter

van het Europees Economisch en Sociaal Comité

R. BRIESCH

Advies van het Europees Economisch en Sociaal Comité over het „Voorstel voor een verordening van het Europees Parlement en de Raad houdende een verbod op organische tinverbindingen op schepen”

(COM(2002) 396 def. — 2002/0149 (COD))

(2003/C 85/07)

De Raad heeft op 30 juli 2002 besloten het Europees Economisch en Sociaal Comité, overeenkomstig artikel 80, lid 2, van het Verdrag tot oprichting van de Europese Gemeenschap, te raadplegen over het voornoemde voorstel.

De met de voorbereidende werkzaamheden belaste gespecialiseerde afdeling „Vervoer, energie, infrastructuur en informatiemaatschappij” heeft haar advies op 31 oktober 2002 goedgekeurd. Rapporteur was mevrouw Bredima-Savopoulou.

Het Europees Economisch en Sociaal Comité heeft tijdens zijn op 11 en 12 december 2002 gehouden 395e zitting (vergadering van 11 december) het volgende advies uitgebracht, dat met 98 stemmen vóór, bij 3 onthoudingen, werd goedgekeurd.

1. Achtergrond

1.1. Decennialang zijn organische tinverbindingen verwerkt in aangroeiwerende verven die op schepen worden gebruikt. Tributyltin (TBT) wordt sinds de jaren zeventig toegevoegd aan verf om de aangroei van bijvoorbeeld keelwormen, algen en eendenmosselen op scheepsrompen en visnetten te voorkomen. Eind jaren zeventig werden de schadelijke

milieu-effecten hiervan voor het eerst waargenomen in oesterkwekerijen langs de Franse westkust. Sindsdien zijn in de hele wereld steeds hogere concentraties van organische tinverbindingen aangetroffen in mariene organismen die zich hoger in de voedselketen bevinden, zoals vissen, zeevogels en zeezoogdieren. Deze chemicaliën kunnen de hormoonhuishouding van bepaalde diersoorten verstoren, en ook mensen kunnen problemen met hun gezondheid krijgen als zij vis eten die deze stoffen bevat.

1.2. Door de bezorgdheid over de eventuele milieu-effecten van aangroeiwerende verven op TBT-basis is het gebruik hiervan in de Verenigde Staten en ook elders in de wereld aan regels gebonden. Sommige landen hebben strengere regels ingevoerd dan andere (in Japan is het gebruik van verven op TBT-basis bijvoorbeeld geheel en al verboden).

1.3. Van de in de handel zijnde aangroeiwerende verven is TBT-SPC (SPC: self polishing copolymer) de wereldwijde standaard; meer dan zeventig procent van de in de wereld gebruikte aangroeiwerende verven is TBT-SPC (gerekend in volumeprocenten) ⁽¹⁾. Er zijn momenteel geen andere verfsoorten die scheepswanden even efficiënt vrij houden van aangroei als verven op TBT-SPC-basis. Alleen deze verven gaan gegarandeerd tot vijf jaar mee. Alternatieve TBT-loze verven beschermen scheepswanden hooguit drie jaar. Schepen moeten dan vaker in een dok worden behandeld en opnieuw worden geleverd. Daar komt nog bij dat deze alternatieve verven waarschijnlijk niet dezelfde bescherming bieden als verven op TBT-SPC-basis en onbekende milieu-effecten hebben.

1.4. Alternatieve aangroeiwerende verfsoorten worden weliswaar wereldwijd aan de man gebracht, maar zijn nog niet voldoende onderzocht. Er is alleen onderzoek gedaan naar hun giftigheid op de korte termijn, terwijl er bij voortdurende blootstelling aan aangroeiwerende verven ook sprake zou kunnen zijn van giftigheid op de lange termijn.

1.5. Al in december 1989 verbood de EU op haar grondgebied de verkoop van organische tinverbindingen die worden gebruikt als biociden ter voorkoming van aangroeiing op scheepsrompen met een lengte van minder dan 25 meter.

1.6. In 1990 drong de Internationale Maritieme Organisatie (IMO) er in een resolutie bij de regeringen op aan om het gebruik van aangroeiwerende verven op TBT-basis terug te dringen. In november 1999 riep de IMO op tot een wereldwijd verbod op het gebruik van organische tinverbindingen in aangroeiwerende middelen voor schepen vanaf 1 januari 2003 en tot een algeheel verbod op de aanwezigheid van deze verbindingen op schepen vanaf 1 januari 2008.

1.7. Op 5 oktober 2001 keurde de IMO de Conventie inzake de controle op schadelijke aangroeiwerende systemen op schepen (AFS-Conventie) goed. De Conventie zal het gebruik van schadelijke organische tinverbindingen in aangroeiwerende verven voor schepen verbieden en voorzien in een mechanisme dat het eventuele gebruik van andere schadelijke stoffen in aangroeiwerende systemen moet voorkomen.

1.8. De nieuwe Conventie staat sinds 1 februari 2002 open voor ondertekening en treedt in werking 12 maanden nadat 25 staten die samen 25 % van de mondiale koopvaardijtonnage vertegenwoordigen haar hebben bekrachtigd.

1.9. In Resolutie 1 van de Internationale Conferentie inzake de controle op schadelijke aangroeiwerende systemen op schepen wordt erkend dat er mogelijk niet meer genoeg tijd is om de Conventie per 1 januari 2003 in werking te laten treden. Aangezien de Conferentie wel wil dat vanaf 1 januari 2003 daadwerkelijk wordt gestopt met het gebruik van organische tinverbindingen in de scheepvaart, heeft zij de lidstaten van de IMO verzocht de bepalingen van de Conventie met spoed te aanvaarden. Ook bij de industrie is erop aangedrongen vanaf die datum de marketing, verkoop en toepassing van organische tinverbindingen te beëindigen.

1.10. Onmiddellijk na de AFS-conferentie benadrukte de Internationale Koopvaardijkamer (International Chamber of Shipping — ICS) dat het „een enigszins academische vraag is of de Conventie al dan niet op 1 januari 2003 in werking treedt, aangezien de data 1 januari 2003 en 1 januari 2008 als bindend dienen te worden beschouwd voor elk in de internationale handel opererend schip”. Ondanks de algemene bereidheid zullen slechts enkele lidstaten de Conventie vóór 1 januari 2003 kunnen bekrachtigen.

2. Het voorstel van de Commissie

2.1. De voorgestelde verordening is gebaseerd op de basiseisen van de AFS-Conventie. De Commissie heeft geen doublure willen maken van de uitvoeringsbepalingen die de lidstaten overeenkomstig hun verplichtingen als partijen bij de AFS-Conventie moeten vaststellen. Verder is de voorgestelde verordening, in tegenstelling tot de op het voorzorgsbeginsel gebaseerde en als kaderovereenkomst bedoelde AFS-Conventie, alleen van toepassing op organotinverbindingen.

2.2. De verordening heeft als doel de schadelijke effecten op het mariene milieu en de volksgezondheid, veroorzaakt door organische tinverbindingen die fungeren als biociden in aangroeiwerende systemen op schepen, te beperken of weg te nemen. De Commissie stelt voor om deze verordening vóór eind 2002 vast te stellen; in dat geval wordt het schepen die de vlag van een lidstaat voeren met ingang van 1 januari 2003 verboden om organische tinverbindingen te gebruiken in aangroeiwerende systemen, en geldt met ingang van 1 januari 2008, ongeacht de datum van inwerkingtreding van de Conventie, een algemeen verbod op actieve organische tinverbindingen op schepen die van en naar havens in de EU varen.

2.3. Voorafgaand aan de inwerkingtreding van de AFS-Conventie zal de toepassing van dit artikel worden opgeschort voor schepen die niet onder de vlag van een lidstaat varen.

⁽¹⁾ CEFIC 1996.

Volgens de Commissie is de beste regeling voor toezicht op de naleving van het verbod op het gebruik van TBT op schepen opgenomen in Richtlijn 95/21/EG over havenstaatcontrole⁽¹⁾. Als de AFS-Conventie in werking is getreden, kan deze Richtlijn echter alleen worden toegepast op onder de vlag van een derde land varende schepen.

2.4. Krachtens de voorgestelde verordening moeten de lidstaten, naar het model van de AFS-Conventie, keurings- en certificatieregelingen opstellen voor verschillende categorieën schepen, waarbij de lengte de doorslag geeft.

2.5. In de periode tussen 1-1-2003 en de inwerkingtreding van de AFS-Conventie kunnen reders en scheepswerven in de EU volgens de Commissie concurrentienadelen ondervinden. Zij verwacht echter dat onder de vlag van een derde land varende schepen zich ook aan de regeling zullen houden. Bovendien stelt zij een procedure voor waarbij deze schepen, afhankelijk van de mate waarin zij zich op vrijwillige basis aan de regeling houden, eveneens onder de verordening vallen.

3. Algemene opmerkingen

3.1. Het EESC acht het een principiële zaak dat de scheepvaart, die immers mondiaal is, aan de hand van wereldwijd geldende normen wordt geregeld, die bij voorkeur door de internationaal opererende IMO worden ontwikkeld en goedgekeurd. De EU van haar kant zou de ontwikkeling van strenge internationale normen moeten stimuleren en ervoor dienen te zorgen dat deze op haar grondgebied worden nageleefd.

3.2. Naar aanleiding van eerdere pogingen om de werkingssfeer van Richtlijn 76/769/EEG⁽²⁾ uit te breiden, is indertijd besloten om eerst de ontwikkelingen binnen de IMO af te wachten. Het EESC is ingenomen met de aanpak die de Commissie hanteert met betrekking tot de AFS-Conventie. Zij:

- beveelt de lidstaten aan om de conventie zo snel mogelijk te ondertekenen en te ratificeren;

⁽¹⁾ Richtlijn van 19 juni 1995 betreffende de naleving, met betrekking tot de schepen die gebruik maken van havens in de Gemeenschap en varen in de onder de jurisdictie van de lidstaten vallende wateren, van internationale normen op het gebied van veiligheid van schepen, voorkoming van verontreiniging en leef- en werkomstandigheden aan boord (havenstaatcontrole) — PB L 157 van 7.7.1995, blz. 1 — EESC-advies: PB C 393 van 31.12.1994, blz. 50.

⁽²⁾ Richtlijn 2002/62/EG van de Commissie van 9 juli 2002 tot negende aanpassing aan de technische vooruitgang van bijlage I bij Richtlijn 76/769/EEG van de Raad betreffende de onderlinge aanpassing van de wettelijke en bestuursrechtelijke bepalingen der lidstaten inzake de beperking van het op de markt brengen en van het gebruik van bepaalde gevaarlijke stoffen en preparaten (organische tinverbindingen) (PB L 183 van 12.7.2002, blz. 58; EESC-advies: PB C 16 van 23.1.1975, blz. 25).

- is van plan Richtlijn 76/769/EEG te wijzigen;

- stelt een verordening voor die gebaseerd is op de beginselen van de AFS-Conventie.

Wat dit betreft is het een goede zaak dat de Commissie de werkingssfeer van de verordening wil beperken tot EU-schepen en niet uit is op extraterritoriale jurisdictie over vaartuigen van derde landen.

3.3. Het EESC is echter wel bezorgd over eventuele concurrentienadelen voor EU-schepen en -rederijen tijdens de interimperiode. Er moet dan ook hogere prioriteit worden gegeven aan een snelle ratificatie van de AFS-Conventie door de lidstaten, Noorwegen, IJsland en de 13 kandidaat-lidstaten. Deze in totaal dertig landen vertegenwoordigen maar liefst 30,9 % van de mondiale koopvaardijtonnage, wat meer dan genoeg is om de Conventie in werking te doen treden. Onder de 13 lidstaten bevinden zich belangrijke zeevarende landen als Malta en Cyprus en landen met een aanzienlijke tonnage als Polen, Roemenië en Bulgarije.

3.4. Voor lidstaten die er niet in slagen de Conventie vóór 1 januari 2003 te bekrachtigen, kan de toepassing met terugwerkende kracht van „1 januari 2003” als aanvangsdatum waarin de Conventie en de Verordening voorzien uit het oogpunt van hun nationale wetgeving een belemmering vormen voor het bekrachtigingsproces. Omgekeerd zal deze „terugwerkende eis” grote financiële consequenties hebben voor nieuwe schepen die volgens de plannen in 2003 geleverd zullen worden en krachtens het contract met TBT-verven moeten worden behandeld én voor schepen die volgens de plannen in 2003 in een dok moeten worden behandeld en daar een TBT-coating zullen krijgen. Om de gevolgen voor de EU-scheepvaart zo gering mogelijk te houden, zou de verordening niet moeten gelden voor dergelijke schepen en zouden de deadlines voor de toepassing ervan flexibeler moeten zijn.

4. Bijzondere opmerkingen

4.1. Artikel 3

4.1.1. Aan artikel 3, lid 1, punten a en b, zouden de volgende woorden moeten worden toegevoegd: „en die een haven of een offshore terminal van een lidstaat aandoen”. Als de verordening geen algemene eis bevat voor EU-schepen en niet van toepassing is op schepen die buiten de EU-wateren varen, zal het effect ervan geringer zijn. Een groot gedeelte van de EU-vloot opereert buiten de EU-wateren en zou kunnen profiteren van deze tijdelijke vrijstelling.

4.1.2. In artikel 3, lid 2, van de voorgestelde verordening zou de volgende tekst van artikel 3, lid 2, tweede zin, van de AFS-Conventie moeten worden opgenomen:

„D.m.v. maatregelen die geen nadelige gevolgen hebben voor de activiteiten of operationele mogelijkheden van dergelijke in hun bezit zijnde of in hun beheer varende schepen, dienen de lidstaten er echter voor te zorgen dat deze schepen voor zover dat redelijk en haalbaar is aan de verordening voldoen.”

4.2. Artikel 5

Het EESC stemt in met de mogelijkheid in artikel 5, lid 1, om op de romp van een schip een toplaag aan te brengen en zo te voorkomen dat verbindingen vrijkomen uit de onderliggende TBT-verf. De AFS-Conventie bevat een gelijklopende bepaling. Het aanbrengen van een toplaag verdient de voorkeur boven het verwijderen van TBT-verfsoorten en zandstralen, aangezien de verfstoffen schadelijk voor het milieu zijn.

4.3. Artikel 6

Lid 3 maakt een pessimistische indruk, ondanks de verwachting dat de AFS-Conventie spoedig in werking zal treden. Het zou daarom geschrapt moeten worden. Artikel 10 bevat bovendien een passage met ongeveer dezelfde strekking.

4.4. Artikel 7

De opmerking hierboven met betrekking tot artikel 6 geldt ook voor het tweede lid van artikel 7.

4.5. Artikel 11

De verordening zou pas per 1-1-2004 in werking moeten treden; dan kunnen schepen zich gemakkelijker aan de nieuwe regels aanpassen en zijn nieuwe verfsoorten beter verkrijgbaar, zodat de TBT-verfsoorten soepeler van de markt kunnen worden genomen. Bovendien kan de Commissie in dit jaar overeenkomstig artikel 10 onderzoeken in hoeverre de regels worden nageleefd zonder dat de EU-scheepvaart hier al te zeer door wordt belast.

5. Conclusies

5.1. Ook het EESC wil de negatieve milieu-effecten van schadelijke aangroeiwerende verven die op schepen worden gebruikt terugdringen. De maatregelen van de EU moeten wel stroken met de beginselen van de AFS-Conventie van de IMO; met name de juridische en commerciële randvoorwaarden dienen hierbij de nodige aandacht te krijgen.

5.2. Regeringen die internationale rechtsinstrumenten ontwikkelen en ratificeren moeten realistische doelen vaststellen en hun verplichtingen nakomen, omdat anders ongunstige effecten mogelijk zijn. De lidstaten dienen de AFS-Conventie zo snel mogelijk te ratificeren en na te gaan in hoeverre deze wordt nageleefd en wat de vooruitzichten voor de koopvaardijssector zijn. Verder is het zaak dat zij aanvullende maatregelen met een realistische reikwijdte nemen.

5.3. Om het gebruik van TBT-verven snel volledig te kunnen verbieden, dient men er wel vast van overtuigd te zijn dat de nieuwe verven niet even schadelijk of zelfs schadelijker zijn dan de oude. Tot dusverre is er geen bewijs voor het een noch voor het ander. Aangezien er wat dit betreft dus meer ervaring moet worden opgedaan, is er veel te zeggen voor een terughoudende, flexibele aanpak.

5.4. Als de productie van TBT-verven geleidelijk aan wordt stopgezet, komt dat het milieu ten goede en behoudt de EU-vloot tegelijkertijd zijn internationale concurrentiepositie.

Brussel, 11 december 2002.

De voorzitter

van het Europees Economisch en Sociaal Comité

R. BRIESCH