

Czwartek, 26 marca 2009 r.

Strategia UE na rzecz lepszych warunków demontażu statków

P6_TA(2009)0195

Rezolucja Parlamentu Europejskiego z dnia 26 marca 2009 r. w sprawie strategii UE na rzecz lepszych warunków demontażu statków

(2010/C 117 E/34)

Parlament Europejski,

- uwzględniając zieloną księgę Komisji z dnia 22 maja 2007 r. w sprawie lepszych warunków demontażu statków (COM(2007)0269),
 - uwzględniając swoją rezolucję z dnia 21 maja 2008 r. w sprawie zielonej księgi w sprawie lepszych warunków demontażu statków ⁽¹⁾,
 - uwzględniając komunikat Komisji z dnia 19 listopada 2008 r. w sprawie strategii UE na rzecz lepszych warunków demontażu statków (COM(2008)0767),
 - uwzględniając art. 2 i 6 traktatu WE, na mocy których wymagania w zakresie ochrony środowiska powinny zostać zintegrowane z różnymi sektorami polityki wspólnotowej w celu promowania rozwoju działań gospodarczych przyjaznych środowisku,
 - uwzględniając art. 175 traktatu WE,
 - uwzględniając konwencję bazylejską o kontroli transgranicznego przemieszczania i usuwania odpadów niebezpiecznych (konwencja bazylejska), zatwierdzoną przez ONZ w dniu 22 marca 1989 r. jako ramy regulacyjne dla transgranicznych przewozów odpadów niebezpiecznych,
 - uwzględniając rozporządzenie (WE) nr 1013/2006 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 14 czerwca 2006 r. w sprawie przemieszczania odpadów ⁽²⁾ (rozporządzenie w sprawie przemieszczania odpadów),
 - uwzględniając konferencję dyplomatyczną przeprowadzoną w maju 2009 r. przez Międzynarodową Organizację Morską (IMO), poświęconą międzynarodowej konwencji w sprawie bezpiecznego i ekologicznego recyklingu statków (konwencja w sprawie recyklingu statków),
 - uwzględniając art. 108 ust. 5 Regulaminu,
- A. mając na uwadze poważne obawy, że bez pilnych działań regulacyjnych na szczeblu UE warunki, w jakich odbywa się demontaż statków w Azji Południowej, które są zarówno destrukcyjne dla środowiska, jak i upokarzające dla człowieka, ulegną dalszemu pogorszeniu,
- B. mając na uwadze, że konwencja bazylejska (po zatwierdzeniu przez Radę Europejską) uznaje, iż statek może zostać uznany za odpad; mając jednak na uwadze, że może on być uważany za statek według innych przepisów prawa międzynarodowego, jako że większość armatorów aktualnie nie informuje władz o zamiarze usunięcia swoich statków; mając zatem na uwadze, że armatorzy powinni przyczynić się do zapewnienia, iż udostępniane są informacje odnośnie do ich zamiaru usunięcia statków oraz do wszelkich niebezpiecznych materiałów na pokładzie ich statków,
- C. mając na uwadze, że rozporządzenie w sprawie przemieszczania odpadów nadal jest systematycznie lekceważone oraz że uznaje się, iż odpowiedzialność i rola państw bandery grzecznościowej są podstawową przeszkodą w zwalczaniu nielegalnego wywozu odpadów toksycznych,

⁽¹⁾ Teksty przyjęte, P6_TA(2008)0222.

⁽²⁾ Dz.U. L 190 z 12.7.2006, s. 1.

Czwartek, 26 marca 2009 r.

- D. mając na uwadze, że duża liczba statków wycofywanych z eksploatacji na skutek światowego wycofywania tankowców jednokadłubowych oraz natłok starych statków wycofywanych obecnie z rynku, między innymi z powodu recesji, doprowadzi do niekontrolowanej ekspansji niespełniających norm obiektów w Azji Południowej oraz rozprzestrzeni się na kraje regionu Afryki, jeżeli nie zostaną podjęte konkretne działania na szczeblu UE,
- E. mając na uwadze, że złomowanie statków przy użyciu metody zwanej „sztrandowaniem” (ang. „beaching”), która polega na porzucaniu statków na równinach pływowych, zostało globalnie potępione jako niebezpieczne dla pracowników oraz nieoferujące możliwości zapewnienia odpowiedniej ochrony środowiska morskiego przed substancjami zanieczyszczającymi pochodzącymi ze statków,
1. zwraca uwagę, że wyżej wymieniona rezolucja Parlamentu oraz zawarte w niej opinie są nadal aktualne, oraz podkreśla, że powinny one w jak największym stopniu znaleźć odzwierciedlenie w konwencji w sprawie recyklingu statków, która ma zostać przyjęta w maju 2009 r.;
 2. zwraca uwagę na konieczność potraktowania recyklingu statków jako integralnej części ich cyklu użytkowania, a co za tym idzie, uwzględnienia jego wymogów już na etapie projektowania konstrukcji oraz wyposażenia statku;
 3. zwraca uwagę, że wycofane z eksploatacji statki powinny być traktowane jako odpady niebezpieczne ze względu na zawarte w nich liczne substancje niebezpieczne i w związku z tym powinny zostać objęte zakresem konwencji bazylejskiej;
 4. z zadowoleniem przyjmuje strategię UE na rzecz lepszych warunków demontażu statków; podkreśla jednak, że Komisja musi szybko wyjść poza etap studium wykonalności i w pełni zobowiązać się do podjęcia działań gwarantujących skuteczne wdrożenie rozporządzenia w sprawie przemieszczania odpadów; wzywa w związku z tym do zacieśnienia kontroli i monitorowania ze strony krajowych władz portowych i zwraca się do Komisji o przedstawienie wytycznych w tej dziedzinie;
 5. podkreśla, że nie ma czasu do zmarnowania, i wzywa do podjęcia konkretnych działań regulacyjnych na szczeblu UE, które wyjdą poza skromne niestety środki zaradcze IMO;
 6. wzywa do wyraźnego zakazu „sztrandowania” statków wycofanych z eksploatacji oraz uważa, że wszelkie wsparcie techniczne dla krajów południowoazjatyckich w ramach działań UE powinno mieć również na celu wycofywanie tej rażąco niezrównoważonej i zawierającej poważne błędy metody złomowania;
 7. wzywa Komisję i państwa członkowskie do wynegocjowania warunków, które zagwarantują bardzo szybkie wprowadzenie w życie konwencji w sprawie recyklingu statków;
 8. wzywa państwa członkowskie do podpisania konwencji w sprawie recyklingu statków oraz jej ratyfikowania jak najszybciej po osiągnięciu porozumienia na szczeblu IMO;
 9. wzywa Komisję, państwa członkowskie i armatorów do bezzwłocznego zastosowania podstawowych elementów konwencji w sprawie recyklingu statków w celu zagwarantowania, że statki, które zostaną w najbliższych miesiącach i latach wysłane do demontażu, będą istotnie potraktowane w bezpieczny i niezagrożający środowisku sposób;
 10. podkreśla, że po przyjęciu konwencji w sprawie recyklingu statków w maju 2009 r. w Hongkongu trzeba będzie ocenić ją pod kątem poziomu kontroli równoważnego z konwencją bazylejską o kontroli transgranicznego przemieszczania i usuwania odpadów niebezpiecznych, włączoną do europejskiego rozporządzenia w sprawie przemieszczania odpadów;
 11. popiera sugestie Komisji dotyczące środków na rzecz wprowadzenia niezależnej certyfikacji i audytu zakładów demontażu; uważa, że takie środki są pilnie potrzebne, i podkreśla, że wszelkie finansowanie ze środków Wspólnoty należy uzależnić od korzystania przez beneficjenta z takich certyfikowanych zakładów; w tym kontekście z zadowoleniem przyjmuje normy opracowane przez Europejską Agencję Bezpieczeństwa na Morzu (EMSA) jako idące we właściwym kierunku, lecz oczekuje dokonania w bliskiej przyszłości dalszych udoskonaleń;

Czwartek, 26 marca 2009 r.

12. wzywa Komisję do przedstawienia konkretnych środków – takich jak systemy znakowania bezpiecznych i czystych obiektów do recyklingu – na rzecz promowania transferu wiedzy specjalistycznej i technologii, tak aby ułatwić zakładom demontażu w Azji Południowej przestrzeganie międzynarodowych norm w zakresie bezpieczeństwa i ochrony środowiska, a zwłaszcza norm, które zostaną ustanowione w konwencji w sprawie recyklingu statków w sprawie demontażu statków; jest zdania, że cel ten należy również wziąć pod uwagę w szerszych ramach unijnej polityki wspierania rozwoju, prowadzonej wobec krajów zaangażowanych w demontaż statków;

13. zdecydowanie zachęca do dialogu między UE a rządami krajów południowoazjatyckich zaangażowanych w demontaż statków, dotyczącego kwestii warunków pracy w miejscach demontażu, w tym kwestii pracy dzieci;

14. zwraca się o mechanizm finansowania oparty na obowiązkowych składkach ze strony sektora żeglugi oraz zgodny z zasadą odpowiedzialności producenta;

15. wzywa Komisję do wyraźnego przekazania odpowiedzialności za odpady państwu sprawującemu jurysdykcję, a nie ich właścicielom;

16. zobowiązuje swojego przewodniczącego do przekazania niniejszej rezolucji Radzie, Komisji, rządóm i parlamentóm państw członkowskich, rządóm Turcji, Bangladeszu, Chin, Pakistanu i Indii, a także IMO.
