

EUROPA-PARLAMENTET

2004



2009

Mødedokument

23.3.2009

B6-0161/2009

FORSLAG TIL BESLUTNING

på baggrund af forespørgsel til mundtlig besvarelse B6-0224/2009

jf. forretningsordenens artikel 108, stk. 5,

af Johannes Blokland

for Udvalget om Miljø, Folkesundhed og Fødevarerikkerhed

om en EU-strategi for forbedret ophugning af skibe

Europa-Parlamentets beslutning om en EU-strategi for forbedret ophugning af skibe

Europa-Parlamentet,

- der henviser til ”Grønbog om forbedret ophugning af skibe” (KOM(2007)0269), vedtaget af Kommissionen den 22. maj 2007,
 - der henviser til sin beslutning af 21. maj 2008 om grøn bog om forbedret ophugning af skibe¹,
 - der henviser til Kommissionens meddelelse om en EU-strategi for forbedret ophugning af skibe (KOM(2008)0767), vedtaget den 19. november 2008,
 - der henviser til 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 affald²,
 - 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 betragtes som affald, og til at det imidlertid samtidig kan defineres som et skib under andre internationale regler, eftersom et flertal af skibsredere i øjeblikket ikke oplyser myndighederne om deres planer om at skille sig af med deres skibe; der henviser til, at skibsredere derfor bør bidrage til at sikre, at der gives adgang til oplysninger om

¹ Vedtagne tekster, P6_TA(2008)0222.

² EUT L 190 af 12.7.2006, s. 1.

deres planer om at skille sig af med deres skibe og om, hvorvidt der er 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,
- D. der henviser til, at antallet af skibe, der tages ud af tjeneste 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 det afrikanske område, 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 blevet forkastet globalt, da den ikke er i stand til at yde arbejderne 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 bør afspejles så vidt muligt i konventionen om skibsophugning, 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 bygningen og indretningen af skibene;
 - 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 betragtes som omfattet af Baselkonventionens anvendelsesområde;
 - 4. glæder sig over EU's strategi for forbedret ophugning af skibe, men understreger, at Kommissionen hurtigt må lægge gennemførlighedsundersøgelserne bag sig 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 spille, og opfordrer til et snarligt konkret reguleringsindgreb på EU-plan, som går videre end IMO's beklageligt vage foranstaltninger;
 - 6. opfordrer til et eksplicit 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 i højeste grad ikke-bæredygtige og alvorligt fejlslagne ophugningsmetode;
 - 7. opfordrer Kommissionen og medlemsstaterne til at forhandle ikrafttrædelsesbetingelser, som sikrer, at konventionen om skibsophugning 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 IMO-konventionen, 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;
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 IMO-konventionen om ophugning af skibe; 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 skibsofhugning;
13. opfordrer på det kraftigste til dialog mellem EU og regeringerne i de lande i Sydasiens, der er involveret i skibsofhugning, om spørgsmålet om arbejdsforhold i skibsofhugningsanlæg, 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.

—