

Torsdag, den 26. marts 2009

## Ophugning af skibe

P6\_TA(2009)0195

### Europa-Parlamentets beslutning af 26. marts 2009 om en EU-strategi for forbedret ophugning af skibe

(2010/C 117 E/34)

Europa-Parlamentet,

- der henviser til Kommissionens Grønbog af 22. maj 2007 om forbedret ophugning af skibe (KOM(2007)0269),
  - der henviser til sin beslutning af 21. maj 2008 om grønbog om forbedret ophugning af skibe <sup>(1)</sup>,
  - der henviser til Kommissionens meddelelse af 19. november 2008 om en EU-strategi for forbedret ophugning af skibe (KOM(2008)0767),
  - der henviser til EF-traktatens artikel 2 og 6, der fastsætter, at miljøbeskyttelseskrav skal integreres i de forskellige områder af Fællesskabets politik for at fremme en bæredygtig udvikling af de økonomiske aktiviteter,
  - der henviser til EF-traktatens artikel 175,
  - der henviser til Baselkonventionen om kontrol med grænseoverskridende transport af farligt affald og bortskaffelse heraf (Baselkonventionen), som FN vedtog den 22. marts 1989 som ramme for reguleringen af internationale overførsler af farligt affald,
  - der henviser til Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 1013/2006 af 14. juni 2006 om overførsel af affald <sup>(2)</sup> (forordning om overførsel af affald),
  - der henviser til den diplomatiske konference, som Den Internationale Søfartsorganisation (IMO) vil holde i maj 2009 om konventionen om sikker og miljøforsvarlig ophugning af skibe (konventionen om skibsophugning),
  - der henviser til forretningsordenens artikel 108, stk. 5,
- A. der henviser til, at der er alvorlig bekymring for, at forholdene omkring ophugning af skibe i det sydlige Asien, som både er ødelæggende for miljøet og mennesker, vil forværres yderligere, hvis der ikke snarligt vedtages et konkret reguleringsindgreb på EU-plan,
- B. der henviser til, at Baselkonventionen (efter Det Europæiske Råds tilslutning) anerkender, at et skib kan klassificeres som affald, men at det samtidig i henhold til andre internationale regler fortsat kan være omfattet af definitionen på et skib, eftersom et flertal af skibsredere i øjeblikket ikke oplyser myndighederne om deres planer om bortskaffelse af skibe; der henviser til, at skibsredere derfor bør bidrage til at sikre, at der gives adgang til oplysninger om deres planer om bortskaffelse af skibe og om eventuelle farlige stoffer på deres skibe,
- C. der henviser til, at forordningen om overførsel af affald fortsat systematisk ignoreres, og til, at det er anerkendt, at bekvemmelighedsflagstaters ansvar og rolle er en alvorlig hindring for bekæmpelsen af ulovlig eksport af giftigt affald,

<sup>(1)</sup> Vedtagne tekster, P6\_TA(2008)0222.

<sup>(2)</sup> EUT L 190 af 12.7.2006, s. 1.

Torsdag, den 26. marts 2009

- D. der henviser til, at antallet af udtjente skibe som følge af den globale udfasning af enkeltskrogede tankskibe, og af gamle skibe, som nu fjernes fra markedet delvis på grund af recessionen, vil føre til en ukontrolleret vækst i substandardanlæg i afrikanske lande, hvis der ikke træffes omgående og konkrete foranstaltninger fra EU's side,
- E. der henviser til, at ophugning af skibe ved hjælp af den såkaldte strandværftsmetode, hvor skibe løbes på grund ved ebbe, er genstand for international fordømmelse, da den ikke er i stand til at yde arbejdstagerne sikkerhed og beskytte havmiljøet tilstrækkeligt mod forurenende stoffer fra skibene,
1. påpeger, at Parlamentets ovennævnte beslutning og de synspunkter, der er udtrykt deri, stadig står ved magt, og understreger, at disse synspunkter så vidt muligt bør afspejles i konventionen om skibsofhugning, der forventes vedtaget i maj 2009;
  2. gør opmærksom på nødvendigheden af at integrere ophugningen i skibenes livscyklus og dermed af at tage højde for de krav, der følger heraf, lige fra planlægningsfasen i forbindelse med skibenes bygning og udstyr;
  3. påpeger, at udtjente skibe bør betragtes som farligt affald på grund af de mange farlige stoffer, der er indeholdt i disse skibe, og derfor bør være omfattet af Baselkonventionens anvendelsesområde;
  4. glæder sig over EU's strategi for forbedret ophugning af skibe, men understreger, at Kommissionen hurtigt må afslutte gennemførlighedsundersøgelserne og fuldt ud koncentrere sig om en indsats, som kan sikre, at forordningen om overførsel af affald gennemføres fuldt ud; opfordrer i denne forbindelse til nøjere kontrol og overvågning fra de nationale havnemyndigheders side og opfordrer Kommissionen til at forelægge retningslinjer på dette område;
  5. understreger, at der ikke er nogen tid at spilde, og opfordrer til et snarligt konkret reguleringsindgreb på EU-plan, som går videre end IMO's beklageligt vage foranstaltninger;
  6. opfordrer til et udtrykkeligt forbud mod ophugning af udtjente skibe på strandværfter og mener, at yderligere teknisk bistand til det sydlige Asien inden for en EU-ramme i højere grad skal sigte mod at udfase denne ophugningsmetode, der er alt andet end bæredygtig og behæftet med alvorlige fejl og mangler;
  7. opfordrer Kommissionen og medlemsstaterne til at forhandle ikrafttrædelsesbetingelser, som sikrer, at konventionen om skibsofhugning finder effektiv anvendelse meget hurtigt;
  8. opfordrer medlemsstaterne til at undertegne konventionen om skibsofhugning og til at ratificere den så hurtigt som muligt, efter at der er indgået en aftale på IMO-plan;
  9. opfordrer Kommissionen, medlemsstaterne og rederne til hurtigst muligt at anvende de vigtigste elementer i konventionen om skibsofhugning for at sikre, at skibe, som sendes til ophugning i de kommende måneder og år, faktisk behandles på en sikker og miljøforsvarlig måde;
  10. understreger, at det vil være nødvendigt at evaluere konventionen om skibsofhugning, når den er blevet vedtaget i Hong Kong i maj 2009, med hensyn til et kontrolniveau, der svarer til Baselkonventionen om kontrol med grænseoverskridende transport af farligt affald og bortskaffelse heraf, som er inkorporeret i den europæiske forordning om overførsel af affald;
  11. støtter Kommissionens forslag vedrørende foranstaltninger til indførelse af en uafhængig certificering af og kontrol med skibsofhugningsanlæg; mener, at der er et presserende behov for sådanne foranstaltninger, og understreger, at enhver fællesskabsfinansiering af skibsindustrien bør gøres betinget af, at modtagerne anvender sådanne certificerede anlæg; glæder sig i denne forbindelse over de standarder, som Det Europæiske Agentur for Søfartssikkerhed (EMSA) har udviklet, og som bevæger sig i den rigtige retning, men forventer, at der gøres yderligere forbedringer i nær fremtid;

Torsdag, den 26. marts 2009

12. opfordrer Kommissionen til at foreslå konkrete foranstaltninger, f.eks. mærkningsordninger for sikre og bæredygtige ophugningsanlæg, til fremme af overførsel af knowhow og teknologi for at hjælpe ophugningsanlæg i det sydlige Asien med at overholde de internationale sikkerheds- og miljøstandarder og navnlig de standarder, der vil blive fastsat i konventionen om skibsophugning; mener, at der bør tages hensyn til dette mål i de bredere rammer for EU's politik for udviklingsbistand til de lande, der er involveret i skibsophugning;

13. opfordrer på det kraftigste til dialog mellem EU og regeringerne i de lande i Sydasiens, der er involveret i skibsophugning, om spørgsmålet om arbejdsforhold i skibsophugningsanlæg, herunder spørgsmålet om børnearbejde;

14. opfordrer til, at der indføres en finansieringsmekanisme baseret på obligatoriske bidrag fra skibsindustrien og på linje med producentansvarsprincippet;

15. opfordrer Kommissionen til klart at fastsætte, at den stat, der har kompetence over for ejere af affald, er den ansvarlige stat;

16. pålægger sin formand at sende denne beslutning til Rådet, Kommissionen, medlemsstaternes regeringer og parlamenter, regeringerne i Tyrkiet, Bangladesh, Kina, Pakistan og Indien samt til IMO.

---