



KOMMISSIONEN FOR DE EUROPÆISKE FÆLLESSKABER

Bruxelles, den 12.07.2002  
KOM(2002) 396 endelig

2002/0149 (COD)

Forslag til

**EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS FORORDNING**

**om forbud mod organiske tinforbindelser på skibe**

(forelagt af Kommissionen)

## BEGRUNDELSE

### GENEREL INDLEDNING

Dette forslag til Europa-Parlamentets og Rådets forordning tager i overensstemmelse med de politiske mål i Kommissionens hvidbog om transportpolitikken<sup>1</sup> sigte på at mindske de negative miljøvirkninger af brug af skadelige antibegroningsmalinger på skibe.

Skibe sejler hurtigere og bruger mindre brændstof, når deres skrog er rene og glatte, dvs. fri for begroning med bl.a. alger og muslinger, og derfor bliver de behandlet med begroningshindrende systemer. I 1960'erne udviklede den kemiske industri effektive og omkostningsgunstige begroningshindrende malinger, der indeholdt metalforbindelser, især den organiske tinforbindelse tributyltin (TBT). I 1970'erne fik de fleste søgående skibe TBT-malinger på skroget.

Mod slutningen af 1980'erne var man blevet mere opmærksom på organiske tinforbindelsers miljøskadelige virkninger. Videnskabelige undersøgelser har vist, at organiske tinforbindelser, især TBT, i antibegroningssystemer på skibe indebærer en væsentlig risiko for skadevirkninger på økologisk og økonomisk betydningsfulde marine organismer<sup>2</sup>.

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<sup>3</sup>. Også Den Internationale Søfartsorganisation (IMO) erkendte denne risiko og henstillede til staterne, at de traf foranstaltninger til at afskaffe begroningshindrende malinger med TBT.

Med yderligere pres fra miljøkredse vandt tanken om et generelt forbud mod TBT gehør i 1990'erne, og den kemiske industri begyndte at udvikle alternative antibegroningssystemer.

I november 1999 gik IMO-forsamlingen 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<sup>4</sup>. IMO besluttede at nå dette mål ved hjælp af en retligt bindende konvention, der gælder over hele verden. Under disse omstændigheder valgte EU at afvente forhandlingerne i IMO inden en eventuel beslutning om at udvide markedsføringsforbuddet mod TBT til at omfatte alle skibe<sup>5</sup>.

Den 5. oktober 2001 vedtog IMO efter en fem dage lang diplomatkonference en **konvention om kontrol af skadelige antibegroningssystemer på skibe (TBT-konventionen)**.

---

<sup>1</sup> I hvidbogen (KOM (2001) 370 af 12.9.2001) bliver det bl.a. fremhævet, at et moderne transportsystem skal være bæredygtigt både i økonomisk, social og et miljømæssig henseende.

<sup>2</sup> Det er påvist, at organiske tinforbindelser er giftige og har hormonforstyrrende virkninger i marine organismer.

<sup>3</sup> Rådets direktiv 89/677/EØF af 21. december 1989 om ottende ændring af 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, EFT L 398 af 30.12.1989, s. 24.

<sup>4</sup> IMO-resolution A.895 (21), vedtaget den 25. november 1999.

<sup>5</sup> Kommissionens direktiv 1999/51/EF af 26. maj 1999 om femte 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 (tin, pentachlorphenol og cadmium), EFT L 142 af 5.6.1999, s. 22.

Medlemsstaterne og Kommissionen har op til denne konference arbejdet tæt sammen i fuld overensstemmelse med Rådets retningslinjer<sup>6</sup>.

Med den nye IMO-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.

Den nye konvention 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.

I bilag A er der et resumé af konventionens vigtigste bestemmelser.

Da Rådet fastlagde sine retningslinjer for forhandlingerne om TBT-konventionen, opfordredes Kommissionen ligeledes til at træffe sådanne yderligere foranstaltninger, som måtte være nødvendige for at indføre et generelt forbud mod brug af TBT på alle skibe i hele EU og tilgrænsende havområder fra de datoer, der anbefales i IMO-resolution A.895(21).

Op til TBT-diplomatkonferencen lagde EU sig fast på, at den nye konvention skulle opfylde følgende tre hovedmål:

- faste datoer for forbud mod TBT, således at der blev givet et klart signal til både skibsfarten og den kemiske industri
- indførelse af "forsigtighedsprincippet", forstået som "ufuldstændigt videnskabeligt bevis", i konventionens artikler
- en passende mekanisme for ikrafttræden<sup>7</sup>.

Efter at have analyseret resultatet af diplomatkonferencen, især på baggrund af de tre hovedmål, erklærede Rådet<sup>8</sup> og Kommissionen sig tilfredse med resultaterne på IMO-niveau.

Som opfølgning på TBT-konferencen er det vigtigste, der kræves og forventes af medlemsstaterne, naturligvis, at de **underskriver og ratificerer TBT-konventionen så hurtigt som muligt.**

**I betragtning af ovennævnte ønske fra Rådet finder Kommissionen, at der er behov for yderligere tiltag, således at**

- medlemsstaterne sættes i den bedst mulige situation, så de tilskyndes til at ratificere TBT-konventionen, og således at eventuelle hindringer for hurtig ratificering fjernes, hvorved der bidrages til hurtigst mulig ikrafttrædelse af TBT-konventionen

---

<sup>6</sup> Rådets konklusioner af 12. februar 2001 om de afsluttende forhandlinger om den internationale konvention om kontrol af skadelige antibegroningssystemer på skibe.

<sup>7</sup> MARPOL-konventionens bestemmelser om ikrafttræden (15 stater, der mindst repræsenterer 50% af verdenstonnagen) blev ikke anset for hensigtsmæssige. Det har i praksis vist sig, at det under sådanne vilkår kan tage op til 6 år, førend konventionen træder i kraft.

<sup>8</sup> Rådet (miljøministrene) tog på samlingen den 21. oktober 2001 det positive resultat af TBT-konferencen til efterretning, således om det belgiske formandskab har rapporteret.

- opfyldelse af TBT-konventionens væsentlige mål sikres på EU-plan, dvs. forbud mod påføring af organiske tinforbindelser på skibe fra den 1. januar 2003 og fuldstændigt forbud mod deres tilstedeværelse fra den 1. januar 2008.

Derfor

- anbefaler Kommissionen medlemsstaterne at underskrive og ratificere TBT-konventionen snarest muligt
- agter Kommissionen at vedtage direktiv .././EF 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)
- foreslår Kommissionen Europa-Parlamentet og Rådet, at de inden udgangen af 2002 vedtager nærværende forordning, som forbyder anvendelse af organiske tinforbindelser som biocider i begrovningshindrende systemer på skibe, der fører en medlemsstats flag, fra den 1. januar 2003, og som generelt forbyder aktive organiske tinforbindelser på skibe, der sejler til og fra EU-havne, fra den 1. januar 2008, uanset om konventionen træder i kraft.

Det må fremhæves, at Kommissionen med denne forordning ikke ønsker at dublere TBT-konventionen, som har et bredere anvendelsesområde end blot forbud mod organiske tinforbindelser.

TBT-konventionen forbyder brug af alle skadelige organiske tinforbindelser i begrovningshindrende malinger til brug på skibe. I dag gælder forbuddet kun organiske tinforbindelser, men konventionen etablerer en mekanisme, som skal hindre eventuel fremtidig anvendelse af andre skadelige stoffer i antibegrovningsystemer, og anvender dermed forsigtighedsprincippet. Når TBT-konventionen er trådt i kraft, kan der sættes behørigt ind med fremtidig forbud mod ethvert andet skadeligt antibegrovningsystem.

Kommissionens fremgangsmåde er bestemt af resolution nr. 1 fra den internationale konference om kontrol af skadelige antibegrovningsystemer på skibe<sup>9</sup>.

I denne resolution erkendte konferencen, at tiden frem til den 1. januar 2003 - trods aktiv forberedelse af forbuddet mod anvendelse af organiske tinforbindelser - muligvis ikke er tilstrækkelig til, at konventionen kan sættes i kraft inden da. Konferencen ønskede, at brug af organiske tinforbindelser i skibsfarten 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.

## **BEHOV FOR EN FORORDNING**

- Da EU ikke er kontraherende part i TBT-konventionen, overlades ratifikation af konventionen til medlemsstaterne selv. Det har vist sig i praksis, at ratificeringsprocessen er tung og besværlig og derfor ikke altid kan gennemføres på kort tid.

---

<sup>9</sup> Dok. IMO AFS/CONF/25 af 8. oktober 2001.

- Kommissionen forventer, at det trods generel velvilje kun vil være nogle få medlemsstater, der kan ratificere TBT-konventionen inden den 1. januar 2003. Det er realistisk at forvente, at TBT-konventionen først træder i kraft flere år efter den dato.
- Dertil kommer, at det for de medlemsstater, der ikke kan ratificere konventionen inden den 1. januar 2003, kan være et problem i den nationale lovgivning, at konventionens krav om anvendelse inden "1. januar 2003" bliver en bestemmelse med tilbagevirkende kraft. Det er derfor hensigtsmæssigt at hjælpe dem med at undgå de eventuelle vanskeligheder, de måtte have med anvendelse i den nationale lovgivning med tilbagevirkende kraft.
- Som reaktion på TBT-konferencens resolution nr. 1 kan det tænkes, at medlemsstaterne indfører nationale foranstaltninger med et andet indhold og en anden anvendelsesdato. Sådant ikke-harmoniseret indførelse af TBT-forbuddet i EU vil være til skade for skibsfarten og kan let føre til konkurrenceforvridning mellem medlemsstaterne. Derfor må der sørges for et samtidigt forbud.
- Endelig må det fremhæves, at de mål og resultater, der tilstræbes ved ændring af Rådets direktiv 76/769/EØF om markedsføring og brug af TBT-malinger, hverken berører TBT-bemalede skibe uden for EU eller skibe, der sejler under andre flag end EU-medlemsstaternes. Derfor er det påkrævet at udvide TBT-forbuddet pr. 1. januar 2003.

Af disse grunde foreslår Kommissionen at indføre forbud mod organiske tinforbindelser

- for alle skibe, der sejler under en medlemsstats flag, med virkning fra den 1. januar 2003
- for alle skibe, uanset flag, der anløber en europæisk havn, fra den 1. januar 2008

ved hjælp af en forordning fra Europa-Parlamentet og Rådet, som træder i kraft inden den 1. januar 2003.

## **FORSLAGETS HOVEDPRINCIPPER**

- Ikke behov for dublering af TBT-konventionen

Det er vigtigt at fremhæve, at alle medlemsstaterne har udtrykt tilfredshed med resultatet af TBT-konferencen. Man må derfor vente, at de alle vil ratificere og gennemføre TBT-konventionen.

I betragtning af, at der i 1999 blev givet globale tilsagn på IMO-forsamlingsniveau, og at ikrafttrædelsesmekanismen for TBT-konventionen er mere hensigtsmæssig, og på baggrund af TBT-konferencens resolution nr. 1 forventer Kommissionen, at TBT-konventionen reelt træder i kraft inden den 1. januar 2008. Ikke desto mindre er enhver usikkerhed om et totalt forbud mod TBT på det tidspunkt uacceptabel på EU-niveau.

Under disse omstændigheder har Kommissionen afstået fra at fremsætte forslag om udarbejdelse af en komplet EU-lovgivning, som ville blive en overflødig dublering af de gennemførelsesbestemmelser, som medlemsstaterne skal vedtage som kontraherende parter i TBT-konventionen. Desuden kan det ikke udelukkes, at nogle medlemsstater og tredjelande

allerede har tiltrådt konventionen. Det ville derfor være uproductivt at oprette en syns- og certificeringsordning under denne forordning, som er anderledes end TBT-konventionens. Kommissionen har endvidere den opfattelse, at den mest hensigtsmæssige ordning for kontrol med anvendelsen af forbuddet mod TBT på skibe er den, der er fastsat i Rådets direktiv 95/21/EF om havnestatskontrol. Direktivet kan imidlertid først bringes i anvendelse, når konventionen er trådt i kraft. Det er grunden til, at der i overgangsperioden ikke kan indføres forbud mod brug af skadelige TBT-malinger for skibe, der ikke sejler under et EU-flag. Denne forordning må derfor ses som et incitament til hurtig ratificering af TBT-konventionen.

– Begrænset anvendelsesområde

TBT-konventionen er udformet som en rammekonvention. Når konventionen er trådt i kraft, skal det inden for denne ramme blive lettere, under skyldigt hensyn til forsigtighedsprincippet, at opstille en liste over skadelige antibegroningssystemer på skibe. På nuværende tidspunkt er kun organiske tinforbindelser, der virker som biocider i antibegroningssystemer, indeholdt i konventionen. I betragtning af de særlige procedurer, der kommer til at gælde for optagelse af andre skadelige antibegroningssystemer på listen, mener Kommissionen, at forordningen kan og bør begrænses til kun at gælde for organiske tinforbindelser. TBT-konventionen har tillige passende bestemmelser om, hvordan affald fra fjernelse af skadelige begroningshindrende stoffer skal håndteres og behandles på land.

– Ensartede vilkår for hele søfartssektoren

Med vedtagelsen af TBT-konventionen gav alle staterne udtryk for deres vilje til at ophøre med at anvende skadelige organiske tinforbindelser på skibe fra den 1. januar 2003 og dermed deres ønske om, at både det offentlige og erhvervslivet træffer specifikke foranstaltninger inden for hver deres kompetenceområde.

På baggrund af dette ønske har Kommissionen i overensstemmelse med international ret afstået fra at nedlægge forbud mod anvendelse af TBT-malinger på samtlige skibe, der anløber EU-havne. Det skal tilføjes, at en del tredjelande, for hvem overnationale regler ikke har nogen ekstra værdi, kan få problemer med at gennemføre forbuddet mod anvendelse af TBT på deres skibe<sup>10</sup> fra den 1. januar 2003. Derfor foreslår Kommissionen at forbuddet mod anvendelse af TBT-malinger på skibe, der ikke sejler under et EU-flag, først bliver gyldigt, når TBT-konventionen træder i kraft.

Eventuelle negative virkninger for EU's skibsrederes<sup>11</sup> og skibsværfters<sup>12</sup> konkurrenceevne som følge af det anbefalede forbud pr. 1. januar 2003 kan undgås ved hjælp af frivillige tilsagn fra de erhvervsorganisationer, der repræsenterer sådanne interesser (Det Internationale Skibsfartskammer (ICS) og skibsværftsorganisationerne).

Kommissionen er særdeles tilfreds med, at det internationale søfartserhverv har reageret hurtigt med at afskaffe TBT pr. 1. januar 2003. Især må den kraftige henstilling fra Det

---

<sup>10</sup> Det bør i denne forbindelse bemærkes, at EU's havne ifølge LMIS's tal blev anløbet af 15 875 skibe (på 500 BRT og derover) i 2001, hvoraf 4503 (28,36%) sejlede under et EU-flag.

<sup>11</sup> Ud fra en rent praktisk synsvinkel kan man tvivle på, om det er umagen værd for en skibsreder at skifte flag for nogle få år, eftersom det vides, at TBT-konventionen træder i kraft nogle år senere, og at datoen 1. januar 2008 for totalt forbud mod TBT står fast. Man må heller ikke se bort fra det pres, der er lagt på branchen i TBT-konferencens resolution nr. 1, hvori den opfordres til at overholde forbuddet fra den 1. januar 2003.

<sup>12</sup> Det bør fremhæves, at direktiv 76/769/EØF allerede i dag stiller værfter i EU dårligere i konkurrencen i forhold til værfter uden for EU.

Internationale Skibsfartskammer (ICS) fremhæves. Umiddelbart efter TBT-konferencen udtalte 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.** Derfor bygger Kommissionen i sin behandling af de søfartsmæssige aspekter af TBT-forbuddet på denne økonomiske realitet.

Ratificeringsprocessen er slet ikke underkastet EU's kontrol. Der er desuden heller ingen retlig garanti for, at forbuddet pr. 1. januar 2008, som er generelt accepteret, faktisk træder i kraft på den dato. Det globale søfarterhverv har af hensyn til planlægningen af skibenes vedligehold brug for tydelige og rettidige oplysninger om nye miljømæssige betingelser for adgang til EU's havne. Af denne årsag indføres det generelle forbud mod organiske tinforbindelser i EU's lovgivning.

- Tilskyndelse til hurtigst mulig ratificering af TBT-konventionen på flagstatsniveau

Der bør tilskyndes yderligere til frivillige tilsagn på flagstatsniveau i overensstemmelse med TBT-konferencens resolution nr. 1<sup>13</sup>. Den vej, som EU har valgt at følge med denne forordning, skulle også have en positiv indflydelse på andre flagstater. Man bør desuden være særlig opmærksom på de lande, der har ansøgt om medlemskab af EU. I henhold til tiltrædelsesbetingelserne bliver de også bundet af denne forordning fra den dato, hvor de reelt træder ind i EU.

Flagstater og især åbne registre, der har forbudt brug af TBT-malinger på deres skibe, har økonomisk interesse i, at TBT-konventionen træder i kraft så hurtigt som muligt, således at vilkårene bliver ens på verdensplan. Forordningen vil på denne måde tilskynde flagstaterne yderligere til at ratificere TBT-konventionen.

I denne forbindelse må det fremhæves, at Cypern, Malta og de baltiske lande tilsammen repræsenterer 10% af hele verdens bruttotonnage. Ligeledes udgør landene i det europæiske økonomiske samarbejdsområde (EØS), dvs. de 15 EU-medlemsstater samt Norge og Island, sammen med de 13 ansøgerlande i alt 30 lande, som repræsenterer ikke mindre end 30,91% af verdenstonnagen.

Forudsættes det, at alle medlemsstaterne opfylder deres politiske tilsagn om at ratificere TBT-konventionen i løbet af 2002/2003, at ansøgerlandene gør det samme, og at en række tredjelande også har denne hensigt (Japan og USA), kan konventionen muligvis træde i kraft i 2004/2005. I relation til dette mål, nemlig et fuldstændigt forbud mod organiske tinforbindelser senest i 2005, agter Kommissionen at følge, hvorledes det skrider frem med TBT-konventionens ikrafttræden og dens anvendelse på trejdelandsskibe, der sejler i EU-farvande.

- Retlige overvejelser

For at undgå misforståelser med hensyn til implementering af en konvention<sup>14</sup>, der er endnu ikke er trådt i kraft, og for ikke at gribe forstyrrende ind i ratificeringsprocessen, som almindeligvis forventes at blive så kort som muligt, finder Kommissionen, at forordningen hverken skal gennemføre TBT-konventionen eller indeholde henvisninger dertil i sine centrale bestemmelser (artikel 3-5).

---

<sup>13</sup> I dag har Japan og New Zealand allerede forbudt brug af TBT-malinger på deres skibe.

<sup>14</sup> Med fuld støtte fra alle medlemsstaterne.

Et generelt forbud (for alle skibe, uanset flag) mod brug af TBT på skibe, der anløber en EU-havn efter den 1. januar 2003, vil ikke være foreneligt med TBT-konventionen.

Kommissionen foreslår at benytte EF-traktatens artikel 80, stk. 2, som retsgrundlag for selve forordningen.

## **SPECIFIKKE BEMÆRKNINGER**

### Artikel 1

I denne artikel defineres hensigten med forordningen.

### Artikel 2

Artiklen indeholder definitioner af de vigtigste udtryk i forordningen. De fleste af dem bygger på dem, der er benyttet i IMO's TBT-konvention

### Artikel 3

Her afgrænses forordningens anvendelsesområde. Det beskrives, hvilke skibe forordningens bestemmelser skal gælde for. Hensigten er, at alle skibe, der anløber en europæisk havn, uanset flag, skal være omfattet fra den 1. januar 2008. Dertil kommer særlige bestemmelser, der kun gælder for skibe, der sejler under en medlemsstats flag, og som er nødvendige for gennemførelse af TBT-konferencens resolution nr. 1. Det er nødvendigt at medtage skibe, der "opererer under en medlemsstats myndighed", for at også offshore-platformer skal være omfattet, ligesom de er omfattet af TBT-konventionen.

Forordningen gælder ikke for krigsskibe og andre statslige skibe, eftersom behandling af sådanne skibe er fyldestgørende dækket af TBT-konventionen. Derfor bør sådanne skibe ikke være omfattet af forordningen, som i hovedsagen skal dække overgangsperioden.

TBT-konventionen omfatter også skibe, der ankommer til værft. Forordningen tager ikke dette tilfælde med, da det ændrede direktiv 76/769/EØF giver tilstrækkelig dækning af sådanne skibe.

### Artikel 4

Denne artikel indfører forbud mod anvendelse af organiske tinforbindelser på skibe fra den 1. januar 2003. Indtil TBT-konventionen er trådt i kraft, gælder denne artikel ikke for skibe, der ikke sejler under en medlemsstats flag.

### Artikel 5

Første stykke gælder for skibe, der inden den 1. januar 2003 fører et andet flag end en EU-medlemsstats og behandles med et nyt antibegroningssystem efter denne dato, hvis de overføres til et EU-register. Sådanne skibe må heller ikke behandles med antibegroningsmalinger med aktive organiske tinforbindelser efter den 1. januar 2003. Dette skulle tilskynde redere i tredjelande og europæiske redere, hvis skibe opererer under et åbent registers flag, til at følge ICS's henstillinger og anse datoen 1. januar 2003 for at ligge fast. Skibsredere kan derved bevare deres skibes markedsværdi ved en eventuel overførsel til et EU-register.

Andet stykke er ligeledes en tilskyndelse til skibsrederne. Når de ved, at organiske tinforbindelser under alle omstændigheder er fuldstændig forbudt i EU efter 1. januar 2008, kan de lægge en passende plan for opmaling af deres skibe i tørdok.

Som i TBT-konventionen accepteres både sandblæsning af skibene og påføring af et forseglingslag som middel til at standse organiske tinforbindelsers skadevirkninger.

## Artikel 6

Stk. 1 henvender sig til medlemsstaterne og tillader dem at oprette den mest hensigtsmæssige syns- og certificeringsordning svarende til den i TBT-konventionen, uden at TBT-konventionens ikrafttræden foregribes.

Skibe med en bruttotonnage på over 400 skal synes, uanset deres fartsområde. I TBT-konventionen gælder dette krav kun for skibe i international fart.

Skibe med en længde på 24 meter eller derover, men med en bruttotonnage på mindre end 400, behøver ligesom i TBT-konventionen kun at være forsynet med en overensstemmelseserklæring. Der stilles i denne forordning ikke krav om særlige syn eller certifikater, for at medlemsstaternes administrationer ikke skal pålægges urimelige byrder. Skulle det blive nødvendigt på et senere tidspunkt, kan der via udvalgsproceduren indføres en harmoniseret ordning.

For skibe med en længde på mindre end 24 meter, hvilket hovedsagelig er fritidsfartøjer og fiskeskibe, er der hverken specifikke syn eller certifikater. Denne gruppe skibe udgør en speciel niche, der hovedsagelig opererer inden for EU. De bliver i fuldt omfang omfattet af de ændrede bestemmelser i direktiv 76/769/EØF.

Stk. 2 handler om anerkendelse af certifikater og dokumenter. Parter (medlemsstater og tredjelande), som allerede måtte anvende TBT-konventionens regler, har ret til at benytte TBT-certifikater og -erklæringer.

Stk. 3 er en beskyttelse imod, at konventionen ikke skulle være trådt i kraft inden den 1. januar 2007, hvilket ikke bliver tilfældet, hvis alle europæiske lande ratificerer den inden 2005.

## Artikel 7

Med hensyn til kontrol af certifikaterne henvises der eksplicit til direktivet om havnestatskontrol, de relevante bestemmelser i TBT-konventionen og de retningslinjer, som IMO udarbejder inden udgangen af 2002.

Artiklen omhandler kontrol af skibe, der fører en EU-medlemsstats flag, i overgangsperioden. Da retsgrundlaget for direktiv 95/21/EF er knyttet til internationale konventioner, der er trådt i kraft, kan direktivet ikke benyttes som retsgrundlag for havnestatskontrol under denne forordning. Derfor bør medlemsstaterne anvende bestemmelser, der svarer til dem i direktivet om havnestatskontrol. Der er benyttet samme fremgangsmåde for fiskeskibe i direktiv 97/70/EF. Alligevel anbefaler Kommissionen medlemsstaterne at etablere en ad hoc-ordning under Paris-aftalememorandummet, og den støtter naturligvis alle initiativer i den retning.

Det er Kommissionens hensigt at ændre direktiv 95/21/EF om havnestatskontrol af skibsfarten og indføre TBT-konventionen blandt de relevante instrumenter i dette direktiv.

En beskyttelsesbestemmelse i lighed med den, der findes i artikel 6, tager højde for det tilfælde, at konventionen ikke skulle være trådt i kraft den 1. januar 2007.

## Artikel 8

Denne artikel giver Kommissionen mulighed for at ændre bilagene på ganske bestemte betingelser.

## Artikel 9

Denne artikel lægger opgaverne vedrørende gennemførelsen af artikel 6, 7 og 8 (forskriftsproceduren) over på det udvalg, der er nedsat ved artikel 12, stk. 1, i direktiv 93/75/EF.

## Artikel 10

Ifølge denne artikel skal Kommissionen inden et år efter, at forordningen er trådt i kraft, aflægge beretning for Europa-Parlamentet og Rådet om, hvor langt ratificeringen af TBT-konventionen er kommet, og om nødvendigt foreslå sådanne ændringer, som kan fremskynde en nedbringelse af mængden af skadelige begretningshindrende stoffer i EU's farvande.

## Artikel 11

Denne artikel sørger for øjeblikkelig ikrafttræden, således at organiske tinforbindelser reelt bliver forbudt på skibe fra den 1. januar 2003.

## Bilag I

I dette bilag fastsættes, hvilke krav der mindst er nødvendige for forsvarlig anvendelse af denne forordning, indtil TBT-konventionen er trådt i kraft og gennemført i medlemsstaternes lovgivning.

Første del handler om synsordningen, den anden om certificering. Nogle skibe opfylder allerede kravene i TBT-konventionen. Det skyldes, at datoen den 1. januar 2003 i bilag 1 til konventionen ligger fast, og at søfartsbranchen (ICS) har reageret positivt med reel indførelse af forbuddet pr. 1. januar 2003. Derfor har nogle stater allerede udsendt cirkulærer, som bemyndiger anerkendte klassifikationsselskaber til på statens vegne at udstede erklæringer om overensstemmelse med TBT-konventionen, så længe konventionen ikke er trådt i kraft. Kommissionen anbefaler alle medlemsstaterne at følge denne praksis og foreslår, at der tages behørigt hensyn til dette positive element i certificeringsprocessen.

## Bilag II og III

Disse bilag indeholder de fornødne certifikater og dokumenter, som er i fuld overensstemmelse med TBT-konventionen.

Forslag til

## EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS FORORDNING

### om forbud mod organiske tinforbindelser på skibe

(EØS-relevant tekst)

EUROPA-PARLAMENTET OG RÅDET FOR DEN EUROPÆISKE UNION HAR -

under henvisning til traktaten om oprettelse af Det Europæiske Fællesskab, særlig artikel 80, stk. 2,

under henvisning til forslag fra Kommissionen<sup>15</sup>,

under henvisning til udtalelse fra Det Økonomiske og Sociale Udvalg<sup>16</sup>,

under henvisning til udtalelse fra Regionsudvalget<sup>17</sup>,

i henhold til proceduren i traktatens artikel 251, og

ud fra følgende betragtninger:

- (1) Fællesskabet nærer alvorlige betænkeligheder ved de miljøskader, der forårsages af organiske tinforbindelser, der anvendes som begroningshindrende systemer på skibe og navnlig maling med tributyltin (TBT).
- (2) Den 5. oktober 2001 vedtoges en international konvention om kontrol af skadelige antibegroningssystemer på skibe (TBT-konventionen) på en diplomatisk konference under Den Internationale Søfartsorganisations (IMO) auspicer, hvori medlemsstaterne deltog.
- (3) TBT-konventionen er en rammekonvention, der giver mulighed for at forbyde skadelige antibegroningssystemer, der anvendes på skibe, i henhold til veldefinerede procedurer og under hensyntagen til forsigtighedsprincippet, som er indeholdt i Rio-erklæringen om miljø og udvikling.
- (4) TBT-konventionen forbyder på nuværende tidspunkt kun anvendelse af organiske tinforbindelser (TBT-maling) på skibe.
- (5) TBT-konventionen indeholder faste anvendelsesdatoer: den 1. januar 2003 for forbud mod påføring af TBT-malinger på skibe og den 1. januar 2008 for fjernelse af aktive TBT-malinger på skibe.

---

<sup>15</sup> EFT C ... s.

<sup>16</sup> EFT C ... s.

<sup>17</sup> EFT C ... s.

- (6) TBT-konventionen træder først i kraft 12 måneder, efter at den er ratificeret af mindst 25 stater, som repræsenterer mindst 25% af verdens tonnage.
- (7) Medlemsstaterne bør ratificere TBT-konventionen hurtigst muligt.
- (8) Medlemsstaterne bør stilles i den bedst mulige situation, hvad angår hurtig ratificering af TBT-konventionen, og eventuelle problemer, som kan hindre en ratificering, bør løses.
- (9) Den internationale konference om kontrol af skadelige antibegroningssystemer anmoder i sin resolution nr. 1 IMO's medlemsstater om at gøre deres yderste for hurtigst muligt at nå til enighed om at være bundet af konventionen og tilskynder de relevante erhvervsgrøene til at afholde sig fra markedsføring, salg og anvendelse af organiske tinforbindelser fra denne dato, da man på konferencen blev klar over, at perioden op til den 1. januar 2003 kan være for kort til, at TBT-konventionen kan træde i kraft på denne dato, og da man ønsker, at anvendelsen af organiske tinforbindelser reelt ophører inden for skibsfart pr. 1. januar 2003.
- (10) Som en øjeblikkelig opfølgning af TBT-konferencen [vedtog] Kommissionen direktiv .../2002/EF om niende tilpasning til den tekniske udvikling af bilag I til Rådets direktiv 76/769/EØF for pr. 1. januar 2003 at forbyde markedsføring af organiske tinforbindelser i antibegroningsmaling for alle skibe, uanset længde.
- (11) På baggrund af TBT-konferencens resolution nr. 1 er yderligere skridt for gennemførelse af foranstaltninger vedrørende organiske tinforbindelser påkrævet med henblik på at sikre et generelt forbud mod TBT på skibe i hele Fællesskabet og dets omgivende farvande fra datoerne i TBT-konventionen.
- (12) En forordning er det rette retlige instrument, da det inden for en kort tidsramme og direkte pålægger redere og medlemsstater præcise krav, som skal gennemføres samtidig og på samme måde overalt i Fællesskabet. Forordningen bør udelukkende have til formål at forbyde organiske tinforbindelser og ikke være en gentagelse af TBT-konventionen.
- (13) Der må ikke være nogen usikkerhed forbundet med totalt forbud mod aktiv TBT-maling på fællesskabsplan; skibsfartsindustrien i hele verden skal med henblik på vedligeholdelse af deres flåde gøres klart og rettidigt opmærksom på, at skibe med en aktiv TBT-maling på skroget fra den 1. januar 2008 ikke længere er tilladte i Fællesskabets havne.
- (14) Tredjelande kan, navnlig hvis de ikke falder ind under en overnational regel, få vanskeligt ved gennem deres nationale lovgivning at indføre forbud mod at anvende TBT på deres skibe pr. 1. januar 2003. Forbuddet i nærværende forordning mod anvendelse af TBT-maling på skibe, der ikke fører et fællesskabsflag, gælder således ikke i overgangsperioden, som begynder den 1. januar 2003 og slutter den dato, TBT-konventionen træder i kraft.
- (15) Flagstater, som har forbudt TBT-maling på deres skibe, har en økonomisk interesse i at sikre, at TBT-konventionen træder i kraft så tidligt som muligt for at sikre lige betingelser på verdensplan. Nærværende forordning, som forbyder alle skibe, der fører en medlemsstats flag, at anvende TBT-maling på deres skibe pr. 1. januar 2003, tilskynder derfor yderligere flagstaterne til at ratificere TBT-konventionen.

- (16) De i denne forordning anvendte definitioner og bestemmelser bør så vidt muligt bygge på definitionerne og bestemmelserne i TBT-konventionen.
- (17) Denne forordning bør også gælde for skibe, der opererer under en medlemsstats myndighed for at sikre, at den også gælder for offshore platforme. Den bør ikke gælde for krigsskibe og andre statsejede skibe, da disse er tilstrækkeligt dækket under TBT-konventionen.
- (18) Forbud mod aktiv TBT-maling på alle skibe, der registreres i en medlemsstat efter den 1. januar 2003 og fører en medlemsstats flag, og hvis antibegroningssystem er blevet påført, ændret eller erstattet efter den 1. januar 2003, fungerer som en tilskyndelse til skibsfartsindustrien, hvad angår gennemførelse af henstillingen i TBT-konferencens resolution nr. 1.
- (19) Det er hensigtsmæssigt at oprette den samme syns- og certificeringsordning som den i TBT-konventionen omhandlede. I henhold til denne ordning synes alle skibe med en bruttotonnage på 400 uafhængig af sejladsens art, mens skibe på 24 meter og derover, men med en bruttotonnage under 400, kun skal medføre en erklæring om overensstemmelse med nærværende forordning eller med TBT-konventionen. Fællesskabet bør have ret til at indføre en harmoniseret synsordning for disse skibe, hvis det viser sig nødvendigt på et senere tidspunkt.
- (20) For skibe under 24 meter er der ikke behov for specifikke bestemmelser om syn eller erklæring, da disse skibe, som hovedsageligt er fritidsfartøjer og fiskeskibe, stort set er tilstrækkeligt dækket af bestemmelserne i direktiv 76/769/EØF af 27. juli 1976 om indbyrdes tilnærmelse af medlemsstaternes administrativt eller ved lov fastsatte bestemmelser om begrænsning af markedsføring og anvendelse af visse farlige stoffer og præparater<sup>18</sup>.
- (21) Certifikater og dokumenter, der er udstedt i overensstemmelse med denne forordning samt TBT-certifikater og TBT-erklæringer, der er udstedt af aftaleparter til TBT-konventionen, bør anerkendes.
- (22) Hvis TBT-konventionen ikke er trådt i kraft den 1. januar 2007, bør Kommissionen have mulighed for at vedtage hensigtsmæssige bestemmelser, så skibe, der fører et tredjeland's flag, kan vise, at de overholder artikel 5 i denne forordning, og bestemmelser med henblik på kontrol med gennemførelse af førnævnte bestemmelser.
- (23) Den ordning, der er fastlagt i 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)<sup>19</sup>, er den mest hensigtsmæssige ordning til kontrol med gennemførelse af forbud mod TBT på skibe og af TBT-konventionens krav, og nævnte direktiv bør ændres, når det er hensigtsmæssigt. Nævnte direktiv har et specifikt anvendelsesområde, og der bør derfor anvendes tilsvarende bestemmelser for skibe, der fører en medlemsstats flag, i overgangsperioden.

---

<sup>18</sup> EFT L 262 af 27.9.1976, s. 201, senest ændret ved Kommissionens direktiv 2002/.../EF (EFT L ...).

<sup>19</sup> EFT L 157 af 7.7.1995, s. 1, senest ændret ved Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2001/106/EF (EFT L 19 af 22.1.2002, s. 17).

- (24) I overensstemmelse med artikel 2 i Rådets afgørelse 1999/468 EF af 28. juni 1999 om fastsættelse af de nærmere vilkår for udøvelsen af de gennemførelsesbeføjelser, der tillægges Kommissionen<sup>20</sup>, bør Kommissionen bemyndiges til at tilpasse bilagene til nærværende forordning efter udvalgsproceduren i afgørelsens artikel 5.
- (25) Kommissionen aflægger beretning for Europa-Parlamentet og Rådet med henblik på at vurdere, om målet med forordningen er nået, og forelægger forslag om eventuelt nødvendige ændringer af forordningen.
- (26) Nærværende forordnings ikrafttræden bør muliggøre et reelt forbud mod organiske tinforbindelser på skibe fra den 1. januar 2003 -

UDSTEDT FØLGENDE FORORDNING:

*Artikel 1*  
**Formål**

Formålet med denne forordning er at nedskære eller eliminere negativ påvirkning af havmiljøet og menneskers sundhed hidrørende fra organiske tinforbindelser, der fungerer som aktive biocider i antibegroningssystemer på skibe, der fører en medlemsstats flag, eller som opererer under en medlemsstats myndighed, og på skibe, der sejler til eller fra medlemsstaternes havne, uanset flag.

*Artikel 2*  
**Definitioner**

I denne forordning forstås ved:

- (1) "Antibegroningssystemer": en belægning, maling, overfladebehandling, overflade eller anordning, der anvendes på et skib til at hæmme eller hindre, at uønskede organismer sætter sig fast.
- (2) "Bruttotonnage": bruttotonnage beregnet i overensstemmelse med de tonnagemålebestemmelser, der foreligger i bilag I til den internationale konvention om skibsmåleregler af 1969 eller en konvention, der afløser denne.
- (3) "Længde": længde som defineret i den internationale konvention om lastelinjer af 1966, ændret ved hertil knyttet protokol af 1988, eller en konvention, der afløser denne konvention.
- (4) "Skib": et fartøj af enhver type, der opererer i havmiljøet, herunder flyvebåde, hovercrafts, undervandsfartøjer, flydende fartøjer, faste og flydende platforme, flydende anlæg med lagringsfaciliteter (floating storage units - FSU) og flydende produktionsanlæg med lagrings- og afskibningsfaciliteter (floating production storage and off-loading units - FPSO).
- (5) "TBT-konventionen": den internationale konvention om kontrol af skadelige antibegroningssystemer på skibe, vedtaget den 5. oktober 2001.

---

<sup>20</sup> EFT L 184 af 17.7.1999, s. 23.

- (6) "Godkendt organisation": organ, der er godkendt i henhold til bestemmelserne i Rådets direktiv 94/57/EF<sup>21</sup>.
- (7) "TBT-certifikat": certifikat, der udstedes til skibe i overensstemmelse med bestemmelserne i bilag 4 til TBT-konventionen.
- (8) "TBT-erklæring": en erklæring, der er udfærdiget i henhold til bestemmelserne i bilag 4 til TBT-konventionen.
- (9) "TBT-overensstemmelseserklæring": en erklæring om overensstemmelse med bilag 1 til TBT-konventionen, som er udstedt af en godkendt organisation på vegne af en medlemsstats myndighed.
- (10) "Overgangsperiode": den periode, der begynder den 1. januar 2003 og slutter den dato, TBT-konventionen træder i kraft.

### *Artikel 3* **Anvendelsesområde**

- 1 Denne forordning gælder for:
  - a) skibe, der fører en medlemsstats flag
  - b) skibe, der ikke fører en medlemsstats flag, men som opererer under en medlemsstats myndighed, og
  - c) skibe, som anløber en medlemsstats havn eller offshore terminal, men som ikke falder ind under litra a) eller b).
- 2 Denne forordning gælder ikke for krigsskibe, marinehjelpekibe eller andre skibe der ejes eller opereres af en stat, eller som for øjeblikket kun anvendes i statslig tjeneste, der ikke er forbundet med handel.

### *Artikel 4* **Forbud mod at anvende organiske tinforbindelser med biocidfunktion**

Pr. 1. januar 2003 anvendes eller genanvendes organiske tinforbindelser med biocidfunktion i skibes antibegroningssystemer ikke.

I overgangsperioden gælder denne bestemmelser dog kun for skibe, der er omfattet af artikel 3, stk. 1, litra a og b.

### *Artikel 5* **Forbud mod forekomst af organiske tinforbindelser med biocidfunktion**

- 1 Hvis et antibegroningssystem efter den 1. januar 2003 påføres, ændres eller erstattes på et skib, der registreres i en medlemsstat efter den 1. januar 2003 og fører en medlemsstats flag, må der ikke på dette skibs skrog, yderdele og overflader findes

---

<sup>21</sup> EFT L 319 af 12.12.1994, s. 20.

organiske tinforbindelser med biocidfunktion i antibegroningssystemer, hvis de ikke er dækket med en belægning, som hindrer disse forbindelsers lækning fra det underliggende forbudte antibegroningssystem.

- 2 Pr. 1. januar 2008 må skibe, uafhængigt af flag, enten ikke have organiske tinforbindelser med biocidfunktion i deres antibegroningssystemer på skrog, yderdele og overflader, eller disse skal være dækket med en belægning, som hindrer disse forbindelser i at udvaskes fra det underliggende, forbudte antibegroningssystem.
- 3 Bestemmelserne i stk. 1 og 2 gælder ikke for faste og flydende platforme, FSUer og FPSOer, der er konstrueret før den 1. januar 2003, og som ikke har været i tørdok den 1. januar 2003 eller derefter.

#### *Artikel 6*

#### **Syn og certificering**

- 1 Der gælder følgende vedrørende syn og certificering af skibe, der fører en medlemsstats flag:
  - a) Skibe på 400 bruttoton og derover, undtagen faste og flydende platforme, FSUer og FPSOer, synes og certificeres i overensstemmelse med kravene i bilag I.
  - b) Skibe på 24 meter og derover, men på under 400 bruttoton, undtagen faste og flydende platforme, FSUer og FPSOer, skal som bevis på, at de opfylder artikel 4, medføre en TBT-erklæring eller en erklæring, der er undertegnet af rederen eller af rederens autoriserede agent, og som er udfærdiget i overensstemmelse med det i bilag III fastlagte format.

Kommissionen kan i overensstemmelse med proceduren i artikel 9, stk. 2, fastsætte en harmoniseret syns- og certificeringsordning for disse skibe, hvis dette er påkrævet.

- c) Medlemsstaterne kan fastsætte passende foranstaltninger for skibe, der ikke falder ind under bestemmelserne i litra a) og b), for at sikre, at denne forordning overholdes.
- 2 Der gælder følgende vedrørende anerkendelse af certifikater, erklæringer og overensstemmelseserklæringer:
    - a) Medlemsstaterne anerkender pr. 1. januar 2003 ethvert gyldigt TBT-certifikat, der er udstedt til et skib, der fører en TBT-konventionsstats flag eller et certifikat, der er udstedt i overensstemmelse med det i bilag II fastsatte format, når det er udstedt af myndigheden i en anden medlemsstat eller af en godkendt organisation, der handler på dennes vegne.
    - b) Medlemsstaterne skal indtil den 1. januar 2004 anerkende enhver TBT-overensstemmelseserklæring, der er udstedt på en anden medlemsstats vegne.
    - c) Medlemsstaterne skal pr. 1. januar 2003 anerkende enhver gyldig TBT-erklæring, der er udstedt til et skib, der fører en TBT-konventionsstats flag, eller en erklæring, der er undertegnet af rederen eller af rederens autoriserede

agent, og som er udfærdiget i overensstemmelse med det format, der er fastlagt i bilag III til nærværende forordning.

Disse erklæringer skal ledsages af passende dokumentation (f.eks. kvittering for maling eller faktura fra leverandør) eller indeholde passende påtegninger.

- 3 Hvis TBT-konventionen ikke er trådt i kraft den 1. januar 2007, vedtager Kommissionen i overensstemmelse med proceduren i artikel 9, stk. 2, passende foranstaltninger, så skibe, der fører et tredjeland's flag, kan vise, at de er i overensstemmelse med artikel 5.

#### *Artikel 7*

#### **Havnestatskontrol**

I overgangsperioden anvender medlemsstaterne kontrolbestemmelser, som svarer til de i direktiv 95/21/EF fastlagte bestemmelser for skibe på 400 bruttoton og derover, som fører en medlemsstats flag. Hvad angår inspektion og påvisning af overtrædelser, lader medlemsstaterne sig vejlede af bestemmelserne i TBT-konventionens artikel 11 og Den Internationale Søfartsorganisations relevante retningslinjer.

Hvis TBT-konventionen ikke er trådt i kraft den 1. januar 2007, fastsætter Kommissionen i overensstemmelse med proceduren i artikel 9, stk. 2, hensigtsmæssige procedurer for denne kontrol.

#### *Artikel 8*

#### **Tilpasninger**

Bilagene i nærværende forordning kan ændres i henhold til den procedure, der er fastlagt i artikel 9, stk. 2, for at tage hensyn til udviklingen på internationalt plan, navnlig i Den Internationale Søfartsorganisation (International Maritime Organization - IMO), eller for at forbedre forordningens effektivitet på grundlag af erfaringerne.

#### *Artikel 9*

#### **Udvalg**

- 1 Kommissionen bistås af det udvalg, der er nedsat ved artikel 12, stk. 1, i direktiv 93/75/EF<sup>22</sup>, herefter benævnt "udvalget".
- 2 Når der henvises til nærværende stykke, finder artikel 5 og 7 i afgørelse 1999/468/EF anvendelse i overensstemmelse med samme afgørelses artikel 8.  
  
Det i artikel 5, stk. 6, i afgørelse 1999/468/EF omhandlede tidsrum fastsættes til tre måneder.
- 3 Udvalget fastsætter selv sin forretningsorden.

---

<sup>22</sup> EFT L 247 af 5.10.1993, s. 19.

*Artikel 10*  
**Evaluering**

Et år efter, at denne forordning er trådt i kraft, aflægger Kommissionen beretning for Europa-Parlamentet og Rådet om, hvor langt ratificeringen af TBT-konventionen er kommet, og oplyser, i hvilket omfang der stadig benyttes organiske tinforbindelser med biocidfunktion i antibegroningssystemer på skibe, som ikke fører en medlemsstats flag, og som sejler til og fra europæiske havne. På baggrund af denne beretning foreslår Kommissionen om nødvendigt sådanne ændringer, som kan fremskynde en nedbringelse af bidraget til tilstedeværelsen af skadelige begroningshindrende stoffer i EU's farvande fra skibe, der ikke sejler under en medlemsstats flag.

*Artikel 11*  
**Ikrafttrædelse**

Denne forordning træder i kraft dagen efter offentliggørelsen i *De Europæiske Fællesskabers Tidende*.

Denne forordning er bindende i alle enkeltheder og gælder umiddelbart i hver medlemsstat.

Udfærdiget i Bruxelles, den .....

*På Europa-Parlamentets vegne*  
*Formand*

*På Rådets vegne*  
*Formand*

**BILAG I**  
**SYNS- OG CERTIFICERINGSKRAV FOR ANTIBEGRONINGSSYSTEMER PÅ**  
**SKIBE, DER FØRER EN MEDLEMSSTATS FLAG**

1 Syn

1.1 Skibe med en bruttotonnage på 400 og derover, undtagen faste og flydende platforme, FSU'er og FPSO'er, underkastes pr. 1. januar 2003 syn som følger:

- (a) første syn, før skibet går i fart, eller når skibet er i tørdok for første gang med henblik på påføring af antibegroningssystemer, og
- (b) syn, når antibegroningssystemerne ændres eller erstattes. Sådanne syn anføres på det certifikat, der kræves i henhold til punkt 2.1.

1.2 Synet skal være af en sådan art, at det sikrer, at skibets antibegroningssystem fuldt ud opfylder artikel 4 og 5.

1.3 Syn udføres af personer, der er behørigt autoriseret af myndigheden i medlemsstaten, en anden medlemsstat eller en aftalepart til TBT-konventionen, eller af en inspektør, der er udnævnt til formålet af en af disse myndigheder eller af en godkendt organisation, der handler på myndighedens vegne.

1.4 Medmindre andet er fastsat i nærværende forordning, følger medlemsstaterne for de i punkt 1.1 nævnte syn de krav, der er fastlagt i bilag 4 til TBT-konventionen, samt de retningslinjer for syn, der er udarbejdet af IMO.

2 Certificering

2.1 Efter syn, som anført i punkt 1.1 (a) eller (b), udsteder en medlemsstat, som endnu ikke er aftalepart til TBT-konventionen, et certifikat i henhold til det format, der er fastlagt i bilag II. En medlemsstat, som er aftalepart til TBT-konventionen, udsteder et TBT-certifikat.

2.2 En medlemsstat kan anvende en TBT-overensstemmelseserklæring til at vise, at kravene i artikel 4 og 5 er overholdt. Senest den 1. januar 2004 skal denne TBT-overensstemmelseserklæring erstattes af et certifikat, som anført i punkt 2.1.

2.3 Medlemsstaterne skal kræve, at et skib som omhandlet i punkt 1.1 medfører et certifikat, der er udstedt i overensstemmelse med punkt 2.1.

2.4 Med henblik på den i punkt 2.1 nævnte certificering følger medlemsstaterne kravene i bilag 4 til TBT-konventionen.

**BILAG II**  
**FORMULARER TIL CERTIFIKAT FOR ANTIBEGRONINGSSYSTEMER OG**  
**OPLYSNINGSSKEMA FOR ANTIBEGRONINGSSYSTEMER**

Det internationale certifikat for antibegroningssystemer og oplysningsskema for antibegroningssystemer udfærdiges i henhold til nedennævnte formular.

Hvis disse formularer kun anvendes i en enkelt medlemsstat, kan henvisningen til TBT-konventionen udgå.

# INTERNATIONALT CERTIFIKAT FOR ANTIBEGRONINGSSYSTEMER

(Dette certifikat vedlægges et oplysningsskema for antibegroningssystem)

*(Officielt stempel) (Stat)*

**udstedt i henhold til bestemmelserne i [den internationale konvention om kontrol af skadelige antibegroningssystemer og]<sup>23</sup> Europa-Parlamentets og Rådets forordning .... om forbud mod organiske tinforbindelser på skibe**

**på vegne af regeringen i**

*(Land)*

*af*

.....

*(bemyndiget person eller organisation)*

Dette certifikat erstatter tidligere certifikat udstedt den ....

*Oplysninger om skibet<sup>24</sup>*

Skibets navn:

Kendingsbogstaver:

Hjemsted:

Bruttotonnage:

IMO-nummer<sup>25</sup>

Skibet er ikke under eller efter bygning blevet behandlet med et antibegroningssystem, som skal synes i henhold til bilag 1 til konventionen [eller forordning ...].

Skibet er tidligere behandlet med et antibegroningssystem, som skal synes i henhold til bilag 1 til konventionen [eller forordning ...], men det er fjernet af ..... (*virksomhedens navn*) den .... (*dato*).

Skibet er tidligere behandlet med et antibegroningssystem, som skal synes i henhold til bilag 1 til konventionen [eller forordning ...], men det er dækket med et forseglende lag af ..... (*virksomhedens navn*) .....den ..... (*dato*).....

Skibet er før den 1. januar 2003 behandlet med et antibegroningssystem, som skal synes i henhold til bilag 1, og som skal fjernes eller dækkes med et forseglende lag før den 1. januar 2008.

---

<sup>23</sup> Kan udgå for skibe, der kun sejler inden for en medlemsstats grænser.

<sup>24</sup> Oplysninger om skibet kan også placeres horisontalt i kasser.

<sup>25</sup> Ifølge den ordning for skibsidentificeringsnumre, som er vedtaget af Den Internationale Søfartsorganisation.

DET BEKRÆFTES HERVED:

- 1 at dette skib er synet i henhold til regel 1 i bilag 4 til [konventionen og] Europa-Parlamentets og Rådets forordning ..... om forbud mod organiske tinforbindelser på skibe, og
- 2 at synet viser, at skibets antibegroningssystem er i overensstemmelse med de gældende krav i [bilag 1 til konventionen og ]<sup>26</sup> Europa-Parlamentets og Rådets forordning ..... om forbud mod organiske tinforbindelser på skibe.

Udstedt i: .....

*(Udstedelsessted)* .....

.....

.....

*(Udstedelsesdato)*

*(Bemyndiget udstedende persons underskrift)*

Certifikat for syn afsluttet den: .....

---

<sup>26</sup> Kan udgå for skibe, der kun sejler inden for en medlemsstats grænser.

## OPLYSNINGSSKEMA FOR ANTIBEGRONINGSSYSTEM

Dette skema skal altid vedlægges det internationale certifikat for antibegroningssystem

Oplysninger om skibet:

Skibets navn:

Kendingsbogstaver:

IMO-nummer:

Nærmere oplysninger om det/de anvendte antibegroningssystem(er)

Type(r) antibegroningssystem(er), der er anvendt:

Dato for påføring af antibegroningssystem(er):

Navn på den/de virksomhed(er) og anlæg/sted(er), hvor systemet er påført:

Navn på producenten af antibegroningssystemet:

Antibegroningssystemets/antibegroningssystemernes betegnelse(r) og farve(r):

Aktivt stof eller stoffer og deres Chemical Abstract Service Registry Number (CAS-nummer)

Type forseglingslag, hvis dette er relevant:

Betegnelse(r) og farve(r) på forseglingslag, hvis dette er relevant:

Dato for påføring af forseglingslag:

DET BEKRÆFTES HERVED, at dette skema er korrekt i enhver henseende.

Udstedt i:

(Udstedelsessted):

(Udstedelsesdato):

(Bemyndiget udstedende persons underskrift)

### Påtegning af oplysningsskema<sup>27</sup>

DET BEKRÆFTES HERVED, at det ved syn i henhold til [regel 1 (1) (b) i bilag 4 til konventionen og] punkt 2.1 i bilag I til Europa-Parlamentets og Rådets forordning .... om forbud mod organiske tinforbindelser på skibe er konstateret, at skibet er i overensstemmelse med [konventionen og] forordningen.

Nærmere oplysninger om det/de anvendte antibegroningssystem(er)

Type(r) antibegroningssystem(er), der er anvendt: .....

Dato for påføring af antibegroningssystem(er): .....

Navn på den/de virksomhed(er) og anlæg/sted(er), hvor systemet er påført: .....

Navn på producenten af antibegroningssystemet: .....

Antibegroningssystemets/antibegroningssystemernes betegnelse(r) og farve(r): .....

Aktivt stof eller stoffer og deres CAS-nummer: .....

Type forseglingslag, hvis dette er relevant: .....

Betegnelse(r) og farve(r) på forseglingslag, hvis dette er relevant:

Dato for påføring af forseglingslag: .....

Underskrift:

*(Bemyndiget udstedende persons underskrift)*

Sted:

Dato<sup>28</sup>:

*(Myndighedens segl eller stempel)*

---

<sup>27</sup> Denne side kopieres og vedføjes skemaet, hvis myndigheden finder det nødvendigt.  
<sup>28</sup> Dato for afslutning af det syn, som denne påtegning vedrører.

**BILAG III**  
**ERKLÆRING VEDRØRENDE ANTIBEGRONINGSSYSTEMER FOR SKIBE MED**  
**EN LÆNGDE PÅ 24 METER ELLER DEROVER, MEN MED EN**  
**BRUTTOTONNAGE UNDER 400**

*Udfærdiget i henhold til*

*Europa-Parlamentets og Rådets forordning om forbud mod organiske tinforbindelser på skibe*

Skibets navn:

Kendingsbogstaver:

Hjemsted:

Længde:

Bruttotonnage:

IMO-nummer (hvis relevant):

Undertegnede erklærer herved, at det antibegroningssystem, der er anvendt på dette skib, er i overensstemmelse med artikel 4 i Europa-Parlamentets og Rådets forordning ..... om forbud mod organiske tinforbindelser på skibe.

(Dato)

(Rederens eller rederens autoriserede agents underskrift)

Påtegninger vedrørende påførte antibegroningssystemer

Type antibegroningssystem/systemer, der er anvendt, og påføringsdato(er):

(Dato):

(Rederens eller rederens autoriserede agents underskrift)

Type antibegroningssystem/systemer, der er anvendt, og påføringsdato(er):

(Dato)

(Rederens eller rederens autoriserede agents underskrift)

Type antibegroningssystem/systemer, der er anvendt, og påføringsdato(er):

(Dato)

(Rederens eller rederens autoriserede agents underskrift)

## BILAG A

### **Konvention om kontrol af skadelige antibegroningssystemer på skibe**

***Den nye IMO-konvention forbyder anvendelse af skadelige organiske tinforbindelser i antibegroningsmaling på skibe og fastsætter en mekanisme til at hindre potentiel fremtidig anvendelse af andre skadelige stoffer i antibegroningssystemer.***

Artikel 1 og 2 indeholder de almindelige forpligtelser og relevante definitioner.

I henhold til den nye konventions bestemmelser skal konventionens aftaleparter forbyde og/eller begrænse anvendelsen af skadelige antibegroningssystemer på skibe, der fører deres flag, samt på skibe, der ikke har ret til at føre deres flag, men som opererer under deres myndighed, og på alle skibe, der anløber en aftaleparts havn, værft eller offshore-terminal. (Artikel 3 og 4). De antibegroningssystemer, der skal forbydes eller begrænses, opføres i et bilag (bilag 1) til konventionen.

Artikel 5 omhandler passende forholdsregler, hvad angår bortskaffelse af affald af antibegroningssystemer.

Artikel 6 omhandler proceduren for ændring af, hvilke antibegroningssystemer der er omfattet af konventionen, og fastsætter, hvorledes et antibegroningssystem skal vurderes. Denne ændringsproces gør det sammen med bilag 2 muligt at ajourføre bilag 1, når det er påkrævet, efter en specifik og detaljeret procedure, hvori deltager IMO's komité for beskyttelse af havmiljøet og en "teknisk gruppe" bestående af relevante eksperter, som skal gennemgå forslag om andre stoffer i antibegroningssystemer, der skal forbydes eller begrænses (artikel 7). Den videnskabelige og tekniske forskning i antibegroningssystemers virkninger overvåges (artikel 8).

Artikel 9 og bilag 3 omhandler indsendelse og udveksling af relevante oplysninger om inspektører og godkendte antibegroningssystemer.

Artikel 10 og bilag 4 omhandler syns- og certificeringssystemerne.

Artikel 11 beskriver havnestatskontrollsystemet vedrørende inspektion af skibe og påvisning af overtrædelser. Konventionen indeholder i artikel 13 en bestemmelse om, at et skib har ret til erstatning, hvis det uberettiget tilbageholdes eller forsinkes til inspektion for eventuel overtrædelse af konventionen.

Artikel 12 omhandler overtrædelser af konventionen og fastsættelse af et sanktionssystem. Artikel 14 og 15 omhandler bilæggelse af tvister og havretlige relationer.

Artikel 16 behandler procedurer for ændring af selve konventionen. Der er tale om en procedure med stiltiende godkendelse, hvori deltager IMO's komité for beskyttelse af havmiljøet.

Artikel 17 omfatter underskrivelse, ratificering, anerkendelse, godkendelse og tiltrædelse af konventionen, og ikrafttrædelsesbetingelserne foreligger i artikel 18. Konventionen træder i kraft 12 måneder, efter at den er blevet ratificeret af 25 stater, der repræsenterer 25% af verdens handelsflådetonnage.

Artikel 19 omhandler udtræden af konventionen, og artikel 20 udpeger generalsekretæren for Den Internationale Søfartsorganisation (IMO) som depositar for konventionen.

**Bilag I til konventionen fastsætter, at alle skibe pr. 1. januar 2003 skal ophøre med at anvende og genanvende organiske tinforbindelser med biocidfunktion i antibegroningssystemer. Pr. 1. januar 2008 gælder, at skibe enten ikke må have sådanne forbindelser på skrog, yderdele eller overflade, eller at de skal være påført en belægning, der hindrer sådanne stoffer i at udvaskes fra det underliggende, forbudte antibegroningssystem.**

- Skibe med en bruttotonnage på over 400 i international fart (undtagen faste og flydende platforme, FSU'er og FPSO'er) skal gennemgå et første syn, før skibet går i fart, eller før det internationale certifikat for antibegroningssystemer udstedes første gang; endvidere et syn, når antibegroningssystemerne ændres eller udskiftes.
- Skibe på over 24 meter men med en bruttotonnage under 400 i international fart (undtagen faste og flydende platforme, FSU'er og FPSO'er) skal medføre en erklæring om antibegroningssystemer, der er undertegnet af rederen eller af en autoriseret agent. Denne erklæring skal være vedlagt passende dokumentation, f.eks. en regning for malingen eller leverandørens faktura.

**KONSEKVENSANALYSE**  
**FORSLAGETS KONSEKVENSER FOR VIRKSOMHEDERNE, HERUNDER**  
**NAVNLIK SMÅ OG MELLEMLISTORE VIRKSOMHEDER**

**FORSLAGETS BETEGNELSE**

FORSLAG TIL EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS FORORDNING OM FORBUD  
MOD ORGANISKE TINFORBINDELSER PÅ SKIBE

**DOKUMENTETS REFERENCENUMMER**

KOM 2002

**FORSLAGET**

**1. Hvorfor er der, under hensyntagen til nærhedsprincippet, behov for EF-lovgivning på dette område, og hvad er de vigtigste målsætninger?**

Formålet er at forbyde skadelige organiske stoffer, der anvendes i antibegroningssystemer på skibe, fra bestemte datoer (den 1. januar 2003 for anvendelse på skibe og den 1. januar 2008 for eliminering af aktive skadelig belægninger på skibe), og dette opnås ved, at der sættes en international konvention om kontrol af skadelige antibegroningssystemer på skibe (TBT-konventionen) i kraft. Konventionen blev vedtaget den 5. oktober 2001 på en diplomatisk konference, der blev holdt under Den Internationale Søfartsorganisations (International Maritime Organisation - IMO) auspicer.

De fleste af medlemsstaterne er dog ikke i stand til at gennemføre denne konvention i national ret før den 1. januar 2003 på grund af den tunge ratificeringsproces. Forordningen vil derfor medføre, at

- medlemsstaterne sættes i den bedst mulige situation for at ratificere TBT-konventionen, og den kan fjerne eventuelle hindringer for hurtig ratificering, hvorved den bidrager til hurtigst mulig ikrafttrædelse af TBT-konventionen
- opnåelse af TBT-konventionens væsentlige mål sikres på fællesskabsplan. Det drejer sig om forbud mod påføring af organiske tinforbindelser på skibe, der fører en medlemsstats flag, pr. 1. januar 2003 og fuldstændigt forbud mod tilstedeværelse af organiske tinforbindelser på alle skibe, uafhængigt af flag, pr. 1. januar 2008.

**VIRKNINGER FOR VIRKSOMHEDERNE**

**2. Hvem påvirkes af forslaget?**

- hvilke virksomhedssektorer?
- hvor store virksomheder (de små og mellemstore virksomheders andel)?

- er disse virksomheder beliggende i bestemte geografiske områder i Fællesskabet?

De virksomhedssektorer, som påvirkes af dette forslag, er rederne, værfterne og den malingindustri, der producerer antibegroningsystemer.

Denne lovgivning gælder skibe, så alle rederier, uafhængigt af størrelse, påvirkes.

I en overgangsperiode, der begynder den 1. januar 2003 og slutter, når TBT-konventionen træder i kraft, gælder forbud mod anvendelse af skadelige organiske tinforbindelser kun for skibe, der fører en medlemsstats flag, og for skibe, som registreres i Fællesskabet efter den 1. januar 2003.

Nogle skibe sejler midlertidigt inden for et specifikt geografisk område, når de sejler i rutefart, f.eks. i Østersøen, Nordsøen eller Middelhavet. Det samme gælder for skibe, der kun sejler på indenlandske ruter i en medlemsstat. De fleste af de involverede skibe sejler dog i hele verden.

Skibe, der ikke sejler i rutefart, falder også ind under nærværende forordnings anvendelsesområde.

Der er berørte værfter og producenter af maling både i og uden for Fællesskabet.

### **3. Hvilke foranstaltninger skal virksomhederne træffe for at overholde forslaget?**

Europæiske redere og redere, der ønsker at overføre skibe under et EF-flag efter den 1. januar 2003, må ikke længere male eller genmale deres skibe med skadelige organiske tinforbindelser. På TBT-konventionens ikrafttrædelsesdato eller senest den 1. januar 2008 skal alle skibe, uafhængigt af flag, sandblæses eller påføres en accepteret belægning, der kan neutralisere organiske tinforbindelsers skadelige virkninger.

### **4. Hvilke økonomiske virkninger forventes forslaget af få?**

- på beskæftigelsen
- for investeringer og oprettelse af nye virksomheder
- for virksomhedernes konkurrenceevne

Der forventes ingen virkninger for beskæftigelsen. Den del af malevarebranchen, der fremstiller maling med skadelige organiske tinforbindelser, må producere alternative former for maling.

Det internationale skibsfartskammer har tilskyndet rederne til at gå ud fra, at datoerne i TBT-konventionen gælder alment, selv om konventionen ikke er trådt i kraft den 1. januar 2003. På grundlag af denne frivillige holdning kan det forventes, at redere i hele verden ikke længere anvender disse skadelige antibegroningsmalinger på deres skibe fra den 1. januar 2003. For at sikre samme forhold i hele EU, forbydes bemaling af skibe med organiske tinforbindelser i overensstemmelse med international ret pr. 1. januar 2003 for skibe, der fører en medlemsstats flag.

Flagstater, som har forbudt anvendelse af TBT-maling på deres skibe (på dette tidspunkt Japan og New Zealand og, efter vedtagelse af nærværende forordning, de 15 medlemsstater, Norge og Island og de fleste ansøgerlande), har en økonomisk interesse i at sikre, at TBT-konventionen træder i kraft hurtigst muligt for at sikre, at der gælder samme betingelser overalt i verden. Nærværende forordning tilskynder derfor yderligere flagstaterne til at ratificere TBT-konventionen.

Skibe, som før den 1. januar 2003 fører et ikke-EF flag, og som bemales med et nyt antibegroningssystem efter denne dato, er også forpligtede til at følge EF-bestemmelserne efter den 1. januar 2003, hvis sådanne skibe overføres til et EF-register. Dette tilskynder således yderligere redere i tredjelande, herunder europæiske redere hvis skibe sejler under et åbent registers flag, at følge det internationale skibsfartskammers henstillinger og betragte den 1. januar 2003 som en fast dato. Disse redere sikrer på denne måde deres skibes markedsværdi ved en eventuel overførsel til et EF-register.

Markedsføring af skadelige organiske tinforbindelser i EU er forbudt pr. 1. januar 2003 ved Kommissionens direktiv ..../.... /EF om tilpasning til den tekniske udvikling af bilag I til Rådets direktiv 76/769/EØF. Værfter, der er beliggende uden for Fællesskabet, påvirkes ikke af denne foranstaltning. Det kan forventes, at de økonomiske ulemper for de europæiske skibsværfter bliver begrænsede, tildels på grund af den frivillige indsats fra det internationale skibsfartskammer og ovennævnte bestemmelser ved overførsel til et EF-flag, men hovedsageligt på grund af den hurtige ikrafttrædelse af TBT-konventionen.

Et antibegroningssystem er gennemsnitligt effektivt i fem år, og forordningen kræver ikke, at redere skal fjerne et antibegroningssystem med organiske tinforbindelser, der er påført før 2003. Der er derfor ingen økonomisk fordel ved at påføre en skadelig og forbudt belægning uden for Europa i betragtning af, at denne belægning skal fjernes og/eller neutraliseres pr. 1. januar 2008, hvis skibet anløber en europæisk havn.

**5. Indeholder forslaget foranstaltninger, som går ud på at tage hensyn til små og mellemstore virksomheders særlige situation (begrænsede eller afvigende krav)?**

Nej, denne forordning vedrører skibe.

## HØRING

**6. Liste over organisationer, som er blevet hørt om forslaget, og som har fremført særlige synspunkter.**

Kommissionen har hørt følgende involverede parter: redere (ECSA og ICS), søfarende (ETF), klassifikationsselskaber (IACS), værfter (CESA) og kemiindustrien og malingsindustrien (CEFIC og CEPE). Kun ECSA, ICS, CESA og CEPE har fremsat synspunkter.

Rederiforeningerne havde ingen indvendinger mod forordningens underliggende formål. ECSA henviste til ICS's henstilling, der opfordrede rederne (på verdensplan) til frivilligt at anvende konventionens bestemmelser pr. 1. januar 2003. Rederne så særlig med glæde, at EU ikke søgte ekstraterritorial jurisdiktion over fartøjer fra

tredjelande. Denne fremgangsmåde modtog fuld støtte og blev anset for at være vigtig for den internationale ordnings troværdighed.

Sammenslutningen af europæiske værfter, CESA, anmodede om samme forbud under markedsføringsdirektivet som under nærværende forordning. Enhver forskel mellem de to instrumenter bør undgås. CESA mener, at enhver strategi, som ikke anvendes for alle skibe uafhængigt af flag, skader den europæiske skibsreparationsindustri og erhvervsinteresser.

CEPE, som repræsenterer europæiske malingproducenter, støttede de planlagte foranstaltninger.