

2009. március 26., csütörtök

A hajóbontás javítására irányuló EU stratégia

P6_TA(2009)0195

Az Európai Parlament 2009. március 26-i állásfoglalása a hajóbontás gyakorlatának javítására irányuló EU-stratégiáról

(2010/C 117 E/34)

Az Európai Parlament,

- tekintettel a Bizottságnak a hajóbontás gyakorlatáról szóló, 2007. május 22-i zöld könyvére (COM(2007)0269),
 - tekintettel a hajóbontás gyakorlatának javításáról szóló zöld könyvről szóló, 2008. május 21-i állásfoglalására ⁽¹⁾,
 - tekintettel a Bizottságnak a hajóbontás gyakorlatának javítására irányuló EU-stratégiáról szóló, 2008. november 19-i közleményére (COM(2008)0767),
 - tekintettel az EK-Szerződés 2. és 6. cikkére, amelyek értelmében a környezetvédelmi előírásokat integrálni kell a közösségi politika különféle területeibe a gazdasági tevékenységek környezeti szempontból fenntartható fejlesztése érdekében,
 - tekintettel az EK-Szerződés 175. cikkére,
 - tekintettel a veszélyes hulladékok országhatárokat átlépő szállításának és ártalmatlanításának ellenőrzéséről szóló egyezményre (Bázei Egyezmény), amit az ENSZ 1989. március 22-én a veszélyes hulladékok nemzetközi szállítását szabályozó keretként fogadott el,
 - tekintettel a hulladékszállításról szóló, 2006. június 14-i 1013/2006/EK európai parlamenti és tanácsi rendeletre (hulladékszállítási rendelet) ⁽²⁾,
 - tekintettel a 2009. májusi diplomáciai konferenciára, amelyet a Nemzetközi Tengerészeti Szervezet tart a hajók biztonságos és környezetkímélő újrahaznosításáról szóló egyezmény (a hajók újrahaznosításáról szóló egyezmény) kapcsán,
 - tekintettel eljárási szabályzata 108. cikkének (5) bekezdésére,
- A. mivel komoly aggodalmak merülnek fel annak kapcsán, hogy sürgős uniós szintű szabályozási lépések nélkül tovább súlyosbodnak a dél-ázsiai hajóbontási körülmények, amelyek a környezetre nézve pusztító hatásúak, az ott alkalmazott emberek szempontjából pedig lealacsonyítóak,
- B. mivel – miután az Európai Tanács támogatta – a Bázei Egyezmény elismeri, hogy hajók is hulladékká válhatnak; mivel azonban ugyanez a tárgy más nemzetközi szabályok értelmében továbbra is hajónak tekinthető, ugyanis jelenleg a tulajdonosok többsége nem tájékoztatja a hatóságokat a hajó lebontására irányuló szándékáról; mivel így a tulajdonosoknak is gondoskodniuk kell arról, hogy továbbítsák a tájékoztatást a hajóik lebontására irányuló szándékról, illetve a hajóikon található veszélyes anyagokról,
- C. mivel a hulladékszállításról szóló rendeletet továbbra is módszeresen figyelmen kívül hagyják, és mivel elismert tény, hogy a szívességi lobogó szerinti államok felelőssége és szerepe jelentős akadályt jelent a veszélyes hulladékok illegális exportja elleni küzdelem tekintetében,

⁽¹⁾ Elfogadott szövegek, P6_TA(2008)0222.

⁽²⁾ HL L 190, 2006.7.12., 1. o.

2009. március 26., csütörtök

- D. mivel az egyhéjazatú olajszállító tartályhajók forgalomból való globális kivonását követően leszerelt hajók, illetve a részben a recesszió miatt forgalomból kivont öreg hajók nagy száma – amennyiben az EU nem tesz azonnali és konkrét lépéseket – a normáknak nem megfelelő dél-ázsiai létesítmények ellenőrizetlen terjedéséhez vezet, sőt a jelenség továbbterjedhet az afrikai régió országaira is,
- E. mivel globális szinten elítélték az úgynevezett „partra vetést”, vagyis a hajóbontás azon módszerét, amikor a hajókat az apálykor szárazra kerülő partszakaszra futtatják, hiszen ez a módszer nem képes biztosítani sem a munkások biztonságát, sem a tengeri környezet megfelelő védelmét a hajókból származó szennyezésekkel szemben,
1. hangsúlyozza, hogy a Parlament fent említett állásfoglalása, valamint az abban kifejtett álláspont ma is érvényes, illetve aláhúzza, hogy ezt az álláspontot a hajók újrahaznosításáról szóló, 2009 májusában elfogadandó egyezménynek a lehető legnagyobb mértékben tükröznie kell;
 2. hangsúlyozza, hogy az újrahaznosítást is a hajók élettartamának részeként kell felfogni, az újrahaznosítási kötelezettséget is figyelembe véve a hajók megépítésére és felszerelésére irányuló tervezési szakaszban is;
 3. kiemeli, hogy az élettartamuk végére érő hajókat veszélyes hulladéknak kell tekinteni, mivel sokféle veszélyes anyagokat tartalmaznak, és ezért e hajóknak a Bázeli Egyezmény hatálya alá kell tartozniuk;
 4. üdvözli a hajóbontás gyakorlatának javítására irányuló EU-stratégiát; hangsúlyozza azonban, hogy a Bizottságnak gyorsan túl kell lépnie a megvalósíthatósági tanulmányok szakaszán, és teljes mértékben el kell köteleznie magát a hulladékszállítási rendelet hatékony végrehajtását szavatoló fellépés mellett; ezzel összefüggésben szigorúbb ellenőrzést és nyomon követést kér a nemzeti kikötői hatóságoktól, valamint felkéri a Bizottságot, hogy készítsen iránymutatásokat e kérdéskörrel kapcsolatosan;
 5. hangsúlyozza, hogy nincs vesztegetnivaló idő, és konkrét, az IMO sajnálatosan erőtlen lépéseit meghaladó, EU-szintű szabályozási fellépésre szólít fel;
 6. az élettartamuk végére érő hajók „partra vetésének” kimondott tilalmát kéri, és úgy véli, hogy az EU keretében a dél-ázsiai országoknak nyújtott minden műszaki támogatásnak célul kell kitűznie az említett, teljességgel fenntarthatatlan és teljes mértékben elfogadhatatlan hajóbontási módszer felszámolását;
 7. sürgeti a Bizottságot és a tagállamokat, hogy a tárgyalások során olyan hatálybalépési feltételekre törekedjenek, amelyek biztosítják a hajók újrahaznosításáról szóló egyezmény gyors alkalmazhatóságát;
 8. felkéri a tagállamokat, hogy az IMO-szintű megállapodás megszületése után a lehető leghamarabb írják alá és ratifikálják a hajók újrahaznosításáról szóló egyezményt;
 9. felszólítja a Bizottságot, a tagállamokat és a hajótulajdonosokat, hogy késedelem nélkül alkalmazzák a hajók újrahaznosításáról szóló egyezmény főbb elemeit annak érdekében, hogy az elkövetkező hónapokban és években lebontásra küldött hajókat valóban biztonságos és környezetkímélő módon szereljék szét;
 10. hangsúlyozza, hogy a 2009 májusában Hongkongban elfogadandó, a hajók újrahaznosításáról szóló egyezményt értékelni kell majd abból a szempontból, hogy a veszélyes hulladékok országhatárokat átlépő szállításának és ártalmatlanításának ellenőrzéséről szóló, az európai hulladékszállítási rendeletbe integrált Bázeli Egyezménnyel azonos ellenőrzési szintet biztosít-e;
 11. támogatja a Bizottság azon javaslatait, amelyek a hajóbontó létesítmények független tanúsítására és ellenőrzésére irányulnak; úgy véli, hogy sürgősen szükség van ilyen intézkedésekre, és hangsúlyozza, hogy a hajóiparnak juttatott bármiféle közösségi támogatást attól kell függővé tenni, hogy a kedvezményezett tanúsított hajóbontó létesítményeket használják-e; üdvözli e tekintetben az Európai Tengerbiztonsági Ügynökség által kidolgozott normákat, amelyek a helyes irányba tett lépések, ám további fejlődést remél a közeljövőben;

2009. március 26., csütörtök

12. felszólítja a Bizottságot, hogy javasoljon konkrét intézkedéseket, például a biztonságos és tiszta újrahasonosító létesítmények címkézésére irányuló rendszert annak érdekében, hogy elő lehessen mozdítani a tudás- és technológiatranszfert, ezáltal hozzásegítve a dél-ázsiai hajóbontó létesítményeket a nemzetközi biztonsági és környezetvédelmi szabványok, és különösen a hajók újrahasonosításáról szóló egyezmény által előírandó szabványok betartásához; úgy véli, hogy a hajóbontásban érintett országokat célzó fejlesztési támogatásokra irányuló EU-politika szélesebb keretében is figyelembe kell venni ezt a célkitűzést;

13. határozottan ösztönzi az EU és a hajóbontásban érintett dél-ázsiai országok kormányai közötti párbeszédet a hajóbontó létesítmények munkakörülményei vonatkozásában, ideértve a gyermekmunka kérdését is;

14. kéri egy, a hajógyártó ipar kötelező jellegű hozzájárulásán alapuló és a termelő felelősségét kimondó elvnek megfelelő finanszírozási mechanizmus kialakítását;

15. kéri a Bizottságot, hogy világosan mondja ki a szennyezés tulajdonosa felett joghatósággal rendelkező állam felelősségét;

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