

Torsdag 26 mars 2009

## EU-strategi för bättre nedmontering av fartyg

P6\_TA(2009)0195

### Europaparlamentets resolution av den 26 mars 2009 om en EU-strategi för bättre nedmontering av fartyg

(2010/C 117 E/34)

Europaparlamentet utfärdar denna resolution

- med beaktande av kommissionens grönbok av den 22 maj 2007 om bättre nedmontering av fartyg (KOM(2007)0269),
- med beaktande av sin resolution av den 21 maj 2008 om grönboken om bättre nedmontering av fartyg <sup>(1)</sup>,
- med beaktande av kommissionens meddelande av den 19 november 2008 om en EU-strategi för bättre nedmontering av fartyg (KOM(2008)0767),
- med beaktande av artiklarna 2 och 6 i EG-fördraget, enligt vilka miljöskyddskraven ska integreras i gemenskapspolitikens olika områden i syfte att främja en miljömässigt hållbar utveckling av den ekonomiska verksamheten,
- med beaktande av artikel 175 i EG-fördraget,
- med beaktande av Baselkonventionen om kontroll av gränsöverskridande transporter och slutligt omhändertagande av farligt avfall (Baselkonventionen), som FN antog den 22 mars 1989 som en regleringsram för internationella transporter av farligt avfall,
- med beaktande av Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1013/2006 av den 14 juni 2006 om transport av avfall <sup>(2)</sup> (förordningen om avfallstransporter),
- med beaktande av den diplomatiska konferens som kommer att hållas i maj 2009 av Internationella sjöfartsorganisationen (IMO) om konventionen om säker och miljövänlig återvinning av fartyg (konventionen om fartygsåtervinning),
- med beaktande av artikel 108.5 i arbetsordningen, och av följande skäl:
  - A. Om EU inte snarast vidtar lagstiftningsåtgärder finns det stor risk att de förhållanden som råder när fartyg monteras ned i södra Asien och som är förödande både för människor och miljö kommer att förvärras ytterligare.
  - B. Enligt Baselkonventionen (efter Europeiska rådets godkännande) kan ett fartyg skrotas, men det kan på samma gång fortfarande definieras som ett fartyg enligt andra internationella regler, eftersom flertalet fartygsägare för närvarande inte meddelar myndigheterna sin avsikt att göra sig av med sina fartyg. Därför bör fartygsägarna medverka och se till att informationen om deras avsikt att göra sig av med fartygen görs tillgänglig, tillsammans med uppgifter om farliga ämnen på fartygen.
  - C. Förordningen om avfallstransporter fortsätter att ignoreras systematiskt, och den roll som bekvämlighetsflaggstaterna spelar utgör ett erkänt stort hinder i kampen mot den illegala exporten av giftigt avfall.

<sup>(1)</sup> Antagna texter, P6\_TA(2008)0222.

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

Torsdag 26 mars 2009

- D. Många fartyg tas ur bruk till följd av den globala utfasningen av oljetankfartyg med enkelskrov, samtidigt som en stor mängd gamla fartyg nu tas bort från marknaden bland annat på grund av recessionen. Detta kommer att leda till en okontrollerad utbredning i södra Asien av anläggningar som inte uppfyller normerna, något som även kommer att sprida sig till afrikanska länder om inte EU vidtar omedelbara och konkreta åtgärder.
- E. Den metod för nedmontering av fartyg som kallas "strandning" och som innebär att fartyg körs upp på tidvattensstränder har fördömts världen över, eftersom metoden inte är säker för arbetarna och inte ger fullgott skydd av havsmiljön mot föroreningar från fartygen.
1. Europaparlamentet påpekar att dess ovannämnda resolution och ståndpunkterna i den fortfarande gäller och att dessa ståndpunkter i så stor utsträckning som möjligt bör återspeglas i konventionen om fartygsåtervinning, som förväntas antas i maj 2009.
  2. Europaparlamentet påpekar att återvinningen av fartygen måste betraktas som en integrerad del av deras livscykel, så att man redan på planeringsstadiet tar hänsyn till de krav som detta ställer när fartyg byggs och utrustas.
  3. Europaparlamentet betonar att uttjänta fartyg bör betraktas som farligt avfall på grund av de många farliga ämnen som de innehåller och att de därför bör omfattas av Baselkonventionen.
  4. Europaparlamentet välkomnar en EU-strategi för bättre nedmontering av fartyg, men betonar att kommissionen snabbt måste gå vidare från förstudierna och fullt ut engagera sig i insatser som kan garantera ett effektivt genomförande av förordningen om avfallstransporter. I detta sammanhang uppmanas de nationella hamnmyndigheterna att skärpa kontrollerna och övervakningen, och kommissionen uppmanas att lägga fram riktlinjer för detta arbete.
  5. Europaparlamentet understryker att det inte finns någon tid att förlora och efterlyser konkreta lags-tiftningsåtgärder på EU-nivå som går längre än IMO:s dessvärre begränsade åtgärder.
  6. Europaparlamentet kräver ett uttryckligt förbud mot "strandning" av uttjänta fartyg och anser att allt tekniskt EU-stöd till länder i södra Asien än mer bör syfta till att denna djupt ohållbara och helt förödande metod för fartygsupphuggning ska överges.
  7. Europaparlamentet uppmanar kommissionen och medlemsstaterna att förhandla fram villkor för ikraftträdandet som garanterar att konventionen om återvinning av fartyg verkligen kommer att kunna tillämpas mycket snabbt.
  8. Europaparlamentet uppmanar medlemsstaterna att underteckna konventionen om fartygsåtervinning och snarast möjligt ratificera den efter att en överenskommelse har nåtts på IMO-nivå.
  9. Europaparlamentet uppmanar kommissionen, medlemsstaterna och fartygsägarna att utan dröjsmål tillämpa de viktigaste delarna i konventionen om fartygsåtervinning, så att de fartyg som skickas till nedmontering under de kommande månaderna och åren verkligen kommer att hanteras på ett säkert och miljövänligt sätt.
  10. Europaparlamentet understryker att konventionen om fartygsåtervinning, när den väl antagits i Hongkong i maj 2009, måste utvärderas så att den svarar mot den kontrollnivå som anges i Baselkonventionen om kontroll av gränsöverskridande transporter och slutligt omhändertagande av farligt avfall, som är inlemmad i EU:s förordning om avfallstransporter.
  11. Europaparlamentet stöder kommissionens förslag till åtgärder för att införa oberoende certifiering och tillsyn av anläggningar för nedmontering av fartyg. Det finns ett akut behov av sådana åtgärder, och villkoret för all gemenskapsfinansiering av sjöfartssektorn bör vara att stödmottagaren utnyttjar certifierade anläggningar av denna typ. De normer för certifiering som utarbetats av Europeiska sjösäkerhetsbyrån (EMSA) är ett steg i rätt riktning, men parlamentet förväntar sig ytterligare förbättringar inom en snar framtid.

Torsdag 26 mars 2009

12. Europaparlamentet uppmanar kommissionen att föreslå konkreta åtgärder, till exempel märknings-system för säkra och rena återvinningsanläggningar, som främjar spridning av kunskap och teknik och därigenom underlättar för nedmonteringsanläggningar i södra Asien att uppfylla internationella säkerhets- och miljönormer, i synnerhet de normer som kommer att fastställas i konventionen om fartygsåtervinning. Hänsyn bör tas till detta mål även inom den vidare ramen för EU:s politik för utvecklingsbistånd gentemot de länder där nedmontering av fartyg sker.

13. Europaparlamentet uppmanar kraftfullt EU och regeringarna i de länder i södra Asien där nedmontering av fartyg sker att inleda en dialog om arbetsvillkoren på upphuggningsanläggningarna, inklusive frågan om barnarbete.

14. Europaparlamentet efterlyser en finansieringsmekanism som bygger på obligatoriska avgifter från sjöfartssektorn och som är förenlig med principen om tillverkarens ansvar.

15. Europaparlamentet uppmanar kommissionen att klart och tydligt fastställa att det är den stat som har jurisdiktion över avfallsägarna som är den ansvariga staten.

16. Europaparlamentet uppdrar åt talmannen att översända denna resolution till rådet och kommissionen, medlemsstaternas regeringar och parlament, regeringarna i Turkiet, Bangladesh, Kina, Pakistan och Indien samt till IMO.

---