

Statsrådets skrivelse till Riksdagen om förslaget till Europaparlamentets och rådets förordning om förbud mot tennorganiska föreningar på fartyg (*TBT-förordningen*)

I enlighet med 96 § 2 mom. grundlagen översänds till Riksdagen Europeiska gemenskapens kommissions förslag av den 12 juli 2002 till förbud mot tennorganiska föreningar på fartyg samt en promemoria om förslaget.

Helsingfors den 12 september 2002

Minister *Jan-Erik Enestam*

Regeringssekreterare Jaana Heikkinen

FÖRSLAG TILL EUROPAPARLAMENTETS OCH RÅDETS FÖRORDNING OM FÖRBUD MOT TENNORGANISKA FÖRENINGAR PÅ FARTYG (TBT-FÖRORDNINGEN); KOM (2002)396 SLUTLIG**1. Allmänt**

Europeiska gemenskapernas kommission gav den 12 juli 2002 ett förslag till europaparlamentets och rådets förordning om förbud mot tennorganiska föreningar på fartyg (TBT-förordningen) i enlighet med artikel 80.2 i fördraget om upprättandet av Europeiska gemenskapen. Kommissionen presenterade sitt förslag för rådets arbetsgrupp för sjöfart den 15 juli 2002. Avsikten är att Danmark behandlar förslaget till förordning under sitt ordförandeskap.

Till grund för förslaget ligger en i den Internationella sjöfartsorganisationen IMO i oktober 2001 godkänd internationell konvention om kontroll av skadliga antifoulingsystem på fartyg (nedan *AFS-konventionen*). På ytan av fartygs skrov används allmänt antifoulingsystem. Syftet med dem är att hindra organismer från att fästa sig på skrovet, vilket innebär att de kan framföras snabbare och förbrukar mindre bränsle. I antifoulingsystemen används allmänt metalliska föreningar, särskilt den tennorganiska föreningen tributyltenn (TBT). Den har dock konstaterats orsaka allvarliga skador på havsorganismer och därför har man i IMO gjort upp en världsomfattande konvention för att förbjuda TBT-föreningar i antifoulingsystem.

AFS-konventionen förbjuder användningen av skadliga tennorganiska föreningar i antifoulingfärger som används på fartyg. Användningen av sådana färger och beläggningar som innehåller TBT-föreningar i antifoulingsystem på fartyg förbjuds från och med den 1 januari 2003. Befintliga bottenfärger och ytbeläggningar på fartygs skrov som innehåller TBT-föreningar skall antingen avlägsnas eller målas över före den 1 januari 2008. Genom avtalet upprättas dessutom en mekanism som skall förhindra

eventuell framtida användning av andra skadliga ämnen i antifoulingsystem. Konventionen träder i kraft 12 månader efter det att den har ratificerats av 25 stater som sammanlagt står för 25 % av världshandelsflottans bruttotonnage. AFS-konventionen väntas inte träda i kraft internationellt ännu under 2003. IMO har skyndat på de stater som deltagit i förhandlingarna och representanter för sjöfartsbranschen för att de skall vidta frivilliga åtgärder i syfte att verkställa förbudet så snart som möjligt.

Eftersom den sammanräknade flottan bara inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet och de länder som ansökt om medlemskap utgör över 30 % av världshandelsflottan kunde konventionen enligt uppskattningarna träda i kraft 2004 eller 2005. Finland har undertecknat AFS-konventionen i juni 2002 och bereder som bäst en ratificering av avtalet.

Kommissionens direktiv 2002/62/EG förpliktar medlemsstaterna att förbjuda användning och utsläppande på marknaden av färger som innehåller TBT-föreningar inom gemenskapens område senast den 1 januari 2003. Eftersom förbudet i direktivet varken gäller behandlingen med TBT av fartyg under medlemsstaternas flagg utanför gemenskapen eller fartyg som seglar under andra länders flagg än medlemsstaternas som anlöper hamnar i EU-medlemsstater, anser kommissionen att det är skäl att låta förbudet omfatta också dem. Målet med kommissionens förslag till förordning är att på gemenskapsnivå säkerställa att man når AFS-konventionens huvudmål, d.v.s. förbjuda användningen av TBT-föreningar i behandlingen av fartyg från och med den 1 januari 2003 och ett totalförbud av föreningarna i alla fartyg som anlöper

hamnar i gemenskapen från och med den 1 januari 2008. Ett annat mål för förslaget att underlätta ratificeringsprocessen när det gäller AFS-konventionen i EU:s medlemsstater.

I Finland har kommissionens förslag till förordning behandlats i ett skriftligt förfarande i EU-arbetsgruppen för sjöfart. Dessutom har utrikesministeriet och miljöministeriet gett utlåtanden om förslaget.

2. Förslagets huvudsakliga innehåll

Syftet med förordningen är att minska eller undanröja skadliga effekter för den marina miljön och människors hälsa som användningen av tennorganiska föreningar (TBT-föreningar) i antifoulingssystem för fartyg har. Därför förbjuds användningen av TBT-föreningar på fartyg som seglar under en medlemsstats flagg samt på alla fartyg som anlöper en gemenskapshamn oberoende av vilket lands flagg de för (artikel 1 och 3). Vid behandling och återbehandling av fartyg får fr.o.m. den 1 januari 2003 inte användas tennorganiska föreningar som fungerar som biocider i antifoulingssystem (artikel 4). Under övergångsperioden tillämpas bestämmelsen endast på fartyg under medlemsstaternas flagg. Med övergångsperiod avses perioden från det att förordningen träder i kraft till det att AFS-konventionen träder i kraft, dock högst till 2008.

Från och med den 1 januari 2008 får fartyg under en medlemsstats flagg eller andra fartyg inte ha TBT-föreningar på sina skrov eller yttre delar om de inte har täckts med en beläggning som hindrar föreningarna från att läcka ut (artikel 5). Enligt AFS-konventionen är såväl sandblästring av fartyg som påförande av beläggning godtagbara metoder att neutralisera TBT-föreningarnas skadliga påverkan. I motiveringen till förslaget konstaterar kommissionen att det inte vore i förenligt med AFS-konventionen att låta förbudet omfatta fartyg under tredje lands flagg redan den 1 januari 2003.

I sitt förslag konstaterar kommissionen att det inte är ändamålsenligt att skapa system som överlappar AFS-konventionen. Bestämmelserna om besiktning och certifiering av fartyg under en medlemsstats flagg skall alltså motsvara AFS-konventionen. Fartyg med 400 tons bruttodräktighet och däröver skall besiktigas

och få certifikat som motsvarar AFS-certifikat (bilaga I). Av fartyg som har en längd på 24 meter eller däröver, men en bruttodräktighet under 400 ton, krävs endast en försäkran om att de uppfyller bestämmelserna i förordningen, liksom i AFS-konventionen (bilaga II). Nationella försäkringar om uppfyllande av bestämmelserna i förordningen som eventuellt getts i en medlemsstat är i kraft till den 1 januari 2004 (artikel 6).

När det gäller kontroll av certifikat hänvisas i förslagets artikel 7 till AFS-konventionen och direktiv 95/21/EG (nedan *direktivet om hamnstatskontroll*). Räckvidden av direktivet om hamnstatskontroll är kopplad just till gällande internationella konventioner och kan därför inte användas som grund för kontroll med stöd av förordningen. Därför bör medlemsstaterna under övergångsperioden tillämpa bestämmelser som är likvärdiga med dem i direktivet på fartyg under en medlemsstats flagg.

Kommissionen föreslår att förordningen träder i kraft så att TBT-föreningar kan förbjudas från och med den 1 januari 2003.

3. Förslagets inverkan på den finska lagstiftningen

Enligt 3 § lagen om förhindrande av vattnens förorening, förorsakad av fartyg (300/1979) kan genom förordning utfärdas bestämmelser om konstruktion, utrustning, bemanning och drift av finska fartyg samt av sådana utländska fartyg som går till eller från hamnar eller på insjöfarleder i Finland. I 1 kap. 8 § sjölagen (674/1994) bestäms om fartygs sjövärdighet och drift. Enligt 2 mom. i paragrafen stadgas genom förordning om fartygs konstruktion, utrustning, bemanning och besiktning.

Parlamentets och rådets förordning är direkt tillämplig i Finland. Förordningen innehåller bestämmelser om lagstiftning till den del som gäller hamnstatskontroller som anknyter till övervakningen av certifikat. I 10 § lagen om tillsyn över fartygssäkerheten (370/1995) stadgas om kontroll av fartygs dokument. Förslag i förordningen som gäller besiktning av fartyg och certifiering förutsätter ändring av förordningen om besiktning av fartyg (1123/1999).

4. Ekonomiska verkningar

Förslaget har inga ekonomiska verkningar för Finland, eftersom det i regel inte används antifoulingsystem som innehåller TBT-föreningar på fartyg som seglar under finsk flagg.

5. Statsrådets ståndpunkt

Statsrådets allmänna utgångspunkt är att Internationella sjöfartsorganisationen IMO skall vara det primära forumet för utvecklande och reform av regler för fartyg med tanke på sjöfartens globala natur. Nya bestämmelser skall globalt träda i kraft samtidigt för att minimera snedvridningar av konkurrensen.

Statsrådet anser det vara viktigt att AFS-konventionen träder i kraft internationellt så snart som möjligt. Det förbud mot TBT-föreningar som ställs på fartyg under en medlemsstats flagg som träder i kraft före AFS-konventionen ger gemenskapens fartyg en olikvärdig ställning i förhållande till fartyg under tredje lands flagg. Med beaktande av AFS-konventionens

bestämmelser om ikraftträdande är det dock sannolikt att konventionen träder i kraft rätt så snabbt. Förbudet blir således inte orimligt för fartyg under medlemsstaternas flagg. Fartyg under finsk flagg använder i regel inte antifoulingsystem som innehåller TBT-föreningar.

I enlighet med statsrådets ståndpunkt skall Finland i samband med behandlingen av förslaget till förordning sträva efter att förtydliga det juridiska förhållandet mellan förordningen och AFS-konventionen. Medlemsstaterna kan bli tvungna att tillämpa konventionen på fartyg som seglar under tredje lands flagg och TBT-förordningen på fartyg under någon medlemsstats flagg. För att undvika problem i praktiken i situationer där dessa tillämpas parallellt borde förordningen så noggrant som möjligt motsvara AFS-konventionen. I förordningen borde dessutom förtydligas hur den tillämpas i fortsättningen om alla EU-medlemsstater har blivit parter till AFS-konventionen.

Finland har en allmän granskningsreservation för förslaget.