

# EUROPEES PARLEMENT

2004



2009

---

*Zittingsdocument*

**A6-0156/2008**

16.4.2008

## **VERSLAG**

over het Groenboek betreffende een betere ontmanteling van schepen  
(2007/2279(INI))

Commissie milieubeheer, volksgezondheid en voedselveiligheid

Rapporteur: Johannes Blokland

## INHOUD

	<b>Blz.</b>
ONTWERPRESOLUTIE VAN HET EUROPEES PARLEMENT .....	3
TOELICHTING.....	11
ADVIES VAN DE COMMISSIE INDUSTRIE, ONDERZOEK EN ENERGIE .....	15
ADVIES VAN DE COMMISSIE VERVOER EN TOERISME .....	19
UITSLAG VAN DE EINDSTEMMING IN DE COMMISSIE .....	22

## ONTWERPRESOLUTIE VAN HET EUROPEES PARLEMENT

### over het Groenboek betreffende een betere ontmanteling van schepen (2007/2279(INI))

*Het Europees Parlement,*

- gezien de mededeling van de Commissie aan de Raad, het Europees Parlement, het Europees Economisch en Sociaal Comité en het Comité van de regio's "Groenboek betreffende een betere ontmanteling van schepen" (COM(2007)0269),
  - gelet op de artikelen 2 en 6 van het EG-Verdrag, volgens welke de eisen inzake milieubescherming moeten worden geïntegreerd in de diverse sectoren van het communautaire beleid met het oog op het bevorderen van een uit milieuoogpunt gezien duurzame ontwikkeling van de economische activiteit,
  - gezien de leidende principes van de IAO voor de landen van Azië en voor Turkije over veiligheid en gezondheid in de sector van het slopen van schepen, aangenomen in maart 2004;
  - gelet op artikel 175 van het EG-Verdrag,
  - gelet op Verordening (EG) nr. 1013/2006 van het Europees Parlement en de Raad van 14 juni 2006 betreffende de overbrenging van afvalstoffen<sup>1</sup> (verder "de transportverordening" genoemd),
  - gezien het Verdrag van Bazel inzake de beheersing van grensoverschrijdende overbrenging van gevaarlijke afvalstoffen en de verwijdering ervan dat op 22 maart 1989 door de Verenigde Naties is goedgekeurd als kader voor de regulering van internationale transporten van gevaarlijke afvalstoffen,
  - gelet op artikel 45 van zijn Reglement,
  - gezien het verslag van de Commissie milieubeheer, volksgezondheid en voedselveiligheid en de adviezen van de Commissie industrie, onderzoek en energie en de Commissie vervoer en toerisme (A6-0156/2008),
- A. overwegende dat op verschillende stranden in Zuid-Azië en elders enorme zeeschepen onder milieuonvriendelijke en mensionwaardige arbeidsomstandigheden worden gesloopt; overwegende dat een deel van deze schepen van de Europese Unie afkomstig is,
- B. overwegende dat ten gevolge van de zeer lage arbeidskosten, de volstrekt ontoereikende veiligheidsvoorschriften en het volledig ontbreken van milieuvoorschriften bij de ontmanteling van schepen in landen als Bangladesh, India en Pakistan relatief hoge schrootprijzen geboden worden, die voor veel scheepseigenaren de reden zijn om te kiezen voor die landen,
- C. overwegende dat de Commissie in een studie in 2000<sup>2</sup> al onderzoek heeft gedaan naar de

---

<sup>1</sup> PB L 190 van 12.7.2006, blz. 1. Rectificatie in PB L 249 van 13.9.2006, blz.19.

<sup>2</sup> Det Norske Veritas / Appledore International, Technological and Economic Feasibility Study of Ship Scrapping in Europe. Final Report (No 2000-3527), 13.2.2001.

economische aspecten van het slopen van schepen, maar afzag van enige actie, aangezien het in de studie als uiterst moeilijk werd beschouwd de recycling van schepen economisch uitvoerbaar te maken en tegelijkertijd verantwoorde milieunormen te respecteren; overwegende dat deze voorrang van kortetermijnwinst boven mensenlevens en milieuvervuiling onacceptabel is,

- D. overwegende dat het betreuenswaardig is dat mogelijke actie pas wordt besproken nadat zaken die veel publiciteit krijgen, zoals de poging van de Franse regering om zich te ontdoen van haar vliegdekschip "Clémenceau", buiten de EU voor publieke aandacht zorgden,
- E. overwegende dat deze situatie wel moet verergeren vanwege het feit dat de komende paar jaar alle enkelwandige olietankers uit de vaart zullen worden genomen, met een enorme piek in 2010, terwijl er binnen de EU tegelijkertijd onvoldoende ontmantelingscapaciteit tegenover staat, laat staan milieuverantwoorde ontmantelingscapaciteit<sup>1</sup>,
- F. overwegende dat er door de Internationale Maritieme Organisatie (IMO) gewerkt wordt aan een verdrag dat deze problematiek op wereldschaal moet oplossen; overwegende dat de verwachting echter is dat het jaren kan duren voordat er een dergelijk IMO-verdrag vastgesteld wordt, waarna de inwerkingtreding weer jaren kan duren vanwege een langdurig ratificatieproces,
- G. overwegende dat de politieke bezorgdheid van zowel industrie- als ontwikkelingslanden over de toenemende hoeveelheden gevaarlijk afval die door industrielanden werden uitgevoerd naar ontwikkelingslanden om daar op een ongecontroleerde en risicovolle manier te worden behandeld, heeft geleid tot een in 1995 aangenomen amendement bij het Verdrag van Bazel waardoor het strikt verboden is gevaarlijk afval over te brengen van landen van de Organisatie voor Economische Samenwerking en Ontwikkeling (OESO) naar niet bij de OESO aangesloten landen; overwegende dat dit amendement weliswaar volledig is opgenomen in de afvaltransportverordening, maar helaas nog niet in werking is getreden op internationaal niveau,
- H. overwegende dat het kan voorkomen dat een schip afval in de zin van artikel 2 van het Verdrag van Bazel wordt en het tegelijkertijd wordt gedefinieerd als schip op grond van andere internationale voorschriften; overwegende dat deze maas in de wet systematisch wordt benut, wat ertoe leidt dat de meeste Europese schepen in Azië worden gesloopt waarbij het Bazelverbod en de corresponderende bepalingen van de afvaltransportverordening volledig worden ontdoken,
- I. overwegende dat het Parlement er al in 2003 toe had opgeroepen de Commissie richtlijnen te laten ontwikkelen om deze maas in de wet te dichten tijdens de herziening van de afvaltransportverordening, maar dat de Raad weigerde dit te aanvaarden, en in plaats daarvan verdere actie overdroeg op het gezamenlijke werk van drie internationale organen (Verdrag van Bazel, de Internationale Arbeidsorganisatie IAO en IMO) om verplichte eisen op wereldniveau op te stellen;
- J. overwegende dat elk vaartuig dat aanzienlijke hoeveelheden gevaarlijke stoffen bevat, of waaruit volgens de formulering van de OESO-afvalstoffencode CG 030 en volgens de lijst van het Verdrag van Bazel deze stoffen niet naar behoren zijn verwijderd, gevaarlijk afval is, de overbrenging van een dergelijk vaartuig met het oog op ontmanteling vanuit de EU

---

<sup>1</sup> Commissie, DG Milieu: *Ship Dismantling and Pre-cleaning of Ships*, eindrapport COWI, juni 2007.

naar een land dat geen lid is van de OESO daarom valt onder de afvaltransportverordening, die het Verdrag van Bazel in Gemeenschapsrecht heeft omgezet,

- K. overwegende dat vaartuigen die als gevaarlijk afval worden beschouwd op milieuhygiënisch verantwoorde wijze moeten worden gesloopt in een OESO-land, of na ontsmetting (zodat het geen gevaarlijk afval meer is), naar niet-OESO-landen kunnen worden overgebracht; overwegende dat dit vereiste echter systematisch wordt genegeerd,
- L. overwegende dat zowel in het zeerecht als in de IMO-verdragen bepaald is dat kuststaten het recht en de plicht hebben alle toepasselijke internationale rechtsregels te handhaven met het oog op de bescherming van het milieu; echter vaststellende dat het verdrag van Bazel met betrekking tot sloopschepen zelden wordt nageleefd, o.a. doordat er gebrek is aan politieke wil om de mazen van de wet te dicht en het structurele ontlopen van de verantwoordelijkheid in de scheepvaartindustrie aan te pakken, wat het best geïllustreerd wordt door het verschijnsel vlaggenstaten,
- M. overwegende dat op het niveau van de EU de afvaltransportverordening het regelgevende kader is voor het implementeren van het Verdrag van Bazel, inclusief de export van schepen die zijn afgedankt; overwegende dat de handhaving van deze verordening tekortschiet op het onderdeel afgedankte schepen, aangezien schepen die het eigendom zijn van Europeanen, of die in Europese wateren varen of onder een EU-vlag varen voor de laatste keer een "normale" reis maken en pas afgedankt worden verklaard als zij de Europese wateren hebben verlaten zonder verdere controlemechanismen of handhavingssteun om dergelijke schendingen van internationale en Gemeenschapswetten te stoppen,
- N. overwegende dat de inleiding van de afvaltransportverordening bepaalt dat "Gezorgd moet worden voor een veilig en milieuvriendelijk beheer van het slopen van schepen, teneinde de menselijke gezondheid en het milieu te beschermen",
- O. overwegende dat met het oog op de dichting van de mazen die zijn aangetroffen in het regime van het Verdrag van Bazel, de IMO een verdrag ontwerpt dat is bedoeld om dit probleem wereldwijd op te lossen,
- P. overwegende dat de zevende Conferentie van de Partijen bij het Verdrag van Bazel, partijen waaronder de lidstaten van de Europese Unie, om strenger toe te zien op het voorkomen van de export van giftige schepen, de IMO hebben verzocht te blijven overwegen verplichte eisen in haar verordeningen op te nemen, waaronder een rapporteringssysteem voor schepen die bestemd zijn voor de sloop, die een controleniveau garanderen dat gelijk is aan het niveau dat is ingesteld volgens het Verdrag van Bazel, en het werk voort te zetten dat is gericht op het opstellen van verplichte eisen ter garantie van het milieuverantwoorde beheer van het slopen van schepen, waarvan voorontsmetting een onderdeel kan zijn,
- Q. overwegende dat het concept voor het IMO-verdrag over het recyclen van schepen in zijn huidige vorm geen controleniveau instelt dat het equivalent is van het niveau van het Verdrag van Bazel en de afvaltransportverordening, en het concept evenmin de export van giftige afvalstoffen naar ontwikkelingslanden probeert te voorkomen, of mechanismen beoogt op basis van het principe van "de vervuiler betaalt" of het substitutieprincipe voor groene scheepsontwerpen, of gecontroleerde normen voor werven voor de recycling van schepen, naast andere zaken, en in bepaalde gevallen niet in staat zou zijn ratificaties te verkrijgen van huidige scheepsrecyclingstaten of prominente vlaggenstaten,

- R. overwegende dat het in ieder geval naar verwachting jaren zou kunnen duren voordat een dergelijk IMO-verdrag wordt aangenomen, waarna het nog eens jaren zou kunnen duren voordat dit in werking treedt, vanwege een langdurig ratificatieproces,
- S. overwegende dat de EU onvoldoende capaciteit heeft voor de schone ontmanteling van haar schepen (onder EU-vlag of die eigendom zijn van EU-eigenaren) en dat dit met name geldt voor de koopvaardijvloot; overwegende dat het gebrek aan capaciteit in 2010 dramatisch zal toenemen vanwege het versnelde uitfaseren van de enkelwandige tankers,
- T. overwegende dat concrete regelgevende actie op EU-niveau daardoor uiterst urgent is als we willen dat deze enkelwandige tankers de stranden en rivieroeveren in Zuid-Azië niet verder aantasten; overwegende dat er geen excuus bestaat om geen actie te ondernemen, te meer aangezien deze enkelwandige tankers duidelijk geïdentificeerd kunnen worden,
- U. overwegende dat de primaire markt voor ontmanteling van schepen op dit moment in de meeste gevallen functioneert onder bijzonder slechte omstandigheden, welke zeer strijdig zijn met de in de EU geaccepteerde sociale, milieu- en gezondheidsbeginselen,
1. stelt dat het ethisch onaanvaardbaar is om de mensionwaardige en milieuverwoestende omstandigheden bij het ontmantelen van schepen langer te laten voortduren, en daarbij te aanvaarden dat de gezondheid van duizenden werknemers in het Verre Oosten gevaar loopt;
  2. erkent dat de EU gedeeltelijk verantwoordelijk is voor de bestaande maatschappelijke en ecologische problemen op het gebied van de ontmanteling van schepen; verzoekt de EU derhalve om in samenwerking met de IMO onmiddellijke concrete maatregelen te treffen om een einde te maken aan de praktijk van sociale en ecologische dumping die voortkomt uit economische motieven, en tot een wereldwijde duurzame oplossing te komen;
  3. acht het, hoewel enige mate van kinderarbeid voor het lichtere werk gebruikelijk is, ethisch onaanvaardbaar dat door sommige ontmantelende aannemers kinderen worden ingezet om zwaar en gevaarlijk werk te doen en dat deze kinderen onvoldoende onderwijs en recreatieve voorzieningen krijgen;
  4. verwelkomt de uitvoerige analyse in het Groenboek van de belangrijkste sociale en milieuproblemen als gevolg van activiteiten met betrekking tot de ontmanteling van schepen in Zuid-Aziatische landen; benadrukt echter dat dit initiatief minstens tien jaar te laat komt;
  5. verwelkomt de uitvoerige analyse van het Groenboek van de belangrijkste sociale en milieuproblemen als gevolg van activiteiten met betrekking tot de ontmanteling van schepen in Zuid-Aziatische landen;
  6. is van mening dat er snel concrete maatregelen moeten worden genomen op Europees en internationaal niveau, waarbij het voornaamste doel is om het milieu en de volksgezondheid te beschermen, zonder de problemen af te wentelen op andere landen; dit doel kan het effectiefst worden bereikt door een internationale overeenkomst aan te nemen en te implementeren waarin de verplichtingen worden vastgelegd van alle partijen die betrokken zijn bij het ontmantelen van schepen;
  7. stelt dat de sociale en ecologische consequenties verbonden aan de ontmanteling van schepen zich ook de op langere termijn zullen voordoen, te meer daar het aantal schepen in aanbouw al jaren toeneemt; onderstreept daarom het aanhoudende belang van Europese innovatie en

ontwikkeling in de scheepsbouwindustrie om tot betere en milieuvriendelijkere schepen te komen; roept de Commissie daarom op het LeaderSHIP 2015 programma met kracht verder uit te voeren;

8. onderstreept dat de tijd kort is, omdat er in 2010 naar verwachting bijna 800 enkelwandige tankers moeten worden ontmanteld<sup>1</sup>; merkt op dat deze kwestie zal worden opgenomen in een toekomstig verdrag van de IMO, maar dat dit waarschijnlijk niet voor 2012 van kracht zal zijn;
9. verzoekt de Commissie de noodzakelijke richtsnoeren op te stellen zodat elk voor de sloop bestemd schip dat niet aan alle eisen van de internationale verdragen voldoet en dat dus niet over geldige certificaten van door de EU erkende registers beschikt, als "afval" wordt beschouwd overeenkomstig de definitie in Richtlijn 2006/12/EG van het Europees Parlement en de Raad van 5 april 2006 over afval<sup>2</sup>, om te voorkomen dat de afvaltransportverordening wordt omzeild en te waarborgen dat alle schepen die aan het einde van hun levenscyclus zijn gekomen probleemloos en op veilige wijze worden ontmanteld;
10. onderstreept dat in de preambule van de afvaltransportverordening staat vermeld dat er "Gezorgd moet worden voor een veilig en milieuvriendelijk beheer van het slopen van schepen, teneinde de menselijke gezondheid en het milieu te beschermen"; benadrukt dat dit een kernpunt is dat door alle betrokkenen strikt nageleefd moet worden;
11. steunt initiatieven op internationaal niveau om bindende minimumnormen voor scheepsrecycling te verkrijgen en de oprichting van schone recyclingfaciliteiten te bevorderen met voldoende aandacht voor werkomstandigheden en de bijbehorende gezondheids- en veiligheidskwesties, vooral in de sloopwerven in Zuid-Azië, om arbeiders en het milieu te beschermen tegen de nadelige effecten van gevaarlijk afval en gevaarlijke werkpraktijken;
12. verzoekt de Commissie een lijst op te stellen en bij te houden waarop de zeeschepen staan vermeld die vermoedelijk binnen enkele jaren gesloopt zullen worden en mechanismen te ontwikkelen waarbij deze schepen worden beschouwd als "pre-waste schepen" waarvoor een afvalplan moet worden opgesteld voordat het schip wordt verkocht voor de sloop; verzoekt de lidstaten en de havenautoriteiten, die de bevoegdheid moeten hebben om schepen die aan het einde van hun levenscyclus zijn gekomen te identificeren, deze lijst te hanteren om extra controlerende aandacht te vestigen op deze potentiële sloopschepen; is in dit verband van mening dat een snelle aanname van de voorgestelde herziening van de havenstaatcontrolerichtlijn<sup>3</sup> wenselijk zou zijn;
13. roept de Commissie en de lidstaten op een IMO-verdrag aan te gaan waarin omvangrijke verplichtingen en voorschriften worden opgenomen die:
  - Zorgen voor een controleniveau dat ten minste gelijk is aan het niveau van het Verdrag van Bazel,

---

<sup>1</sup> Commissie, DG Energie en Transport: *Oil Tanker Phase Out and the Ship Scrapping Industry*, eindrapport COWI, juni 2004.

<sup>2</sup> PB L 114 van 27.4.2006, blz. 9-21.

<sup>3</sup> Richtlijn 95/21/EG van de Raad 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 Lid-Statens vallende wateren, van internationale normen op het gebied van de veiligheid van schepen, voorkoming van verontreiniging en leef- en werkomstandigheden aan boord (havenstaatcontrole) (PB L 157 van 7.7.1995, blz. 1).

- zorgen voor een hoge wereldomvattende veiligheids- en milieunorm voor scheepsrecycling die door een derde partij is gecontroleerd en gecertificeerd,
- het op het strand zetten van schepen diskwalificeren als geschikte ontmantelingsmethode,
- scheepsontmanteling door niet-partijen niet toestaan,
- het substitutieprincipe invoeren om het huidige gebruik van gevaarlijke materialen bij de bouw van nieuwe schepen af te schaffen;

is van mening dat dit toekomstige verdrag de eis moet bevatten dat alle gevaarlijke materialen van afgeschreven schepen worden verwijderd voordat ze naar de sloop gaan in niet-OESO-landen óf dat ze worden gestuurd naar speciaal hiertoe gemachtigde recyclingfaciliteiten in OESO- of EU-landen die aan duidelijke veiligheids- en milieunormen voldoen;

14. roept de Commissie op om na te denken over mogelijke maatregelen om de potentiële financiële implicaties van het ontmantelen van schepen te beperken door strengere productienormen vast te stellen, zoals een beperking op het gebruik van bepaalde gevaarlijke stoffen;
15. verzoekt de Commissie om te onderhandelen binnen de IMO met het oog op de standaardisering van de gebruikte materialen in de bouw en uitrusting van schepen en op de aanscherping van de daarop betrekking hebbende milieuvoorschriften;
16. beveelt ten zeerste aan dat EU-acties gericht zijn op het zekerstellen van minimumnormen die zorgen voor de hoogste bescherming van het milieu, de gezondheid en de veiligheid en die in het bijzonder regelingen bevatten voor het ontwerp en de bouw van schepen, de werking ervan, de voorbereiding van schepen op de recycling, de werking van scheepsrecyclingfaciliteiten en de instelling van een geschikt handhavingsmechanisme voor scheepsrecycling, met geïntegreerde certificerings- en rapporteringseisen;
17. roept de Commissie op om dringend werk te maken van een onfeilbaar controlesysteem voor de uitvoering van het Verdrag van Bazel met betrekking tot sloopschepen;
18. stelt dat controle op de uitvoering van het toekomstige IMO-verdrag even scherp dient te zijn als in het geval van het Verdrag van Bazel: alle relevante normen van de IAO moeten in de regeling worden opgenomen, er mogen geen uitzonderingen worden toegestaan, ernstige tekortkomingen in de interpretatie en de handhaving van het huidige regelgevend kader moeten worden weggewerkt, en er moeten maatregelen worden genomen om te voorkomen dat afgeschreven schepen met gevaarlijk afval koers zetten naar landen met ontoereikende installaties die geen verdragspartij zijn;
19. benadrukt de noodzaak tot versterking van de maatregelen die op EU- en internationaal niveau door de Commissie en de lidstaten zijn genomen voor handhaving van de minimumnormen die moeten waarborgen dat op milieu-, gezondheids- en veiligheidsgebied de grootst mogelijke bescherming wordt geboden, en voor navolging van het beginsel zoals dat is verankerd in de artikelen 34 en 36 van Verordening (EG) nr. 1013/2006 van het Europees Parlement en de Raad van 14 juni 2006 betreffende de overbrenging van



afvalstoffen<sup>1</sup> (amendement bij het verbod van Bazel), ingevolge waarvan het verboden is om gevaarlijke afvalstoffen naar ontwikkelingslanden te exporteren; verzoekt de Commissie derhalve om een voorstel te doen voor een verordening betreffende het ontwerp en de bouw van schepen, de exploitatie van schepen gedurende de hele levenscyclus en de voorbereiding tot recycling, de exploitatie van faciliteiten voor scheepsrecycling en de instelling van een adequaat handhavingsmechanisme voor het recyclen van schepen dat ook certificerings- en verslagleggingseisen omvat;

20. roept de Commissie op de besluiten in overweging te nemen van de komende derde vergadering van de gemeenschappelijke werkgroep IAO/IMO/BC (Verdrag van Bazel) voor het slopen van schepen, over gemeenschappelijke technische samenwerkingsactiviteiten en een gecoördineerde aanpak van tijdelijke maatregelen die genomen moeten worden hangende de inwerkingtreding van het nieuwe IMO-verdrag over scheepsrecycling;
21. dringt erop aan dat er onmiddellijk maatregelen worden getroffen ter ondersteuning van de ontwikkeling van een concurrerende en schone scheepssloperij en sanering (voorreiniging) in de EU; verzoekt de lidstaten in dit verband dringend voorreiniging en schone recycling te eisen van alle (oorlogs)schepen die staatseigendom zijn, en deze op een veilige en milieuvriendelijke manier te ontmantelen in EU-faciliteiten, hetgeen moet gebeuren na een openbare aanbesteding waarbij de voorschriften voor overheidsopdrachten strikt worden nageleefd, in overeenstemming met Verordening(EG) nr. 1013/2006; meent bovendien dat de ontwikkeling van recyclingactiviteiten op Europese scheepswerven moet worden ondersteund in het kader van het industriële, structurele en cohesiebeleid van de EU;
22. stelt zich op het standpunt dat op alle schepen die onder de vlag van een lidstaat varen en alle schepen die EU-havens aandoen, lijsten met de voor de bouw en uitrusting gebruikte materialen en producten verplicht aanwezig moeten zijn;
23. roept de Commissie op een lijst op te stellen met preferente faciliteiten voor scheepsrecycling die voldoen aan erkende internationale normen voor mensenrechten en gezondheid en veiligheid; verwelkomt de suggestie van de Commissie certificering- en etiketteringsystemen in te stellen voor veilige en schone recyclinginstallaties en meent dat subsidie van de Gemeenschap voor de scheepvaartindustrie alleen zou mogen worden verstrekt op voorwaarde dat deze de afvaltransportverordening naleven evenals andere EU-eisen, zoals het gebruik van gecertificeerde en regelmatig gecontroleerde installaties; onderstreept dat het niet de bedoeling kan zijn om de markt van scheepsontmanteling in Zuid-Azië te gronde te richten, maar deze juist te behouden door milieuverantwoorde ontmanteling te stimuleren;
24. is van mening dat de EU het voortouw moet nemen en mondiale stappen moet stimuleren met de duidelijke doelstelling om geleidelijk een einde te maken aan de huidige praktijken rond de ontmanteling van schepen in Zuid-Azië, en moet werken aan de goedkeuring en implementatie van een internationaal verdrag met milieu- en sociale normen voor alle betrokken partijen;
25. dringt aan op een alomvattende strategie die waarborgt dat alle bij het proces betrokken partijen (met inbegrip van scheepseigenaren, recycling- en sloopbedrijven, vlaggenstaten, de landen waar de recyclage plaatsvindt) voor onderlinge coördinatie zorgen en er naar evenredigheid verantwoordelijkheid voor dragen;

---

<sup>1</sup> PB L 190 van 12.7.2006, blz. 1.

26. roept de Commissie op om concrete maatregelen voor te stellen ter bevordering van de overdracht van knowhow en technologie om sloopwerven in Zuid-Azië te helpen aan internationale veiligheids- en milieunormen te voldoen; meent dat met dit doel ook rekening moet worden gehouden in het bredere kader van het ontwikkelingshulpbeleid van de EU voor deze landen; is van mening dat hierbij tevens gebruik moet worden gemaakt van de mogelijke expertise van vakbonden en niet-gouvernementele organisaties;
27. verwelkomt de reeds behaalde resultaten van het "SHIPDISMANTL"- project dat overeenkomstig het Kaderprogramma voor onderzoek en ontwikkeling wordt gefinancierd, en op grond waarvan ondersteuningssystemen worden ontwikkeld die wereldwijd gratis aan de scheepsontmantelingsbedrijven ter beschikking zullen worden gesteld; is ervan overtuigd dat verdere verbeteringen mogelijk zullen zijn na nieuwe uitnodigingen tot het indienen van voorstellen die met name zijn toegespitst op sloopstrategieën voor schepen;
28. verzoekt de Commissie de voordelen van grotere financiële samenwerking met en directe investeringen in geselecteerde Zuid-Aziatische sloopwerven nader te bestuderen en zorgvuldig te evalueren en aldus mee te werken aan het vormen van een netwerk van gecertificeerde, door de EU goedgekeurde sloopwerven dat op economisch, ecologisch en sociaal gebied hogere rendementen oplevert;
29. is van mening dat het principe "de vervuiler betaalt", alsmede het principe van producentenverantwoordelijkheid ruim en effectief toegepast moeten worden om deze problematiek structureel op te lossen;
30. is van mening dat de reder/eigenaar te allen tijde verantwoordelijk blijft voor de kwalijke effecten van de ontmanteling zowel voor de arbeiders als voor de volksgezondheid en het milieu, onafhankelijk van de plaats waar de ontmanteling plaatsvindt (binnen of buiten de EU);
31. is van mening dat de lidstaten en de Commissie zich moeten inspannen voor de instelling van een verplicht fonds voor de recyclage van schepen dat gemeenschappelijk door scheepswerven en reders wordt gefinancierd (bijvoorbeeld uit belastingheffing op nieuwe schepen, havengelden en jaarlijkse belastingen gekoppeld aan de IMO-registratie) en waarvoor de verantwoordelijkheid door scheepswerven en reders wordt gedeeld, dat zou dienen voor het faciliteren van de voorafgaande reiniging van schepen van gevaarlijke afvalstoffen en de ontwikkeling van reinigingswerven in de Unie;
32. verwelkomt het voorstel een fonds voor de ontmanteling van schepen in het leven te roepen en roept de Commissie en de lidstaten op het doel om een dergelijk fonds op IMO-niveau en tegelijkertijd op EU-niveau tot stand te brengen, vastberaden na te streven; roept de Commissie in dit verband tevens op om onderzoek te doen naar de beschikbare financiële mechanismen, waaronder een verplichte verzekering en het gebruik van havengelden, om milieuverantwoorde recycling te waarborgen vanaf het moment dat een schip in de vaart wordt genomen, waarbij in aanmerking moet worden genomen dat een vaartuig in de loop van zijn nuttige levensduur meer dan één eigenaar kan hebben;
33. verzoekt zijn Voorzitter deze resolutie te doen toekomen aan de Raad, de Commissie, de regeringen en parlementen van de lidstaten, de regeringen van Turkije, Bangladesh, China, Pakistan en India, alsmede aan de IMO.

# TOELICHTING

## 1. Inleiding

Op verschillende stranden in Zuid-Azië liggen enorme zeeschepen die onder milieuonvriendelijke maar ook mensonvriendelijke omstandigheden worden gesloopt. Een heel scala aan milieuverontreinigende stoffen komt in de bodem, het zand en de zee terecht, en door het verbranden van verf en plastic coatings wordt de atmosfeer vervuild. Er worden veel kinderen ingezet bij de sloop omdat ze gemakkelijk in de kleine ruimtes kunnen komen. Ze moeten de giftige stoffen zonder bescherming verwijderen. Dodelijke explosies zijn aan de orde van de dag, er vinden veel ongevallen plaats en de veiligheidsmaatregelen worden als volstrekt ontoereikend beschouwd. Arbeiders lopen ongeneeslijke chronische ziektes op - 16% van de arbeiders op de Indiase werf Alang die in contact komen met asbest, lijdt aan asbestose. In Bangladesh zijn de afgelopen 20 jaar meer dan 400 arbeiders bij ongevallen omgekomen en meer dan 6000 arbeiders ernstig gewond geraakt<sup>1</sup>.

Dit is kort gezegd de kern van het probleem dat we willen en moeten oplossen, aangezien we het ethisch niet verantwoord vinden om deze praktijken langer te laten voortduren. Helaas eindigen ook veel schepen uit Europa op deze manier op de stranden van bijvoorbeeld India, Pakistan en Bangladesh. De lage arbeidskosten (zeer lage lonen en volstrekt ontoereikende veiligheidsvoorschriften) en het volledig ontbreken van milieumaatregelen zijn financieel aantrekkelijk. Daardoor kunnen hoge staalprijsen op de tweedehandsmarkt geboden worden. Het gevolg is dat de scheepseigenaren hun te slopen schip daar voor de hoogste staalopbrengst kunnen verkopen.

Op 22 mei 2007 heeft de Commissie een Groenboek inzake de betere ontmanteling van sloopschepen uitgebracht. Dit groenboek bevat een heldere uiteenzetting van de problematiek, waarbij alle aspecten aan de orde komen. De problematiek kent echter een langere voorgeschiedenis

## 2. Voorgeschiedenis

Scheepvaart speelt een belangrijke rol in de wereld. De wereldkoopvaardijvloot omvat zo'n 50.000 zeeschepen en is een onmisbare schakel in de internationale handel. Zeeschepen moeten aan hoge eisen voldoen, maar met het ouder worden nemen ook de kosten toe om aan deze eisen te blijven voldoen. Na gemiddeld 25 jaar zijn de meeste schepen rijp voor de sloop.

In de jaren '70 van de vorige eeuw werden de meeste schepen in Europa gesloopt. Die scheepssloop was sterk gemechaniseerd en gebeurde in dokken. Door de toegenomen kosten en de milieu-, gezondheids- en veiligheidseisen verhuisde de scheepssloopindustrie naar de armere Aziatische landen.

Jaarlijks worden 200 tot 600 grote schepen gesloopt om het staal en andere materialen van deze schepen weer te kunnen gebruiken. Naar aanleiding van de rampen van o.a. de Exxon Valdez (Canada, 1989), de Erika (Frankrijk, 1999) en de Prestige (Spanje, 2002) zijn de Verenigde Staten en de Europese Unie gekomen met strenge regels voor olietankers. Uiteindelijk heeft dit er toe geleid dat in 2003 zowel in de EU, als in IMO-verband er een verbod is uitgevaardigd op enkelwandige olietankers.

---

<sup>1</sup> Verslag van YPSA (Young Power in Social Action) over arbeiders en scheepssloperijen, 2005.

Deze ontwikkelingen waren voor het Europees Parlement de reden om tijdens de tweede lezing van de Europese verordening voor de overbrenging van afval (EVOA) in 2005 er bij de Raad en de Commissie op aan te dringen om in dat kader duidelijkheid te scheppen en de handhaving te verbeteren. Helaas werden deze voorstellen niet door de Raad en de Commissie overgenomen, aangezien werd beweerd dat er spoedig een oplossing voor dit probleem in IMO-verband zou komen.

### **3. Inhoud Groenboek**

Gelukkig heeft de Commissie nu een eerste stap gezet om, vooruitlopend op een mogelijk IMO-verdrag, een begin te maken met de oplossing van het probleem. De belangrijkste doelstelling is de bescherming van het milieu en van de menselijke gezondheid. Het is niet de bedoeling scheepsrecyclingactiviteiten op kunstmatige wijze terug te halen naar de EU en de landen in Zuid-Azië op die manier een belangrijke bron van inkomsten en noodzakelijke materialen te ontnemen. Het uiteindelijke doel is tot duurzame mondiale oplossingen te komen. Naast de eerder genoemde sociale, economische, ecologische en veiligheidsaspecten komen de volgende aspecten tevens aan de orde in het Groenboek:

#### *3.1 Juridische situatie*

Het Verdrag van Bazel van 1989 biedt een kader voor de regulering van internationale transporten van gevaarlijke afvalstoffen. Een absoluut verbod (het "verbod van Bazel") op de export van gevaarlijk afval van OESO-landen naar niet-OESO-landen werd in 1997 opgenomen in de EU-regelgeving en is bindend voor de lidstaten. Het uitvoerverbod is echter moeilijk handhaafbaar wanneer een schip de Europese wateren eenmaal heeft verlaten.

#### *3.2 Internationale context*

Sinds 2005 werkt de IMO samen met de ILO en het UNEP (het milieuprogramma van de Verenigde Naties) aan bindende internationale regels voor de schone ontmanteling van schepen. Er wordt nu onderhandeld over een ontwerpverdrag, dat tegen 2009 aangenomen zou moeten worden, maar dan pas enkele jaren daarna in werking zal treden. Volgens het huidige ontwerp zal het verdrag niet van toepassing zijn op oorlogsschepen of andere schepen die eigendom zijn van de staat. Over normen buiten het kader van de IMO, basisnormen voor scheepsrecyclingbedrijven, rapportageverplichtingen (waaronder kennisgeving tussen staten) en handhavingsinstrumenten is nog geen overeenstemming bereikt.

#### *3.3 Betere handhaving van de EU-regelgeving inzake de overbrenging van afval*

Naast betere samenwerking tussen de lidstaten en nadere richtsnoeren m.b.t. de definitie van afval en een lijst van aanvaardbare recyclingbedrijven vergt dit meer controles door afvaltransport- en havenautoriteiten in Europese havens, met name gericht op oudere schepen (bijv. 25 jaar) of vaartuigen die vermoedelijk ontmanteld zullen worden. Daarnaast moet de opsporing van mogelijk afgeschreven schepen worden verbeterd en moet meer worden samengewerkt met belangrijke derde landen (zoals Egypte, vanwege het Suez-kanaal).

#### *3.4 Versterking van de ontmantelingscapaciteit in de EU*

Aangezien de ontmantelingscapaciteit in de EU en andere OESO-landen (met name Turkije) nauwelijks toereikend is voor de oorlogs- en andere staatsschepen die de komende 10 jaar zullen worden afgedankt, zal er in de nabije toekomst een aanzienlijk tekort aan aanvaardbare

ontmantelingscapaciteit ontstaan. De 'groene' werven kunnen echter niet opboksen tegen de Zuid-Aziatische sloopbedrijven. De EU-lidstaten dienen het goede voorbeeld te geven en ervoor te zorgen dat voor de ontmanteling van oorlogsschepen gebruik wordt gemaakt van 'groene' werven. Door in de verkoopovereenkomst van oorlogsschepen aan derde landen een clausule m.b.t. de ontmanteling op te nemen, kan deze verantwoordelijkheid worden uitgebreid.

Voor de veel omvangrijkere koopvaardijvloot is er behoefte aan initiatieven om veranderingen in de scheepvaartsector op gang te brengen. Te denken valt aan een financieringssysteem waarbij scheepseigenaren en andere partijen wereldwijd bijdragen aan een veilige en milieuhygiënisch verantwoorde ontmanteling van schepen. De Commissie pleit er in het Groenboek voor dat de kosten van duurzame ontmanteling standaard worden opgenomen onder de bedrijfskosten van een schip. Oprichting van een fonds voor de duurzame ontmanteling van schepen als bindend onderdeel van de nieuwe internationale regeling inzake de ontmanteling van schepen via de IMO zou een stap in de goede richting kunnen zijn. Een vergelijkbaar fonds voor vergoeding van schade door verontreiniging door olie bestaat al in het kader van het MARPOL-verdrag.

### *3.5 Ondersteuning aan derde landen*

Ondanks de sociale en ecologische nadelen levert de scheepsontmantelingssector een cruciale bijdrage aan de economische ontwikkeling van sommige Zuid-Aziatische landen. Er moet dus worden overwogen de installaties in deze landen d.m.v. technische ondersteuning en betere regelgeving te verbeteren. Het valt echter niet te ontkennen dat een en ander nauw samenhangt met structurele armoede en andere sociale en juridische problemen. Om een duurzame verandering op gang te brengen, zal de steun in een ruimer kader moeten worden ondergebracht.

### *3.6 Aanmoedigen van vrijwillige maatregelen*

De eigenaar is de aangewezen persoon om ervoor te zorgen dat de verwijdering op een veilige manier gebeurt. Er zijn voorbeelden van vrijwillige verbintenissen waarbij Europese scheepseigenaren ontmantelingswerven ondersteuning bieden om hun installaties te verbeteren. Bij wijze van maatschappelijk verantwoord ondernemerschap kunnen op korte termijn vrijwillige codes en overeenkomsten, gekoppeld aan onderscheidingen en een certificeringssysteem, een bijdrage leveren.<sup>1</sup> Dit kan alleen goed werken als de overeenkomsten inhoudelijk goed zijn opgesteld. Als echter blijkt dat de verbintenis niet wordt nageleefd, kan wetgeving alsnog noodzakelijk zijn.

## **4. Mening over het Groenboek**

Zoals eerder opgemerkt, geeft het Groenboek een zeer volledig beeld van de problematiek en van de zaken die kunnen bijdragen tot een oplossing. Het voornaamste doel moet telkens de bescherming van het milieu en de volksgezondheid zijn, waarbij de problemen niet worden afgewenteld op andere landen. De vraag die nu aan de orde is: hoe gaan we dat bereiken? De inzet van een individuele lidstaat of van alleen de Europese Unie zal hiervoor niet voldoende zijn. Wat wij ook allemaal gaan doen de komende jaren, een mondiale oplossing voor het probleem van de sloopschepen blijft dringend noodzakelijk. Helaas moeten we echter wel vaststellen dat er op mondiaal niveau nog niet erg veel is bereikt. Dit is ook exact de reden waarom de Europese Commissie het initiatief neemt om in ieder geval voor de eigen vloot de verantwoordelijkheid te nemen. Dit is een goede ontwikkeling. Hierdoor komen we weliswaar in een spagaat terecht, maar het wachten op de medewerking van alle landen in de wereld is een

---

<sup>1</sup> Bijv. van Marisec ([www.marisec.org/recycling](http://www.marisec.org/recycling)) en de European Community Shipowners Association.

nog slechtere optie. We kunnen tenslotte niet alleen maar stil staan bij het feit dat het erg is wat zich allemaal op de Aziatische stranden afspeelt. Actie is dringend noodzakelijk en de EU kan hierin de eerste stap zetten door haar verantwoordelijkheid te nemen. Dit is ook de boodschap van de resolutie waarnaar korthedshalve kan worden verwezen als het gaat om de gewenste reactie van het Europees Parlement op het groenboek van de Commissie.

27.3.2008

## ADVIES VAN DE COMMISSIE INDUSTRIE, ONDERZOEK EN ENERGIE

aan de Commissie milieubeheer, volksgezondheid en voedselveiligheid

inzake het Groenboek betreffende een betere ontmanteling van schepen  
(2007/2279(INI))

Rapporteur voor advies: David Hammerstein

### SUGGESTIES

De Commissie industrie, onderzoek en energie verzoekt de ten principale bevoegde Commissie milieu, volksgezondheid en voedselveiligheid de volgende suggesties in haar ontwerpresolutie op te nemen:

1. erkent dat de Europese Unie gedeeltelijk verantwoordelijk is voor de bestaande maatschappelijke en ecologische problemen op het gebied van de ontmanteling van schepen; verzoekt de Unie derhalve om in samenwerking met de Internationale Maritieme Organisatie (IMO) onmiddellijke concrete maatregelen te treffen om een einde te maken aan de praktijk van sociale en ecologische dumping die voortkomt uit economische motieven, en tot een wereldwijde duurzame oplossing te komen;
2. roept de Commissie op om na te denken over mogelijke maatregelen om de potentiële financiële implicaties van het ontmantelen van schepen te beperken door strengere productienormen vast te stellen, zoals een beperking op het gebruik van bepaalde gevaarlijke stoffen;
3. benadrukt de noodzaak tot versterking van de maatregelen die op Europees en internationaal niveau door de Commissie en de lidstaten zijn genomen voor handhaving van de minimumnormen die moeten waarborgen dat op milieu-, gezondheids- en veiligheidsgebied de grootst mogelijke bescherming wordt geboden, en voor navolging van het beginsel zoals dat is verankerd in de artikelen 34 en 36 van Verordening (EG) nr. 1013/2006 van het Europees Parlement en de Raad van 14 juni 2006 betreffende de overbrenging van afvalstoffen<sup>1</sup> (het amendement bij het verbod van Bazel), ingevolge waarvan het verboden is om gevaarlijke afvalstoffen naar ontwikkelingslanden te exporteren; verzoekt de Commissie derhalve om een voorstel te doen voor een verordening betreffende het ontwerp en de bouw van schepen, de exploitatie van schepen gedurende de hele levenscyclus en de voorbereiding tot recycling, de exploitatie van faciliteiten voor scheepsrecycling en de instelling van een adequaat handhavingsmechanisme voor het recyclen van schepen dat ook certificerings- en verslagleggingseisen omvat;
4. verzoekt de Commissie en de lidstaten om actief deel te nemen aan de onderhandelingen binnen de IMO om te komen tot de aanneming, tijdens de eerstvolgende vergadering, van een vorm van onafhankelijke controle en handhaving die gelijkwaardig is aan die welke in

---

<sup>1</sup> PB L 190 van 12.7.2006, blz. 1.

het Verdrag van Bazel van 1992 inzake de beheersing van de grensoverschrijdende overbrenging van gevaarlijke afvalstoffen en de verwijdering ervan en in het verbodsamendement bij dat verdrag is neergelegd en die ook, rekening houdend met de arbeidsomstandigheden en de daaraan verbonden gezondheids- en veiligheidskwesties, de bovengenoemde minimumnormen omvat die moeten waarborgen dat op het gebied van het milieu het hoogst mogelijke beschermingsniveau wordt geboden;

5. verzoekt de Commissie om te onderhandelen binnen de IMO met het oog op de standaardisering van de gebruikte materialen in de bouw en uitrusting van schepen en op de aanscherping van de daarop betrekking hebbende milieuvoorschriften;
6. verzoekt de Commissie en de lidstaten om in het kader van de IMO-onderhandelingen voorstellen in te dienen voor het instellen van een duurzaam financieringsmechanisme dat moet zorg dragen voor een schone en veilige ontmanteling van schepen, met name op de sloopwerven in Zuid-Azië;
7. stelt zich op het standpunt dat op alle schepen die onder de vlag van een lidstaat varen en alle schepen die EU-havens aandoen, lijsten met de voor de bouw en uitrusting gebruikte materialen en producten verplicht aanwezig moeten zijn;
8. verzoekt de Commissie, teneinde het overbrengen van gevaarlijke afvalstoffen naar ontwikkelingslanden te voorkomen, om de opbouw van voldoende capaciteit voor de ontmanteling van schepen in de Unie te bevorderen en een lijst van sloopwerven te publiceren die aan de minimumvoorwaarden op het gebied van milieu, gezondheid, en veiligheid voldoen;
9. dringt er met klem op aan dat alle schepen die onder de vlag van een lidstaat varen en alle schepen die vertrekken vanuit een haven binnen de Unie, of waarvan de eigenaars onder de jurisdictie van een lidstaat vallen, voorafgaand aan de definitieve overbrenging naar een niet-OESO-staat gereinigd en van alle gevaarlijke afvalstoffen ontdaan worden;
10. is van mening dat de lidstaten en de Commissie zich moeten inspannen voor de instelling van een verplicht fonds voor de recyclage van schepen dat gemeenschappelijk door scheepswerven en reders wordt gefinancierd (bijvoorbeeld uit belastingheffing op nieuwe schepen, havengelden en jaarlijkse belastingen gekoppeld aan de IMO-registratie) en waarvoor de verantwoordelijkheid door scheepswerven en reders wordt gedeeld, dat zou dienen voor het faciliteren van de voorafgaande reiniging van schepen van gevaarlijke afvalstoffen en de ontwikkeling van reinigingswerven in de Unie;
11. verzoekt alle subsidies aan de scheepvaartsector afhankelijk te stellen van het gebruik van milieuvriendelijke scheepsontmanteling of de voorafgaande reiniging van alle schepen die onder de vlag van een lidstaat varen en vetrekken vanuit een haven binnen de Unie, of waarvan de eigenaars onder de jurisdictie van een lidstaat vallen;
12. verzoekt de lidstaten ervoor te zorgen dat schepen die staatseigendom zijn, binnen de Unie worden gerecycled en moedigt hen ten zeerste aan met oorlogsschepen hetzelfde te doen; is echter van mening dat als de capaciteit voor milieuvriendelijke scheepsontmantelings- en voorreinigingsdiensten in de Unie moet worden uitgebreid, dit via openbare aanbestedingen met strenge regels inzake overheidsopdrachten en met volledige inachtneming van verordening (EG) nr. 1013/2006 dient plaats te vinden;



13. verzoekt de lidstaten om de levensvatbaarheid van hun ontmantelingsfaciliteiten te bevorderen door aan te dringen op grotere transparantie bij de ontmanteling van schepen die staats eigendom zijn en door hun activiteiten op het punt van planning en de geharmoniseerde kwaliteitsnormen van sloopcontracten beter te coördineren;
14. dringt er bij de Commissie op aan om gelet op het grote aantal enkelwandige tankers dat in 2010 toe zal zijn aan ontmanteling, tijdig passende actie te ondernemen om hierop voorbereid te zijn;
15. verwelkomt de reeds behaalde resultaten van het "SHIPDISMANTL"- project dat overeenkomstig het Kaderprogramma voor onderzoek en ontwikkeling wordt gefinancierd, en op grond waarvan ondersteuningssystemen worden ontwikkeld die wereldwijd gratis aan de scheepsontmantelingsbedrijven ter beschikking zullen worden gesteld; is ervan overtuigd dat verdere verbeteringen mogelijk zullen zijn na nieuwe uitnodigingen tot het indienen van voorstellen die met name zijn toegespitst op sloopstrategieën voor schepen;
16. benadrukt de noodzaak van meer wetenschappelijke samenwerking tussen de Unie en Azië zodat op een meer geïntegreerde manier andere opties met betrekking tot het ontmantelen van schepen en de gevolgen daarvan nader kunnen worden onderzocht, waaronder ook ecologische, sociale, economische en institutionele aspecten; is van mening dat de Unie in dit verband de overdracht van de relevante technologische kennis en beste praktijken moet stimuleren;
17. verzoekt de Commissie de voordelen van grotere financiële samenwerking met en directe investeringen in geselecteerde Zuid-Aziatische sloopwerven nader te bestuderen en zorgvuldig te evalueren en aldus mee te werken aan het vormen van een netwerk van gecertificeerde, door de EU goedgekeurde sloopwerven dat op economisch, ecologisch en sociaal gebied hogere rendementen oplevert.

## UITSLAG VAN DE EINDSTEMMING IN DE COMMISSIE

<b>Datum goedkeuring</b>	27.3.2008
<b>Uitslag eindstemming</b>	+ :            26 - :            0 0 :            0
<b>Bij de eindstemming aanwezige leden</b>	Jan Březina, Jorgo Chatzimarkakis, Giles Chichester, Dragoş Florin David, Adam Gierek, András Gyürk, Erna Hennicot-Schoepges, Mary Honeyball, Ján Hudacký, Werner Langen, Anne Laperrouze, Eugenijus Maldeikis, Angelika Niebler, Reino Paasilinna, Anni Podimata, Herbert Reul, Teresa Riera Madurell, Paul Rübig, Patrizia Toia, Catherine Trautmann, Claude Turmes, Alejo Vidal-Quadras
<b>Bij de eindstemming aanwezige vaste plaatsvervanger(s)</b>	Danutė Budreikaitė, Eija-Riitta Korhola, Esko Seppänen, Vladimir Urutchev

## **ADVIES VAN DE COMMISSIE VERVOER EN TOERISME**

aan de Commissie milieubeheer, volksgezondheid en voedselveiligheid

inzake het Groenboek betreffende een betere ontmanteling van schepen  
(2007/2279(INI))

Rapporteur voor advies: Robert Evans

### **SUGGESTIES**

De Commissie vervoer en toerisme verzoekt de ten principale bevoegde Commissie milieubeheer, volksgezondheid en voedselveiligheid onderstaande suggesties in haar ontwerpresolutie op te nemen:

1. verwelkomt de uitvoerige analyse van het Groenboek van de belangrijkste sociale en milieuproblemen als gevolg van activiteiten met betrekking tot de ontmanteling van schepen in Zuid-Aziatische landen;
2. merkt op dat deze kwestie zal worden opgenomen in een toekomstig verdrag van de Internationale Maritieme Organisatie (IMO), maar dat dit waarschijnlijk niet voor 2012 van kracht zal zijn, terwijl de vraag naar ontmanteling van schepen in 2010 een piek zal bereiken, wanneer honderden enkelwandige tankers moeten worden afgedankt; merkt bovendien op dat de interpretatie en de handhaving van het huidige regelgevend kader krachtens het Verdrag van Bazel op het punt van afgeschreven schepen ernstig tekortschiet;
3. is van mening dat de EU het voortouw moet nemen en mondiale stappen moet stimuleren met de duidelijke doelstelling om geleidelijk een einde te maken aan de huidige praktijken rond de ontmanteling van schepen in Zuid-Azië, en moet werken aan de goedkeuring en implementatie van een internationaal verdrag met milieu- en sociale normen voor alle betrokken partijen;
4. roept op tot een betere uitvoering van de afvaltransportverordening door middel van strengere controles en toezicht door havenautoriteiten in lidstaten en nodigt de Commissie uit om hiervoor richtsnoeren te verschaffen;
5. dringt aan op een alomvattende strategie die waarborgt dat alle bij het proces betrokken partijen (scheepseigenaren, recycling- en sloopbedrijven, vlaggenstaten, de landen waar de recyclage plaatsvindt) voor onderlinge coördinatie zorgen en er naar evenredigheid verantwoordelijkheid voor dragen;
6. roept de Commissie en de lidstaten op erop aan te dringen dat er in het toekomstige IMO-verdrag omvangrijke verplichtingen en voorschriften worden opgenomen die voor een adequaat controleniveau kunnen zorgen; is van mening dat het toekomstige verdrag de eis moet bevatten dat alle gevaarlijke materialen van afgeschreven schepen worden verwijderd

voordat ze naar de sloop gaan óf dat ze worden gestuurd naar met de vereiste infrastructuur uitgeruste en speciaal hiertoe gemachtigde 'state of the art'-recyclingbedrijven voor de ecologisch verantwoorde verwerking van alle zich aan boord bevindende materialen (brandstofresten, gevaarlijke stoffen), die aan duidelijke veiligheids-, met het oog op het waarborgen van de veiligheid van de aldaar actieve werknemers, alsook passende milieunormen voldoen;

7. verzoekt met het oog hierop onder "afval" te verstaan elk voor de sloop bestemd schip dat niet aan alle eisen van de internationale verdragen voldoet en dat dus niet over geldige certificaten beschikt die zijn afgegeven door registers die door de EU zijn erkend, teneinde te waarborgen dat alle schepen die aan het eind van hun levenscyclus zijn gekomen probleemloos en op veilige wijze worden ontmanteld;
8. dringt erop aan dat er onmiddellijk steun wordt gegeven voor de ontwikkeling van een concurrerende en schone scheepssloperij in de EU;
  - verzoekt lidstaten in dit verband dringend in toenemende mate schone recycling te eisen door erop toe te zien dat (oorlogs)schepen die staatseigendom zijn op een veilige en milieuvriendelijke manier worden ontmanteld;
  - meent dat de ontwikkeling van recyclingactiviteiten op Europese scheepswerven moet worden ondersteund in het kader van het industriële, structurele en cohesiebeleid van de EU;
  - is van mening dat het EU-beleid inzake het ontmantelen van schepen niet gericht moet zijn op het beëindigen van deze activiteiten in de landen van Zuid-Azië, omdat ze voor de betrokken landen van groot economisch belang zijn;
9. stelt dat de sociale en ecologische consequenties verbonden aan de ontmanteling van schepen zich ook de op langere termijn zullen voordoen, te meer daar het aantal schepen in aanbouw al jaren toeneemt; onderstreept daarom het aanhoudende belang van Europese innovatie en ontwikkeling in de scheepsbouwindustrie om tot betere en milieuvriendelijkere schepen te komen; roept de Commissie daarom op het LeaderSHIP 2015 programma met kracht verder uit te voeren;
10. roept de Commissie op om concrete maatregelen voor te stellen ter bevordering van de overdracht van knowhow en technologie om sloopwerven in Zuid-Azië te helpen aan internationale veiligheids- en milieunormen te voldoen, en met name aan de normen van het IMO-Verdrag inzake de ontmanteling van schepen; meent dat met dit doel ook rekening moet worden gehouden in het bredere kader van het ontwikkelingshulpbeleid van de EU voor deze landen;
11. verwelkomt de suggestie van de Commissie certificering- en etiketteringsystemen in te stellen voor veilige en schone recyclinginstallaties en meent dat subsidie van de Gemeenschap voor de scheepvaartindustrie alleen zou mogen worden verstrekt op voorwaarde dat gebruik wordt gemaakt van dergelijke gecertificeerde installaties.
12. verwelkomt het voorstel een Fonds voor de ontmanteling van schepen overeenkomstig het "de vervuiler betaalt"-principe in het leven te roepen en roept de Commissie en de lidstaten op het doel om een dergelijk fonds op IMO-niveau tot stand te brengen, vastberaden na te streven.

## UITSLAG VAN DE EINDSTEMMING IN DE COMMISSIE

<b>Datum goedkeuring</b>	26.2.2008
<b>Uitslag eindstemming</b>	+ :           34 - :           0 0 :           0
<b>Bij de eindstemming aanwezige leden</b>	Gabriele Albertini, Inés Ayala Sender, Paolo Costa, Michael Cramer, Luis de Grandes Pascual, Christine De Veyrac, Saïd El Khadraoui, Robert Evans, Emanuel Jardim Fernandes, Brigitte Fouré, Georg Jarzembowski, Stanisław Jałowiecki, Dieter-Lebrecht Koch, Sepp Kusstatscher, Bogusław Liberadzki, Marian-Jean Marinescu, Seán Ó Neachtain, Willi Piecyk, Reinhard Rack, Luca Romagnoli, Brian Simpson, Renate Sommer, Dirk Sterckx, Georgios Toussas, Yannick Vaugrenard, Roberts Zile
<b>Bij de eindstemming aanwezige vaste plaatsvervanger(s)</b>	Zsolt László Becsey, Philip Bradbourn, Anne E. Jensen, Helmuth Markov, Vladimír Remek, Leopold Józef Rutowicz, Ari Vatanen, Corien Wortmann-Kool

## UITSLAG VAN DE EINDSTEMMING IN DE COMMISSIE

<b>Datum goedkeuring</b>	2.4.2008
<b>Uitslag eindstemming</b>	+:           39 -:           0 0:           1
<b>Bij de eindstemming aanwezige leden</b>	Adamos Adamou, Georgs Andrejevs, Margrete Auken, Johannes Blokland, John Bowis, Frieda Brepoels, Martin Callanan, Chris Davies, Avril Doyle, Mojca Drčar Murko, Jill Evans, Matthias Groote, Françoise Grossetête, Gyula Hegyi, Jens Holm, Marie Anne Isler Béguin, Caroline Jackson, Dan Jørgensen, Eija-Riitta Korhola, Urszula Krupa, Aldis Kušķis, Peter Liese, Jules Maaten, Marios Matsakis, Linda McAvan, Roberto Musacchio, Riitta Myller, Vladko Todorov Panayotov, Vittorio Prodi, Guido Sacconi, Antonios Trakatellis, Evangelia Tzampazi, Åsa Westlund, Glenis Willmott
<b>Bij de eindstemming aanwezige vaste plaatsvervanger(s)</b>	Christofer Fjellner, Johannes Lebech, Kartika Tamara Liotard, Miroslav Mikolášik, Justas Vincas Paleckis, Bart Staes