

Środa, 21 maja 2008 r.

22. wzywa Komisję i państwa członkowskie do wprowadzenia skutecznej polityki usuwania różnic w wysokości płac kobiet i mężczyzn; zauważa, że w dziedzinie nauki zasada równej płacy powinna mieć zastosowanie także do stypendiów i innych świadczeń przyznawanych na badania;
23. wzywa Komisję i państwa członkowskie do zapewnienia środków na badania naukowe adresowanych do kobiet, aby zareagować na niedofinansowanie kobiet w dziedzinie badań naukowych;
24. podkreśla znaczenie zachęcania dziewcząt do podejmowania kariery naukowej i sugeruje, aby w tym celu Komisja i państwa członkowskie promowały kobiety naukowców jako wzór do naśladowania oraz uchwały i wdrażały inne środki prowadzące do realizacji tego postulatu;
25. zachęca państwa członkowskie do promowania działań uświadamiających mających na celu informowanie i zachęcanie dziewcząt do podejmowania studiów wyższych na kierunkach ścisłych i technicznych oraz zdobywania stopni naukowych w tych dziedzinach; zachęca państwa członkowskie do ulepszenia procesów rozpowszechniania wiedzy, ponieważ w poszczególnych państwach członkowskich dostępne są różne modele wyborów edukacyjnych;
26. zwraca uwagę na potrzebę istnienia specjalnych programów na uniwersytetach, zwiększających zainteresowanie młodych dziewcząt i kobiet rozpoczynaniem kariery naukowej;
27. wzywa Komisję i państwa członkowskie do tworzenia programów coachingu i wspierania uczestnictwa młodych kobiet naukowców w programach badawczych oraz przyznawania stypendiów, które pomogą im pozostać w środowisku akademickim i badawczym;
28. wyraża zadowolenie z działań prowadzonych przez organizacje pozarządowe i agencje na szczeblu europejskim i krajowym mające na celu zwiększenie udziału kobiet w nauce i zwiększenie liczby kobiet naukowców na stanowiskach decyzyjnych;
29. wzywa Komisję i państwa członkowskie do dalszego umacniania sieci kobiet naukowców na szczeblu krajowym, regionalnym i UE, ponieważ została ona uznana za zasadnicze narzędzie służące wzmocnieniu pozycji kobiet, mające na celu zarówno przyciągnięcie większej liczby kobiet naukowców do kariery naukowej, jak i zachęcenie kobiet, które już są naukowcami, do udziału w debacie politycznej i dalszego rozwoju zawodowego;
30. zobowiązuje swojego Przewodniczącego do przekazania niniejszej rezolucji Radzie, Komisji, Europejskiemu Komitetowi Ekonomiczno-Społecznemu, Komitetowi Regionów oraz rządów i parlamentom państw członkowskich.

Zielona Księga w sprawie lepszych warunków demontażu statków

P6_TA(2008)0222

Rezolucja Parlamentu Europejskiego z dnia 21 maja 2008 r. w sprawie Zielonej Księgi w sprawie lepszych warunków demontażu statków (2007/2279(INI))

(2009/C 279 E/09)

Parlament Europejski,

- uwzględniając Zieloną księgę w sprawie lepszych warunków demontażu statków (COM(2007)0269), przyjętą przez Komisję w dniu 22 maja 2007 r.,
- uwzględniając art. 2 i 6 Traktatu, zgodnie z którymi przy ustalaniu i realizacji polityk i działań Wspólnoty, w szczególności w celu wspierania stałego rozwoju, muszą być brane pod uwagę wymogi ochrony środowiska naturalnego,

Środa, 21 maja 2008 r.

- uwzględniając wytyczne dla państw azjatyckich i Turcji dotyczące bezpieczeństwa i zdrowia w razie katastrofy statku, przyjęte przez Międzynarodową Organizację Pracy (MOP) w marcu 2004 r.
 - uwzględniając art. 175 Traktatu,
 - uwzględniając rozporządzenie (WE) nr 1013/2006 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 14 czerwca 2006 r. w sprawie przemieszczania odpadów ⁽¹⁾ (rozporządzenie w sprawie przemieszczania odpadów),
 - uwzględniając konwencję bazylejską o kontroli transgranicznego przemieszczania i usuwania odpadów niebezpiecznych (konwencja bazylejska), zatwierdzoną przez ONZ w dniu 22 marca 1989 r. jako ramę regulacyjną dla transgranicznych przewozów odpadów niebezpiecznych,
 - uwzględniając art. 45 Regulaminu,
 - uwzględniając sprawozdanie Komisji Ochrony Środowiska Naturalnego, Zdrowia Publicznego i Bezpieczeństwa Żywności oraz opinie Komisji Przemysłu, Badań Naukowych i Energii oraz Komisji Transportu i Turystyki (A6-0156/2008),
- A. mając na uwadze, że wielkie statki pełnomorskie złomuje się na plażach południowoazjatyckich i innych, naruszając w trakcie tych prac zasady ochrony środowiska i godności ludzkiej, oraz że część tych statków pochodzi z Unii Europejskiej,
- B. mając na uwadze, że za złomowanie statków w takich krajach jak Bangladesz, Indie, Pakistan itp. uzyskuje się stosunkowo wysokie ceny złomu w związku z bardzo niskimi kosztami na wynagrodzenia, zupełnie niewystarczającymi przepisami w zakresie bezpieczeństwa oraz całkowitym brakiem prawa o ochronie środowiska, co sprawia, że kraje te stają się atrakcyjne dla wielu właścicieli statków,
- C. mając na uwadze, że Komisja Europejska w analizie ⁽²⁾ przeprowadzonej w 2000 r. zbadała ekonomiczne aspekty złomowania statków, lecz nie podjęła żadnych działań, gdyż z odnośnej analizy wynika, że niezmiernie trudne jest osiągnięcie opłacalności ekonomicznej recyklingu statków przy jednoczesnym przestrzeganiu norm ochrony środowiska naturalnego; mając na uwadze, że prymat krótkoterminowych zysków nad ludzkim życiem oraz zanieczyszczenie środowiska naturalnego są niedopuszczalne,
- D. mając na uwadze, że możliwość podjęcia działań rozważana jest niestety dopiero wówczas, gdy poważne przypadki, takie jak podjęta przez rząd Francji próba złomowania lotniskowca „Clémenceau” poza UE, zwracają uwagę opinii publicznej na przedmiotową kwestię,
- E. mając na uwadze, że zarówno państwa uprzemysłowione, jak i państwa rozwijające się niepokoi fakt, że państwa uprzemysłowione przemieszczają do państw rozwijających się coraz więcej odpadów niebezpiecznych, które tam usuwa się bez kontroli i przy dużym ryzyku, w związku z czym w 1995 r. dokonano zmiany w konwencji bazylejskiej polegającej na tym, że odtąd państwom członkowskim Organizacji Współpracy Gospodarczej i Rozwoju (OECD) nie wolno już przemieszczać odpadów niebezpiecznych do państw niebędących członkami OECD; mając na uwadze, że choć zmiana ta została w pełni uwzględniona w rozporządzeniu w sprawie przemieszczania odpadów, niestety nie weszła jeszcze w życie na szczeblu międzynarodowym;
- F. mając na uwadze, że możliwe jest uznanie statku za odpad w rozumieniu art. 2 konwencji bazylejskiej a jednocześnie może być on uznawany za statek na mocy innych przepisów międzynarodowych; mając na uwadze, że powyższa luka prawna jest systematycznie wykorzystywana, wskutek czego większość statków z UE jest złomowana w Azji przy całkowitym obejściu „zakazu bazylejskiego” oraz odnośnych przepisów rozporządzenia UE w sprawie przemieszczania odpadów,

⁽¹⁾ Dz.U. L 190 z 12.7.2006, s. 1.

⁽²⁾ Det Norske Veritas / Appledore International, „Technological and Economic Feasibility Study of Ship Scrapping in Europe” [Analiza wykonalności technologicznej i ekonomicznej złomowania statków w Europie]. Sprawozdanie końcowe (Nr 2000-3527), 13.2.2001.

Środa, 21 maja 2008 r.

- G. mając na uwadze, że Parlament już w 2003 r. wezwał Komisję do opracowania wytycznych w celu usunięcia wspomnianej luki prawnej podczas przeglądu rozporządzenia w sprawie przemieszczania odpadów, lecz Rada nie wyraziła na to zgody i zamiast tego wyznaczyła trzy organy międzynarodowe (konwencję bazylejską, MOP i IMO) do wspólnego podjęcia dalszych działań w celu ustanowienia obowiązkowych wymogów na szczeblu światowym;
- H. mając na uwadze, że za odpad niebezpieczny uznaje się statek, który zawiera znaczne ilości substancji niebezpiecznych lub który zgodnie z brzmieniem odpowiedniego kodu odpadów OECD GC 030 oraz na podstawie wykazu zawartego w konwencji bazylejskiej nie został prawidłowo opróżniony z materiałów niebezpiecznych, wskutek czego państwo członkowskie, które przemieszcza taki statek w celu złomowania do państwa niebędącego członkiem OECD, narusza rozporządzenie w sprawie przemieszczania odpadów, które transponuje konwencję bazylejską do prawa wspólnotowego,
- I. mając na uwadze, że statki uznane za odpady niebezpieczne należy złomować w państwie członkowskim OECD zgodnie z przepisami środowiskowymi, ewentualnie można je przemieścić do państwa niebędącego członkiem OECD dopiero po dokonaniu ich oczyszczenia (czyli opróżnieniu z wszelkich materiałów niebezpiecznych); mając na uwadze, że obowiązek ten jest stale lekceważony,
- J. mając na uwadze, że zgodnie z obowiązującym prawem morza i na podstawie konwencji IMO państwa nadbrzeżne mają prawo i są obowiązane stosować wszelkie przepisy prawa międzynarodowego dotyczące ochrony środowiska naturalnego, jednak przy złomowaniu statków często dochodzi do naruszeń konwencji bazylejskiej, ponieważ między innymi brakuje woli politycznej, by usunąć luki prawne i rozwiązać problem strukturalnego ukrywania odpowiedzialności w sektorze żeglugi morskiej, czego najlepszym przykładem jest zjawisko państw bandery,
- K. mając na uwadze, że w UE obowiązuje rozporządzenie w sprawie przemieszczania odpadów, wdrażające konwencję bazylejską, w tym w zakresie wywozu statków wycofanych z eksploatacji, mając na uwadze, że nie można go zastosować w zadowalającym stopniu do wycofywania statków należących do obywateli UE, pływających po wodach europejskich lub pod banderą unijną, gdyż są one używane do celów ostatniej „zwyckiej” podróży i uznawane za odpad dopiero po opuszczeniu wód europejskich, przy braku jakichkolwiek dalszych mechanizmów kontroli i wskazówek dotyczących egzekwowania przepisów w celu położenia kresu naruszaniu prawa międzynarodowego i wspólnotowego,
- L. mając na uwadze, że preambuła rozporządzenia w sprawie przemieszczania odpadów stanowi, że „konieczne jest zapewnienie bezpiecznej i dostosowanej do potrzeb środowiska rozbiórki statków w celu ochrony zdrowia ludzkiego i środowiska”,
- M. mając na uwadze, że w celu usunięcia luk prawnych istniejących w systemie konwencji bazylejskiej IMO opracowuje konwencję, której celem jest rozwiązanie tego problemu na szczeblu światowym,
- N. mając na uwadze, że podczas 7. posiedzenia Konferencji Stron konwencji bazylejskiej strony, w tym państwa członkowskie Unii Europejskiej, w celu ściślejszego zapobiegania wywozowi statków będących źródłem toksycznych substancji, wezwały IMO do dalszego rozważania możliwości ustanowienia w swoich przepisach obowiązkowych wymogów, w tym utworzenia systemu sprawozdawczego w odniesieniu do statków przeznaczonych do rozbiórki, które zapewniłyby poziom kontroli równoważny z poziomem ustanowionym na mocy konwencji bazylejskiej, oraz do kontynuowania prac mających na celu ustanowienie obowiązkowych wymogów służących zapewnieniu bezpiecznego dla środowiska zarządzania demontażem statków, co może obejmować wstępne oczyszczenie,
- O. mając na uwadze, że projekt konwencji IMO w sprawie recyklingu statków w swojej obecnej formie nie wprowadza poziomu kontroli równoważnego z poziomem ustanowionym na mocy konwencji bazylejskiej i rozporządzenia w sprawie przemieszczania odpadów ani, między innymi, nie podjęto w jego ramach próby zapobiegania wywozowi toksycznych odpadów do krajów rozwijających się, nie przewidziano mechanizmów opartych na zasadzie „zanieczyszczający płaci” lub zasadzie zastępowania w przypadku projektowania ekologicznych statków ani kontrolowanych norm dotyczących ratni, w których prowadzi się recykling statków, i istnieje możliwość, że tak czy inaczej nie zostanie ratyfikowany przez kraje, w których obecnie prowadzi się recykling statków, ani wiodące państwa bandery,

Środa, 21 maja 2008 r.

- P. mając na uwadze, że w każdym przypadku przyjęcie takiej konwencji IMO może zapewne nastąpić dopiero za kilka lat, po czym kolejne lata mogą upłynąć do momentu jej wejścia w życie w związku z przeciągającym się procesem ratyfikacji,
- Q. mając na uwadze, że obecnie Unia Europejska nie ma wystarczających możliwości przerobowych w zakresie prawidłowego złomowania swoich statków (statków pod banderą unijną lub należących do obywateli UE), w szczególności statków floty handlowej; mając na uwadze, że problem ten stanie się jeszcze bardziej palący w 2010 r. w związku z przyspieszonym wycofywaniem wielu zbiornikowców jednokadłubowych,
- R. mając na uwadze, że w związku z tym konieczne jest podjęcie pilnych i konkretnych działań regulacyjnych na szczeblu UE, aby zapobiec dalszemu niszczeniu plaż i brzegów rzek w krajach południowoazjatyckich przez zbiornikowce jednokadłubowe, przy czym brak działania nie jest w żaden sposób uzasadniony, zwłaszcza dlatego, że zbiornikowce jednokadłubowe są łatwe do zidentyfikowania,
- S. mając na uwadze, że obecnie międzynarodowy rynek pierwotny złomowania statków w większości przypadków działa w bardzo złych warunkach, poważnie naruszających zasady Unii Europejskiej dotyczące polityki społecznej, ochrony środowiska i polityki zdrowotnej,
1. jest zdania, że dalsze tolerowanie warunków, w których złomuje się statki z naruszeniem zasad dotyczących polityki społecznej i środowiska, nie znajduje etycznego uzasadnienia, gdyż oznaczałoby to tolerowanie zagrożeń dla zdrowia tysięcy pracowników w krajach Dalekiego Wschodu;
 2. przyznaje, że Unia Europejska jest częściowo odpowiedzialna za występujące problemy społeczne i związane z ochroną środowiska w dziedzinie demontażu statków; dlatego nawołuje do podjęcia przez UE natychmiastowych, konkretnych działań we współpracy z IMO, by położyć kres praktykom dumpingu socjalnego i środowiskowego wynikającym ze stosowania bodźców ekonomicznych i wprowadzić w skali światowej trwałe rozwiązania;
 3. jest zdania, że wykorzystywanie dzieci przez niektórych wykonawców odpowiedzialnych za demontaż statków do ciężkiej i niebezpiecznej pracy jest etycznie nie do zaakceptowania oraz że dzieciom tym powinno się zamiast tego zapewnić odpowiedni dostęp do zasobów edukacyjnych i rekreacyjnych;
 4. z zadowoleniem przyjmuje ww. Zieloną Księgę Komisji, która wyczerpująco przedstawia poważne problemy natury społecznej i ekologicznej związane ze złomowaniem statków w Azji Południowej, choć podkreśla, że inicjatywę tę należało podjąć co najmniej 10 lat temu;
 5. jest zdania, że niezwłocznie należy podjąć praktyczne środki na szczeblu europejskim i międzynarodowym, przy czym głównym celem powinna być ochrona zdrowia i środowiska, bez zrzucania odpowiedzialności na inne państwa; uważa że choć najbardziej wszechstronnym sposobem osiągnięcia tego celu byłoby przyjęcie i wdrożenie międzynarodowej konwencji określającej obowiązki każdej ze stron uczestniczących w procesie demontażu statków, to sposób ten jest najeżony trudnościami oraz spowoduje opóźnienia, i dlatego też nie powinien on zastąpić natychmiastowego działania UE;
 6. uważa, że demontaż statków będzie nadal źródłem społecznego i środowiskowego oddziaływania, nawet w długoterminowej perspektywie, ponieważ na przestrzeni wielu lat liczba budowanych statków bezustannie rosła; dlatego też podkreśla nieprzerwane znaczenie, jakie dla przemysłu stocznioowego mają europejskie innowacje i rozwój, pomagające ulepszać statki i przyczyniające się do ich mniej szkodliwego wpływu na środowisko; wzywa niniejszym Komisję do podjęcia zdecydowanych działań w związku z programem LeaderSHIP 2015;
 7. podkreśla, że nie ma czasu do stracenia, gdyż na rok 2010 przewiduje się konieczność demontażu prawie 800 zbiornikowców jednokadłubowych⁽¹⁾; zwraca uwagę, że celem przyszłej konwencji IMO jest zajęcie się tą kwestią, lecz prawdopodobnie nie wejdzie ona w życie przed 2012 r.; wzywa zatem do podjęcia praktycznych środków na szczeblu UE przed 2010 r., przed przyjęciem konwencji IMO, a także przed rokiem, w którym przyspieszone wycofywanie zbiornikowców jednokadłubowych osiągnie kulminacyjny punkt;

(¹) Komisja Europejska, Dyrekcja Generalna ds. Energii i Transportu: Analiza COWI pt. „Oil tanker phase-out and the ship-scraping industry” [Wycofywanie zbiornikowców i przemysł złomowania statków] z czerwca 2004 r.

Środa, 21 maja 2008 r.

8. wzywa Komisję, żeby opracowała kryteria i mechanizmy umożliwiające traktowanie wszystkich statków przeznaczonych do złomowania, które nie spełniają wszelkich wymogów umów międzynarodowych i w związku z tym nie posiadają ważnego certyfikatu wydanego przez uznany w UE organ rejestracyjny, jako „odpadów”, zgodnie z definicją dyrektywy 2006/12/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 5 kwietnia 2006 r. w sprawie odpadów⁽¹⁾, aby uniemożliwić obchodzenie przepisów rozporządzenia w sprawie przemieszczania odpadów, żeby zbadała, w jakim przypadku państwo członkowskie może zostać uznane za „państwo wywozu” na mocy rozporządzenia w sprawie przemieszczania odpadów, w tym państwa portu, państwa bandery i państwa sprawujące jurysdykcję nad właścicielami statków, oraz żeby zapewniła płynne i bezpieczne wycofanie z rynku tych statków, których okres eksploatacji dobiegł końca;

9. wzywa państwa członkowskie i Komisję do skuteczniejszego wdrażania rozporządzenia w sprawie przemieszczania odpadów, a urzędy państw członkowskich do przeprowadzania ściślejszej kontroli i nadzoru w celu umożliwienia państwom portowym, państwom bandery oraz państwom sprawującym jurysdykcję nad właścicielami statków (wytwórcami odpadów) uznania statku za wycofany, i tym samym za odpad, bez względu na to, czy statek ten jest jeszcze sprawny;

10. wspiera podejmowane na szczeblu międzynarodowym inicjatywy na rzecz opracowania wiążących norm minimalnych w zakresie recyklingu statków i na rzecz tworzenia ekologicznych zakładów recyklingu z odpowiednim uwzględnieniem warunków pracy i związanych z nimi kwestii bezpieczeństwa i higieny pracy, zwłaszcza w południowoazjatyckich stocznich złomowych, w celu ochrony pracowników i środowiska naturalnego przed szkodliwym wpływem odpadów niebezpiecznych i niebezpiecznymi warunkami pracy;

11. wzywa Komisję do stworzenia i prowadzenia rejestru statków pełnomorskich, które w ciągu kilku lat mają zostać wycofane z eksploatacji, oraz do utworzenia mechanizmów umożliwiających uznawanie takich statków za „wstępne odpady”, w przypadku których konieczne jest opracowanie planu demontażu przed ich sprzedażą do celów złomowania; wzywa państwa członkowskie i władze portów, które muszą mieć kompetencje do uznania statku za wycofany z eksploatacji, aby na podstawie tego rejestru zaostryżyły kontrole statków, które potencjalnie mogłyby być złomowane; uważa, że w związku z powyższym wskazane byłoby szybkie przyjęcie proponowanego przeglądu dyrektywy w sprawie kontroli państwa portu⁽²⁾;

12. wzywa państwa członkowskie i Komisję do negocjowania treści konwencji IMO, zawierającej obszerne zobowiązania i surowe przepisy, które:

- zapewniają poziom kontroli co najmniej równoważny z poziomem wynikającym z konwencji bazyłej-skiej,
- zapewniają wysokie światowe normy w zakresie bezpieczeństwa i ochrony środowiska naturalnego odnośnie do recyklingu statków, podlegające kontroli i certyfikacji przez strony trzecie,
- uznają demontaż statków na plażach za nieodpowiednią metodę demontażową,
- nie zezwalają na przeprowadzanie demontażu statków przez podmioty niebędące stroną konwencji,
- ustanawiają zasadę zastępowania w celu zaprzestania stosowania materiałów niebezpiecznych w konstrukcjach nowych statków;

oraz uważa, że konieczne jest ustalenie w przyszłej konwencji IMO, że ze statków wycofanych z eksploatacji należy usunąć wszelkie materiały niebezpieczne, zanim zostaną one zezłomowane w państwach niebędących członkami OECD lub należy je umieścić w dopuszczonych urzędowo zakładach demontażu w państwach członkowskich OECD lub UE, które spełniają ścisłe wymogi bezpieczeństwa i w zakresie środowiska naturalnego;

13. nawołuje Komisję, by rozważyła możliwe środki zmniejszenia potencjalnych konsekwencji finansowych demontażu statków poprzez wprowadzenie bardziej rygorystycznych norm produkcji, takich jak ograniczenia w zakresie wykorzystania niektórych niebezpiecznych substancji;

⁽¹⁾ Dz.U. L 114 z 27.4.2006, s. 9.

⁽²⁾ Dyrektywa Rady 95/21/WE z dnia 19 czerwca 1995 r. dotycząca przestrzegania, w odniesieniu do żeglugi morskiej korzystającej ze wspólnotowych portów oraz żeglugi morskiej po wodach znajdujących się pod jurysdykcją państw członkowskich, międzynarodowych norm bezpieczeństwa statków i zapobiegania zanieczyszczeniom oraz pokładowych warunków życia i pracy (Dz.U. L 157 z 7.7.1995, s. 1).

Środa, 21 maja 2008 r.

14. stanowczo zaleca ukierunkowanie wysiłków UE na zachowanie minimalnych norm zapewniających najwyższy poziom ochrony środowiska naturalnego oraz bezpieczeństwa i higieny pracy, jak również obejmujących w szczególności przepisy dotyczące projektowania i budowy statków, ich eksploatacji, przygotowywania statków do recyklingu, działalności zakładów recyklingu statków oraz ustanowienia odpowiedniego mechanizmu egzekwowania przepisów odnośnie do recyklingu statków, obejmującego wymogi w zakresie certyfikacji i sprawozdawczości;

15. wzywa Komisję Europejską do wdrożenia w trybie pilnym wiarygodnego systemu kontroli w zakresie stosowania postanowień konwencji bazylejskiej dotyczących statków, które mają być złomowane;

16. jest zdania, że kontrola wdrożenia przyszłej konwencji IMO powinna być tak samo surowa jak w przypadku konwencji bazylejskiej, że w konwencji musi znaleźć się wymóg przestrzegania wszystkich odpowiednich norm i zobowiązań MOP, że nie można zastrzec wyjątków, że trzeba wyeliminować poważne niedociągnięcia w zakresie interpretacji i egzekwowania obowiązujących ram regulacyjnych oraz trzeba zlikwidować sytuację, w której statki wycofane z eksploatacji, zawierające odpady niebezpieczne lub które same w sobie stanowią niebezpieczny odpad, przemieszcza się do państw niebędących członkami OECD, do państw będących członkami OECD nieposiadających odpowiednich zakładów demontażu lub do państw niebędących stronami przedmiotowej konwencji;

17. zaznacza, że istnieje potrzeba wzmocnienia działań podejmowanych przez Komisję i państwa członkowskie na poziomie UE i międzynarodowym, mających na celu zachowanie minimalnych norm gwarantujących wyższy poziom ochrony środowiska, zdrowia i bezpieczeństwa oraz na przestrzeganie zasady zapisanej w art. 34 i 36 rozporządzenia w sprawie przemieszczania odpadów (wprowadzających w życie poprawkę do Konwencji bazylejskiej), mówiącej o zakazie wywozu odpadów niebezpiecznych do krajów rozwijających się; dlatego nawołuje Komisję do przedstawienia propozycji rozporządzenia w sprawie projektowania i budowy statków, ich eksploatacji podczas ich cyklu życia, ich przygotowania do recyklingu, eksploatacji zakładów recyklingu statków oraz ustanowienia odpowiedniego mechanizmu egzekwowania prawa w zakresie recyklingu statków, obejmującego certyfikację i wymogi w zakresie sprawozdawczości;

18. wzywa Komisję do uwzględnienia decyzji podjętych na najbliższym 3. posiedzeniu wspólnej grupy roboczej MOP, IMO i konwencji bazylejskiej ds. złomowania statków, dotyczących wspólnych działań w ramach współpracy technicznej oraz skoordynowanego podejścia do środków przejściowych, które należy przedsięwziąć w oczekiwaniu na wejście w życie nowej konwencji IMO w sprawie recyklingu statków;

19. domaga się niezwłocznego podjęcia środków mających na celu rozwój konkurencyjnej branży zajmującej się ekologicznym złomowaniem i remediacją (wstępnym czyszczeniem) statków w Unii Europejskiej; wzywa państwa członkowskie, żeby wymagały wstępnego czyszczenia i ekologicznego złomowania wszystkich statków będących własnością państwa (w tym okrętów wojennych) i ich demontażu w sposób pewny i przyjazny środowisku w zakładach znajdujących się na terytorium UE, czego należy dokonywać w drodze przetargów publicznych przy zastosowaniu rygorystycznych przepisów dotyczących zamówień publicznych, w pełnym poszanowaniu przepisów rozporządzenia w sprawie przemieszczania odpadów; jest zdania, że w ramach wspólnej polityki gospodarczej, strukturalnej i spójności należy wspierać powiększanie możliwości przerobowych europejskich stoczni w zakresie demontażu;

20. uważa za zasadne wprowadzenie obowiązku posiadania przez wszystkie statki bander państw członkowskich oraz wszystkie statki wpływające do portów UE listy materiałów i wyrobów stosowanych do budowy i wyposażenia statków;

21. wzywa Komisję do opracowania wykazu preferowanych zakładów recyklingu statków, które przestrzegają uznanych w prawie międzynarodowym praw człowieka oraz norm w zakresie bezpieczeństwa i higieny pracy; opowiada się za zaproponowanymi przez Komisję systemami certyfikacji i oznaczania bezpiecznych i przyjaznych środowisku zakładów demontażu, przy czym pomoc finansowa Wspólnoty udzielana przemysłowi żeglugowemu powinna zależeć od tego, czy przestrzega on przepisów rozporządzenia w sprawie przemieszczania odpadów i innych wymogów UE, takich jak korzystanie z certyfikowanych i regularnie kontrolowanych zakładów; wskazuje, że nie chodzi tu o doprowadzenie do załamania południowoazjatyckiego rynku złomowania statków, lecz o jego zachowanie w oparciu o metody przyjazne środowisku;

Środa, 21 maja 2008 r.

22. uważa, że UE powinna przejąć inicjatywę i zachęcać do prowadzenia globalnych działań, których jasnym celem będzie stopniowe zakończenie obecnych praktyk demontażu statków w Azji Południowej, jak i konieczność pójścia w kierunku przyjęcia i wprowadzenia w życie międzynarodowej konwencji ustanawiającej środowiskowe i społeczne normy obowiązujące wszystkie zaangażowane strony;

23. apeluje o globalną strategię, zapewniającą przeprowadzanie recyklingu statków w sposób, który umożliwi koordynację działań wszystkich zaangażowanych w ten proces stron (w tym właścicieli statków, zakładów recyklingu/złomowania, państwa bandery, państwa, w którym recykling ma mieć miejsce) oraz zagwarantuje przyjęcie przez te strony należytej części odpowiedzialności;

24. wzywa Komisję do przedstawienia konkretnych środków promujących transfer wiedzy specjalistycznej i technologii, tak aby ułatwić zakładom demontażu w Azji Południowej przestrzeganie międzynarodowych wymogów w zakresie bezpieczeństwa i ochrony środowiska; jest zdania, że cel ten należy również wziąć pod uwagę w szerszych ramach unijnej polityki wspierania rozwoju, prowadzonej wobec tych krajów; w związku z tym uznaje, że niezbędne jest skorzystanie z ewentualnej wiedzy fachowej związków zawodowych i organizacji pozarządowych;

25. z zadowoleniem przyjmuje uzyskane już obecnie wyniki projektu ShipDismantl finansowanego w ramach ramowego programu na rzecz badań i rozwoju, dzięki któremu tworzone są systemy wsparcia, które zostaną udostępnione nieodpłatnie sektorowi złomowania statków na całym świecie; jest przekonany, że w wyniku nowego zaproszenia do składania wniosków, które koncentruje się w szczególności na strategiach wycofywania statków z eksploatacji, możliwe będzie wprowadzenie dalszych usprawnień;

26. nawołuje Komisję do prowadzenia dalszych badań i dokładnej oceny korzyści wynikających ze zintensyfikowanej współpracy finansowej z wybranymi zakładami demontażu w Azji Południowej i dokonywania w nich bezpośrednich inwestycji, a także do wsparcia w ten sposób tworzenia certyfikowanych sieci, uznanych przez Unię Europejską zakładów demontażu, które mogą przynieść większy zwrot inwestycji pod względem gospodarczym, środowiskowym i społecznym.

27. jest zdania, że należy szeroko i skutecznie stosować zasadę „zanieczyszczający płaci”, zasadę rozszerzonej odpowiedzialności producenta oraz zasadę odpowiedzialności producentów w celu strukturalnego rozwiązywania rozważanego problemu;

28. jest zdania, że operator/właściciel statku zawsze ponosi odpowiedzialność za wszelki szkodliwy wpływ demontażu na pracowników, zdrowie publiczne lub środowisko naturalne, bez względu na to, gdzie przeprowadza się demontaż statku (czy to na terytorium UE czy poza nim);

29. z zadowoleniem przyjmuje propozycję ustanowienia funduszu na rzecz złomowania statków oraz wzywa Komisję i państwa członkowskie, żeby zdecydowanie opowiadały się za ustanowieniem takiego funduszu jednocześnie na szczeblu IMO i UE; wzywa ponadto Komisję, żeby zbadała dostępny mechanizm finansowy, obejmujący zarówno stocznię, jak i właścicieli statków, w tym wymóg obowiązkowego ubezpieczenia oraz wykorzystanie opłat portowych, podatków od nowych statków i rocznych podatków związanych z rejestracją IMO, na rzecz ekologicznego złomowania od momentu wodowania statku, biorąc pod uwagę, że dany statek podczas całego okresu eksploatacji może mieć więcej niż jednego właściciela;

30. zobowiązuje swojego Przewodniczącego do przekazania niniejszej rezolucji Radzie, Komisji, rządowi i parlamentom państw członkowskich, rządowi Bangladeszu, Chin, Indii i Pakistanu oraz Turcji, a także Międzynarodowej Organizacji Morskiej.