

2008. május 21., szerda

22. felhívja a Bizottságot és a tagállamokat, hogy vezessenek be hatékony politikákat a nemek közötti fizetési egyenlőtlenség megszüntetésére; megállapítja, hogy a tudomány területén az egyenlő fizetés elvének az ösztöndíjakra és illetményekre is vonatkoznia kell;
23. nőket megcélzó kutatási források biztosítására szólítja fel a Bizottságot és a tagállamokat, hogy fellépjenek a nők kutatás terén jellemző alulfinanszírozásával szemben;
24. hangsúlyozza a lányok bátorításának jelentőségét arra, hogy induljanak el a tudományos pályán, és javasolja, hogy a Bizottság és a tagállamok is ezt tegyék a női kutatók mint szerepminta népszerűsítésén keresztül, valamint egyéb olyan intézkedések elfogadásával és végrehajtásával, amelyek hozzájárulnak e cél eléréséhez;
25. arra biztatja a tagállamokat, hogy mozdítsák elő a tudatosságnövelő intézkedéseket a lányok tájékoztatása és arra való bátorítása céljából, hogy a tudomány és a technológia terén folytassanak egyetemi tanulmányokat és szerezzenek képesítéseket; bátorítja a tagállamokat, hogy javítsák a tudásmegosztási folyamatokat, mivel a különböző tagállamokat az oktatási választások igen eltérő mintái jellemzik;
26. felhívja a figyelmet az egyetemeken a fiatal lányok és nők tudományos pályák megkezdése iránti érdeklődését növelő, különleges programok szükségességére;
27. felhívja a Bizottságot és a tagállamokat, hogy hozzanak létre a fiatal női tudósokat a kutatási programokban és támogatási pályázatokban való részvételük során segítő „coaching” és támogatási programokat, annak elősegítése érdekében, hogy a tudományos világban és a kutatásban maradjanak;
28. üdvözlözi az európai és nemzeti szintű nem kormányzati szervezetek és ügynökségek által végzett tevékenységeket, amelyek célja fokozni a nők részvételét a tudományban, valamint növelni a női tudósok számát a döntéshozó beosztásokban;
29. felszólítja a Bizottságot és a tagállamokat a női tudósok közötti hálózatépítés további építésére nemzeti, regionális és uniós szinten, amelyet alapvető eszközként jelöltek meg annak lehetővé tétele céljából, hogy több női tudóst vonzzanak a pályára, és ösztönözzék a női tudósokat a szakpolitikai vitákban való részvételre és szakmai előmenetelük fejlesztésére;
30. utasítja elnökét, hogy továbbítsa ezt az állásfoglalást a Tanácsnak, a Bizottságnak, az Európai Gazdasági és Szociális Bizottságnak és a Régiók Bizottságának, valamint a tagállamok kormányainak és parlamentjeinek.

Zöld könyv a hajóbontás gyakorlatának javításáról

P6_TA(2008)0222

Az Európai Parlament 2008. május 21-i állásfoglalása a hajóbontás gyakorlatának javításáról szóló Zöld könyvről (2007/2279(INI))

(2009/C 279 E/09)

Az Európai Parlament,

- tekintettel a Bizottság által 2007. május 22-én elfogadott, a hajóbontás gyakorlatának javításáról szóló Zöld könyvre (COM(2007)0269),
- tekintettel a Szerződés 2. és 6. cikkére, amelynek értelmében a gazdasági tevékenységek környezetvédelmi szempontból fenntartható fejlődése biztosításának érdekében a közösségi politikák különböző területeibe be kell vonni a környezetvédelmi követelményeket,

2008. május 21., szerda

- tekintettel az Nemzetközi Munkaügyi Szervezet (ILO) által 2004 márciusában elfogadott „Íránymutatás az ázsiai országok és Törökország számára: biztonság és egészség a hajóbontásban” című dokumentumra;
 - tekintettel a Szerződés 175. cikkére,
 - tekintettel a hulladékszállításról szóló, 2006. június 14-i 1013/2006/EK európai parlamenti és tanácsi rendeletre ⁽¹⁾ (hulladékszállítási rendelet);
 - tekintettel a veszélyes hulladékok határon átnyúló szállításáról és megsemmisítéséről szóló bázeli egyezményre (bázeli egyezmény), amelyet az ENSZ 1989. március 22-én a veszélyes hulladékok nemzetközi szállításának szabályozási keretként fogadott el,
 - tekintettel eljárási szabályzata 45. cikkére,
 - tekintettel a Környezetvédelmi, Közegészségügyi és Élelmiszer-biztonsági Bizottság jelentésére, valamint az Ipari, Kutatási és Energiaügyi Bizottság és a Közlekedési és Idegenforgalmi Bizottság véleményére (A6-0156/2008),
- A. mivel a dél-ázsiai partoknál és másutt nagy tengerjáró hajókat bontanak szét a környezetre veszélyes módon és emberileg megalázó munkafeltételek mellett; mivel ezen hajók egy része az Európai Unióból származik;
- B. mivel Bangladesben, Indiában, Pakisztánban, stb. a hajóbontás során a rendkívül alacsony bérköltségek, az elégtelen biztonsági előírások, valamint a környezetvédelmi jog teljes hiánya miatt a fémhulladékért viszonylag magas árat lehet elérni, ami ezeket az országokat sok hajótulajdonos számára vonzóvá teszi;
- C. mivel a Bizottság egy 2000-ben készített tanulmányban ⁽²⁾ megvizsgálta a hajóbontás gazdaságát, de tartózkodott mindenféle intézkedéstől, mivel a tanulmány arra a következtetésre jutott, hogy a hajóbontást rendkívül nehéz lenne gazdaságilag életképesé tenni úgy, hogy közben a környezetvédelmi előírásoknak is megfeleljen; mivel a rövid távú nyereségeknek az emberi élettel és a környezetszennyezéssel szembeni elsőbbsége elfogadhatatlan;
- D. mivel sajnálatos, hogy a lehetséges intézkedést csak a nagy horderejű eseteket követően tárgyalják meg, mint amilyen a francia kormány azon kísérlete volt, hogy „Clemenceau” nevű repülőgép-anyahajójától az EU-n kívül szabaduljon meg, ami felkelte a nyilvánosság tudatosságát;
- E. mivel mind a fejlett, mind a fejlődő országokban aggodalomra ad okot, hogy a fejlett országok egyre több veszélyes hulladékot szállítanak a fejlődő országokba, ahol azt ellenőrzés nélkül, kockázatos módon semmisítik meg, ennek megakadályozására 1995-ben úgy módosították a bázeli egyezményt, hogy ettől kezdve az OECD-országok nem vihetnek ki veszélyes hulladékokat nem OECD-országokba (bázeli tilalom módosítás); mivel – jóllehet ezt a módosítást teljes mértékben beépítették az EU hulladékszállítási rendeletébe – az sajnálatos módon nemzetközi szinten nem lépett még hatályba;
- F. mivel előfordul, hogy egy hajó a bázeli egyezmény 2. cikkének értelmében hulladéknak minősül, más nemzetközi szabályok értelmében viszont továbbra is hajóként határozzák meg; mivel ezt a joghézagot módszeresen kihasználják, ami oda vezet, hogy a legtöbb EU-s hajót – a bázeli tilalom és az EU hulladékszállítási rendeletében szereplő, megfelelő rendelkezések teljes megkerülésével – Ázsiában bontják szét;

⁽¹⁾ HL L 190., 2006.7.12., 1. o.

⁽²⁾ Det Norske Veritas/Appledore International, Technological and Economic Feasibility Study of Ship Scrapping in Europe. Final Report/Technológiai és gazdasági megvalósíthatósági tanulmány a hajóbontás európai helyzetéről. Végleges jelentés (No 2000–3527), 13.2.2001.

2008. május 21., szerda

- G. mivel a Parlament már 2003-ban felszólította a Bizottságot, hogy a hulladékszállítási rendelet felülvizsgálata során dolgozzon ki iránymutatásokat e joghézag megszüntetése érdekében, a Tanács azonban elutasította ennek elfogadását, ehelyett a további intézkedést három nemzetközi szerv (bázeli egyezmény, ILO, IMO) közös munkájára bízta, hogy azok globális szinten állapítsanak meg kötelező követelményeket;
- H. mivel veszélyes hulladéknak kell tekinteni azt a hajót, amely jelentős mennyiségű veszélyes hulladékot tartalmaz, vagy amelyből az OECD vonatkozó GC 030-as hulladékkategóriájára vonatkozó megfogalmazás és a bázeli egyezmény felsorolása szerint nem távolították el gondosan a veszélyes anyagokat, és ezért egy ilyen hajónak bontás céljából nem OECD-országba történő küldése a bázeli egyezményt a közösségi jogba átültető hulladékszállítási rendeletet értelmében tilos;
- I. mivel a veszélyes hulladéknak számító hajó bontását egy OECD-országban, környezetkímélő módon kell elvégezni, ill. csak előtisztítás (vagyis az összes veszélyes anyag eltávolítása) után lehet nem OECD-országba szállítani; mivel azonban ezt a követelményt módszeresen figyelmen kívül hagyják;
- J. mivel a hatályos tengeri jog és az IMO egyezmény megállapítja, hogy a tengerparti államok jogosultak és kötelesek valamennyi környezetvédelmi tárgyú nemzetközi jogszabályt végrehajtani; mivel a hajók bontása során mégis ritkán tartják be a bázeli egyezményt, a joghézagok megszüntetésére, valamint a hajózási ágazatban a felelősség strukturális elkenődésének kezelésére irányuló politikai akarat hiánya miatt, amelyet a legjobban a lobogó szerinti államok jelensége ábrázol;
- K. mivel a Közösségen belül a hulladékszállítási rendelet a bázeli egyezmény végrehajtására – beleértve a kiszolgált hajók exportjára – irányuló szabályozási keret; mivel azon rendelet a bontásra szánt hajókra mégsem alkalmazható megfelelő módon, mivel az európaiak tulajdonában álló vagy európai vizeken működő vagy EU-s lobogó alatt közlekedő hajók még egy utolsó „rendes” útra mennek, és azokat csak akkor nyilvánítják hulladéknak, ha elhagyták az európai vizeket, további ellenőrzési mechanizmus vagy végrehajtási iránymutatás pedig nincs a nemzetközi és közösségi jog e megsértéseinek megszüntetésére;
- L. mivel a hulladékszállítási rendelet preambuluma kimondja, hogy „biztosítani kell a hajók szétszerelésének biztonságos és környezetvédelmi szempontból megfelelő irányítását az egészség és a környezet védelme érdekében”;
- M. mivel a bázeli egyezmény rendszerében feltárt joghézagok megszüntetése céljából az IMO egy, az e probléma világszinten történő megoldására irányuló egyezményt dolgoz ki;
- N. mivel a bázeli egyezmény részes feleinek – beleértve az Európai Unió tagállamait is – hetedik konferenciáján a szerződő felek felkérték az IMO-t, hogy folytassa annak megfontolását, hogy – a mérgező hajók kivételének megakadályozásával kapcsolatos nagyobb szigor alkalmazása érdekében – szabályzataiban kötelező követelményeket állapít meg, beleértve egy, a szétbontásra szánt hajókra vonatkozó bejelentési rendszert is, amely követelmények a bázeli egyezmény értelmében létrehozottal egyenértékű ellenőrzési szintet biztosítanak, valamint hogy folytassa a hajóbontás környezetkímélő módon történő irányításának biztosítására irányuló, kötelező követelmények megállapításával kapcsolatos munkáját, amely követelmények magukba foglalhatnák annak alkalmazási körében az előzetes szennyződésmosást;
- O. mivel az IMO hajók újrahasznosításáról szóló egyezménytervezete annak jelenlegi formájában nem hozott létre egy, a bázeli egyezmény és a hulladékszállítási rendelet szerintiekkel egyenértékű ellenőrzési szintet, illetve nem kísérel meg – több aggályos pont közt – a mérgező hulladékok fejlődő országokba való exportjának megakadályozását, továbbá nem ír elő a szennyező fizet elven vagy a „zöld” hajótervezés helyettes elvén, sem az újrahasznosító telepekre vonatkozó, megvizsgált szabványokon alapuló mechanizmusokat, és semmi esetre sem lesz alkalmas arra, hogy a jelenleg a hajók újrahasznosítását végző államok vagy a kiemelkedő, lobogó szerinti államok ratifikálják;

2008. május 21., szerda

- P. mivel mindenesetre, az előrejelzések szerint évekbe telhet egy ilyen IMO-egyezmény elfogadása, amely után az elhúzódoó ratifikációs folyamat miatt ismét évekbe telhet, mire az hatályba lép;
- Q. mivel az EU kapacitása jelenleg nem elegendő a (uniós lobogók alatt közlekedő vagy uniós tulajdonosok tulajdonában álló) hajók megfelelő bontására, különös tekintettel a kereskedelmi flottára, és a probléma a közeljövőben a nagyszámú egyhéjazatú tartályhajó felgyorsult leselejtezése miatt 2010-ben drámaian tovább fog fokozódni;
- R. mivel sürgősen EU-szintű konkrét szabályozási intézkedésre van szükség, ha nem akarják, hogy az említett egyhéjazatú tartályhajók tovább károsítsák a dél-ázsiai tenger- és folyópartokat; mivel a tétlenségre nincs melegség, annál is inkább, mivel ezeket az egyhéjazatú tartályhajókat egyértelműen be lehet azonosítani;
- S. mivel az elsődleges nemzetközi hajóbontási piac jelenleg az esetek többségében nagyon rossz körülmények között működik, ami súlyosan megsérti az Európai Unióban elfogadott szociális, környezetvédelmi és egészségpolitikai alapelveket;
1. morálisan elfogadhatatlannak tartja, hogy tovább folytatódjon az emberileg megalázó és környezetvédelmi szempontból pusztító feltételek további fennmaradása a hajók szétbontásakor, elfogadva ezzel, hogy veszélybe kerül több ezer távol-keleti munkavállaló egészsége;
 2. elismeri, hogy az EU részben felelős a hajóbontás területén meglévő társadalmi és környezetvédelmi problémákért; ezért felszólít arra, hogy az EU – együttműködve az IMO-val – azonnali, konkrét intézkedéseket tegyen a gazdasági ösztönzőkből eredő társadalmi és környezetvédelmi dömping gyakorlatának megszüntetése és egy globálisan fenntartható megoldás elérése érdekében;
 3. erkölcsileg elfogadhatatlannak tartja, hogy egyes hajóbontó vállalkozók gyermekeket használnak nehéz és veszélyes munka végzésére, valamint a gyermekek számára e helyett inkább elegendő oktatási és pihenőlétesítményeket kellene biztosítani;
 4. üdvözli a Bizottság fent említett Zöld könyvét, amely részletesen kifejti a dél-ázsiai országokban jelentkező, a hajóbontási tevékenységek következtében fellépő súlyos szociális és környezetvédelmi problémákat; hangsúlyozza azonban, hogy ez a kezdeményezés legalább tízéves késésben van;
 5. úgy véli, hogy különösen az emberi egészség és a környezet védelme érdekében haladéktalanul intézkedéseket kell hozni európai és nemzetközi szinten, anélkül, hogy a felelősséget más államokra hárítanánk; míg e cél elérésének legátfogóbb módja az lenne, hogy elfogadnak és végrehajtanak egy, a hajóbontás folyamatában érintett valamennyi félre nézve kötelezettségeket megállapító nemzetközi egyezményt, e módszer számos akadályba ütközik és késedelmet okoz, ezért nem helyettesítheti az EU sürgős cselekvését;
 6. úgy véli, hogy a hajóbontás továbbra is társadalmi és ökológiai hatással jár majd hosszabb távon is, különösen azért, mert az épülő hajók száma évek óta emelkedik; emiatt hangsúlyozza, hogy az európai innováció és fejlesztés továbbra is fontos a hajóépítő iparágban ahhoz, hogy jobb és kevésbé környezetkárosító hajók épüljenek; ennélfogva kéri a Bizottságot, hogy teljes odaadással folytassa a LeaderSHIP 2015 programot;
 7. hangsúlyozza az intézkedések halaszthatatlan sürgősségét, mivel 2010-ben előreláthatólag csaknem 800 egyhéjazatú tartályhajót kell szétbontani ⁽¹⁾; megjegyzi, hogy a jövőbeni IMO-egyezmény célja, hogy foglalkozzon a kérdéssel, de vélhetően nem lép majd életbe 2012 előtt; ezért arra szólít fel, hogy uniós szinten tegyenek hatékony intézkedéseket 2010 előtt, az IMO-egyezmény elfogadását és azon évet megelőzően, amikor az egyhéjazatú tartályhajók felgyorsult leselejtezése elérné csúcspontját;

(¹) Európai Bizottság, Energiaügyi és Közlekedési Főigazgatóság: „Oil tanker phase-out and the ship-scraping industry” (Olajszállító hajók leselejtezése és a hajóbontási ágazat), COWI végleges jelentés, 2004. június.

2008. május 21., szerda

8. felkéri a Bizottságot, hogy dolgozza ki a szükséges iránymutatásokat és mechanizmusokat, abban az értelemben, hogy a nemzetközi egyezmények követelményeit nem teljesítő és következőképpen az EU által elismert nyilvántartások által kiadott érvényes tanúsítvánnyal nem rendelkező, valamennyi lebontandó hajót tekintsenek a 2006. április 5-én elfogadott 2006/12/EK európai parlamenti és tanácsi irányelvben ⁽¹⁾ meghatározottak szerint „hulladéknak” annak érdekében, hogy ezzel is akadályozzák a hulladékszállítási rendelet megkerülését, és vizsgálja meg azt a kérdést is, hogy egy tagállam mikor tekinthető „exportállamnak” a hulladékszállítási rendelet értelmében, beleértve a kikötő szerinti államokat, a lobogó szerinti államokat és a hajótulajdonosok vonatkozásában joghatósággal rendelkező államokat is, illetve hogy biztosítható legyen a működési élettartamuk határát elérő hajók piacról való zökkenőmentes és biztonságos kivonása;

9. kéri a tagállamokat és a Bizottságot, hogy a hulladékszállítási rendeletet a tagállami hatóságok által végzett szigorúbb ellenőrzési és felügyeleti tevékenység révén hatékonyabban hajtsák végre, azzal a céllal, hogy feljogosítsák a kikötő szerinti államokat, a lobogó szerinti államokat és a hajótulajdonosok (hulladéktermelők) vonatkozásában joghatósággal rendelkező államokat, hogy egy adott hajót kiszolgáltnak és ennélfogva hulladéknak minősítsenek függetlenül attól, hogy a hajó még működőképes-e vagy sem;

10. támogatja a hajók újrahasonosítására vonatkozó, kötelező minimumnormák elérésére, valamint az annak előmozdítására irányuló nemzetközi szintű kezdeményezéseket, hogy környezetbarát újrahasonosító létesítményeket hozzanak létre, megfelelő figyelmet fordítva a munkafeltételekre, valamint a kapcsolódó egészségi és biztonsági kérdésekre, különösen a dél-ázsiai bontótelepeken, annak érdekében, hogy védjék a munkásokat és a környezetet a veszélyes hulladék és a veszélyes munkagyakorlatok hátrányos hatásaitól;

11. felhívja a Bizottságot, hogy vezessen nyilvántartást azon tengerjáró hajókról, amelyek egy bizonyos időtartamon belül leselejtezésre kerülnek, valamint hogy írjon elő olyan mechanizmusokat, amelyek mellett ezeket a hajókat olyan leselejtezésre váró hajóknak minősítik, amelyek vonatkozásában ártalmatlanítási tervet kell készíteni a bontás céljából való eladásukat megelőzően; felhívja a tagállamokat és a kikötői hatóságokat, amelyeknek jogot kell biztosítani az leselejtezésre váró hajók azonosítására, hogy e nyilvántartást használják a valószínűleg bontásra kerülő hajók megfigyelésére; ezzel összefüggésben kívánatos volna a kikötő szerinti illetékes állam hatósága által végzett ellenőrzésről ⁽²⁾ szóló irányelv javasolt felülvizsgálatának gyors elfogadása;

12. felhívja a Bizottságot és a tagállamokat, hogy tárgyaljanak egy olyan IMO-egyezményről, amely olyan magas elvárásokat és szigorú előírásokat foglal magába, amely:

- legalább a bázeli egyezményben szereplővel egyenértékű ellenőrzési szintet biztosít,
- a hajók újrahasonosítása tekintetében magas, átfogó biztonsági és környezetvédelmi normát ír elő, amelyet harmadik fél ellenőriz és tanúsít,
- a partra vetést nem minősíti megfelelő bontási módszerek,
- nem teszi lehetővé a hajók nem szerződő felek általi bontását;
- rendelkezik a helyettesítés elvéről az új hajók építése során használt veszélyes anyagok jelenlegi használatának megszüntetése céljából;

és szükségesnek tartja a készülő IMO-egyezményben annak rögzítését, hogy a leselejtezésre váró hajókból minden veszélyes anyagot el kell távolítani, mielőtt ezeket nem OECD-országokba küldik leselejtezésre, illetve olyan, OECD- vagy EU országbeli, engedéllyel rendelkező bontó létesítménybe szállítják, amely megfelel a szigorú biztonsági és környezetvédelmi előírásoknak;

13. felszólítja a Bizottságot, hogy vegyen fontolóra a hajóbontás potenciális pénzügyi hatásainak csökkentésére irányuló esetleges intézkedéseket, szigorúbb gyártási normák – mint például bizonyos veszélyes anyagok használatára vonatkozó korlátozás – bevezetése révén;

⁽¹⁾ HL L 114., 2006.4.27., 9. o.

⁽²⁾ A Tanács 1995. június 19-i 95/21/EK irányelve a Közösség kikötőiben és a tagállamok felségvizein történő hajózás tekintetében a hajózás biztonságára, a környezetszennyezés megelőzésére és a fedélzeti élet- és munkakörülményekre vonatkozó nemzetközi előírások végrehajtásáról (kikötő szerinti illetékes állam hatósága által végzett ellenőrzés) (HL L 157., 1995.7.7., 1. o.).

2008. május 21., szerda

14. nyomatékosan ajánlja, hogy az EU erőfeszítései irányuljanak a legmagasabb környezet-, egészség- és biztonságvédelmet biztosító minimumnormák előírására, és tartalmazzanak különösen a hajók tervezésére és építésére, azok működtetésére, a hajók újrahasznosításra való előkészítésére, az újrahasznosító létesítmények működtetésére és a hajók újrahasznosítására irányuló megfelelő végrehajtási mechanizmus létrehozására vonatkozó, tanúsítási és jelentési követelményeket is magukban foglaló rendeleteket;
15. felszólítja a Bizottságot, hogy sürgősen hajtson végre egy, a bontásra szánt hajókról szóló bázeli egyezmény alkalmazására irányuló, megbízható ellenőrzési rendszert;
16. úgy véli, hogy a készülő IMO-egyezmény rendelkezéseinek éppolyan szigorúnak kell lenniük, mint a bázeli egyezmény követelményeinek: ebben elő kell írni az ILO valamennyi vonatkozó előírásának illetve az abból eredő kötelezettségeknek a betartását, ki kell zárni a mentességeket, és a hatályos szabályozási keret értelmezésében és végrehajtásában tapasztalható hiányosságokat, valamint meg kell akadályozni, hogy veszélyes hulladékot tartalmazó selejtezésre váró hajókat vagy olyan hajókat, amelyek maguk minősülnek veszélyes hulladéknak, megfelelő bontó létesítménnyel nem rendelkező nem OECD-országokba vagy az egyezmény aláíró felei között nem szereplő államba szállítsanak;
17. hangsúlyozza a Bizottság és a tagállamok által megtett intézkedések európai és nemzetközi szinten történő megerősítésének szükségességét, amely intézkedések célja a legmagasabb szintű környezetvédelmi, egészségügyi és biztonsági védelmet nyújtó minimumkövetelmények biztosítása, ragaszkodva hulladékszállítási rendelet 34. és 36. cikkében foglalt alapelvekhez (a bázeli tilalmi módosítás végrehajtása), amelyek a veszélyes hulladékok fejlődő országokba történő exportálását hivatottak megtiltani; e célból felszólítja a Bizottságot, hogy terjesszen elő egy, a hajók tervezéséről és építéséről, azoknak az életciklusukon keresztül való működtetéséről, valamint az újrahasznosításra való előkészítésükről, a hajók újrahasznosítását végző létesítmények működtetéséről és a hajók újrahasznosítása tekintetében egy, a tanúsítási és jelentéstételi követelményeket is magába foglaló, megfelelő végrehajtási mechanizmus megállapításáról szóló rendeletre irányuló javaslatot;
18. felhívja a Bizottságot, hogy vegye figyelembe az ILO/IMO/bázeli egyezmény hajóbontással foglalkozó közös munkacsoportjának közelgő harmadik ülészakájának a közös műszaki együttműködési tevékenységekre, valamint a hajók újrahasznosításáról szóló IMO-egyezmény hatálybalépéséig megteendő közbenső intézkedésekre irányuló összehangolt megközelítésre vonatkozó határozatait;
19. haladéktalan intézkedéseket szorgalmaz az EU-n belüli versenyképes környezetkímélő hajóbontó és helyreállító (előtisztító) iparág fejlődése érdekében; ebben a tekintetben sürgeti a tagállamokat, követeljék meg az állami tulajdonban lévő valamennyi hajó (köztük a hadihajók is) előtisztítását és környezetkímélő bontását, valamint hogy azokat EU-s létesítményekben biztonságos és környezetbarát módon bontsák szét hulladékszállítási rendelet teljes mértékű tiszteletben tartása mellett és szigorú közbeszerzési szabályokkal működő közbeszerzésen keresztül; úgy véli, hogy az európai létesítmények bontási kapacitásának bővítését a közös ipar-, strukturális- és kohéziós politika keretei között kell támogatni;
20. azon a véleményen van, hogy az egy tagállam lobogója alatt hajózó valamennyi hajót kötelezni kell arra, hogy rendelkezzen az építésük és felszerelésük során használt anyagok és termékek jegyzékével;
21. felszólítja a Bizottságot, hogy készítse el az előnyben részesített újrahasznosító létesítmények jegyzékét, amelyek elegendő tesznek a nemzetközi emberi jogi, valamint egészségügyi és biztonsági normáknak; támogatja a Bizottság által a biztonságos és környezetbarát bontó létesítmények számára javasolt tanúsítási és címkézési rendszert, és úgy véli, hogy a Közösség által a hajóközlekedési ágazat számára nyújtott pénzügyi támogatások feltételül kell szabni a hulladékszállítási rendelet más EU-s követelmények – mint például tanúsítvánnyal rendelkező és rendszeresen ellenőrzött bontó létesítmények alkalmazásának – betartását; hangsúlyozza, hogy a cél nem a dél-ázsiai hajóbontási piac lerombolása, hanem annak környezetbarát módszerekkel történő fenntartása;

2008. május 21., szerda

22. úgy véli, hogy az EU-nak élen kell járnia és globális fellépésre kell ösztönöznie azt a világos célt szem előtt tartva, hogy fokozatosan megszűnjön a jelenlegi dél-ázsiai hajóbontási gyakorlat, valamint olyan nemzetközi egyezmény elfogadása és végrehajtása irányába kell elmozdulnia, mely környezetvédelmi előírásokat és szociális normákat határoz meg valamennyi érintett fél számára;

23. kéri egy olyan átfogó stratégia kidolgozását, mely biztosítja, hogy a hajók újrahaznosítása oly módon történjen, hogy a folyamatban érintett valamennyi fél (hajótulajdonosok, újrahaznosító/bontó létesítmények, a hajó lobogója szerinti állam, a hajó újrahaznosításának helyszíne szerinti állam, stb.) tevékenységét összehangolják és a felek felvállalják az őket terhelő felelősséget;

24. felszólítja a Bizottságot, hogy javasoljon konkrét intézkedéseket a tudás- és technológiatranszfer előmozdítására annak érdekében, hogy a dél-ázsiai hajóbontó üzemek támogatást kapjanak a nemzetközi biztonsági és környezetvédelmi követelmények teljesítéséhez; úgy véli, hogy ezt a célkitűzést is figyelembe kell venni az említett országokra irányuló uniós fejlesztéstámogatási politika tágabb keretében; szükségesnek tartja ebben az összefüggésben a nem kormányzati szervezetek és szakszervezetek idevágó ismereteinek felhasználását is;

25. üdvözlöi a hetedik kutatási és technológiafejlesztési keretprogram által finanszírozott ShipDismantl projekt által mindezidáig elért eredményeket, aminek keretében olyan támogatási rendszereket dolgoznak ki, amelyeket világszerte díjmentesen bocsátanak a hajóbontási iparág rendelkezésére; meggyőződése, hogy további javítások válnak majd lehetővé a hajókra vonatkozó új ajánlattételi felhívások eredményeként, amelyek kifejezetten a kiszolgált hajókkal kapcsolatos stratégiákra összpontosítanak;

26. felszólítja a Bizottságot, hogy továbbra is tanulmányozza és körültekintően mérje fel az egyes kiválasztott dél-ázsiai bontótelepekkel folytatott fokozott pénzügyi együttműködés és az azokba való közvetlen befektetés előnyeit, hogy ily módon segítséget nyújtson a tanúsított és az EU által jóváhagyott bontótelepek hálózatának kialakításában, amelyek gazdasági, környezetvédelmi és társadalmi szempontból nagyobb megtérülést eredményezhetnek.

27. úgy véli, hogy a probléma tartós megoldása érdekében szigorúan és hatékonyan alkalmazni kell a „szennyező fizet” elvet, az előállító kibővített felelősségvállalásának és a termelői felelősség elvét;

28. azon a véleményen van, hogy a hajó üzemeltetője/tulajdonosa mindenkor felelős a bontás által a munkásokra, a közegészségügyre, vagy a környezetre gyakorolt káros hatásokért, függetlenül attól, hogy a bontásra hol kerül sor (az EU-n belül vagy azon kívül);

29. üdvözlöi a hajóbontási pénzalap létrehozására irányuló javaslatot, és felhívja a Bizottságot és a tagállamokat, hogy határozottan lépjenek fel e cél érdekében az IMO-ban és európai uniós szinten is; felhívja továbbá a Bizottságot, hogy vizsgálja meg ebben az összefüggésben a rendelkezésre álló pénzügyi mechanizmust, együttműködve mind a hajógyárakkal és a hajótulajdonosokkal, beleértve egy kötelező biztosítási programot, kikötői díjak használatát, az új hajókra kivetett adókat és az IMO-regisztrációval kapcsolatos éves adókat, annak érdekében, hogy a vízrebocsátás pillanatától garantálják a hajó majdani környezetkímélő újrahaznosítását, figyelembe véve azt, hogy hasznos élettartama alatt egy hajónak egynél több tulajdonosa is lehet;

30. utasítja elnökét, hogy továbbítsa ezt az állásfoglalást a Tanácsnak, a Bizottságnak, a tagállamok kormányainak és parlamentjeinek, Törökország, Banglades, Kína, Pakisztán és India kormányainak, valamint az IMO-nak.