

Woensdag, 21 mei 2008

22. roept de Commissie en de lidstaten op effectieve beleidsmaatregelen te introduceren om de loonverschillen tussen mannen en vrouwen op te heffen; merkt op dat op het terrein van de wetenschap het beginsel van gelijke beloning ook zou moeten gelden voor beurzen en subsidies;
23. roept de Commissie en de lidstaten op te zorgen voor onderzoeksfondsen speciaal voor vrouwen ter correctie van de onderfinanciering van vrouwen op onderzoeksgebied;
24. onderstreept het belang van de aanmoediging van meisjes om te kiezen voor een wetenschappelijke loopbaan en stelt voor dat de Commissie en de lidstaten dat doen door vrouwelijke onderzoekers als voorbeeld te stellen en door andere maatregelen aan te nemen en uit te voeren die meehelpen om dat doel te bereiken;
25. moedigt lidstaten aan om bewustwordingsacties te stimuleren teneinde meisjes te informeren over het volgen van wetenschappelijke en technologische universitaire studies en het behalen van diploma's en hen hiertoe aan te moedigen; moedigt lidstaten aan om processen voor kennisoverdracht te verbeteren, aangezien de verschillende lidstaten worden gekenmerkt door zeer verschillende patronen van onderwijskeuzen;
26. vestigt de aandacht op de behoefte aan speciale programma's op universiteiten die de belangstelling van jonge meisjes en vrouwen voor het starten van een wetenschappelijke loopbaan vergroten;
27. roept de Commissie en de lidstaten op programma's op te zetten voor het begeleiden en ondersteunen van jonge vrouwelijke wetenschappers door deel te nemen aan onderzoeksprogramma's en het verlenen van beurzen teneinde hen te helpen in de academische wereld en het onderzoek te blijven;
28. verwelkomt de activiteiten van niet-gouvernementele organisaties en instanties op Europees en nationaal niveau, die tot doel hebben de deelname van vrouwen aan de wetenschap te verhogen en het aantal vrouwelijke wetenschappers in besluitvormingsfuncties te vergroten;
29. roept de Commissie en de lidstaten op tot verdere versterking van netwerken tussen vrouwelijke wetenschappers op nationaal, regionaal en EU-niveau, aangezien netwerken een essentieel instrument is gebleken voor de bevordering van de zelfbeschikking van vrouwen, om meer vrouwen aan te trekken tot een wetenschappelijke loopbaan, en om vrouwelijke wetenschappers aan te moedigen deel te nemen aan het beleidsdebat en hun beroepsvooruitgang te verbeteren;
30. verzoekt zijn Voorzitter deze resolutie te doen toekomen aan de Raad, de Commissie, het Europees Economisch en Sociaal Comité en het Comité van de Regio's, alsmede aan de regeringen en parlementen van de lidstaten.

Groenboek betreffende een betere ontmanteling van schepen

P6_TA(2008)0222

Resolutie van het Europees Parlement van 21 mei 2008 over het Groenboek betreffende een betere ontmanteling van schepen (2007/2279(INI))

(2009/C 279 E/09)

Het Europees Parlement,

- gezien het Groenboek betreffende een betere ontmanteling van schepen (COM(2007)0269), aangenomen door de Commissie op 22 mei 2007,
- gelet op de artikelen 2 en 6 van het Verdrag, volgens welke de eisen inzake milieubescherming moeten worden geïntegreerd in de diverse sectoren van het communautaire beleid met het oog op het bevorderen van een uit milieuoogpunt gezien duurzame ontwikkeling van de economische activiteit,

Woensdag, 21 mei 2008

- gezien de richtsnoeren van de Internationale Arbeidsorganisatie (IAO) voor de landen van Azië en voor Turkije over veiligheid en gezondheid in de sector van het slopen van schepen, aangenomen door de IAO in maart 2004;
 - gelet op artikel 175 van het Verdrag,
 - gelet op Verordening (EG) nr. 1013/2006 van het Europees Parlement en de Raad van 14 juni 2006 betreffende de overbrenging van afvalstoffen ⁽¹⁾ („de afvaltransport-verordening”),
 - gezien het Verdrag van Bazel inzake de beheersing van grensoverschrijdende overbrenging van gevaarlijke afvalstoffen en de verwijdering ervan (Verdrag van Bazel) dat op 22 maart 1989 door de Verenigde Naties is goedgekeurd als kader voor de regulering van internationale transporten van gevaarlijke afvalstoffen,
 - gelet op artikel 45 van zijn Reglement,
 - gezien het verslag van de Commissie milieubeheer, volksgezondheid en voedselveiligheid en de adviezen van de Commissie industrie, onderzoek en energie en de Commissie vervoer en toerisme (A6-0156/2008),
- A. overwegende dat op verschillende stranden in Zuid-Azië en elders enorme zeeschepen onder milieuvriendelijke en mensonwaardige arbeidsomstandigheden worden gesloopt; overwegende dat een deel van deze schepen van de Europese Unie afkomstig is,
- B. overwegende dat ten gevolge van de zeer lage arbeidskosten, volstrekt ontoereikende veiligheidsvoorschriften en het volledig ontbreken van milieuvorschriften bij de ontmanteling van schepen in landen als Bangladesh, India en Pakistan relatief hoge schrootprijzen geboden worden, die voor veel scheepseigenaren de reden zijn om te kiezen voor die landen,
- C. overwegende dat de Commissie in een studie in 2000 ⁽²⁾ al onderzoek heeft gedaan naar de economische aspecten van het slopen van schepen, maar afzag van enige actie, aangezien het in de studie als uiterst moeilijk werd beschouwd de recycling van schepen economisch uitvoerbaar te maken en tegelijkertijd verantwoorde milieunormen te respecteren; overwegende dat deze voorrang van kortetermijnwinst boven mensenlevens en milieuvuiling is,
- D. overwegende dat het betreuenswaardig is dat mogelijke actie pas wordt besproken nadat zaken die veel publiciteit krijgen, zoals de poging van de Franse regering om zich te ontdoen van haar vliegdekschip „Clémenceau” buiten de EU, voor publieke aandacht zorgden,
- E. overwegende dat de politieke bezorgdheid van zowel industrie- als ontwikkelingslanden over de toenevende hoeveelheden gevaarlijk afval die door industrielanden werden uitgevoerd naar ontwikkelingslanden om daar op een ongecontroleerde en risicovolle manier te worden behandeld, heeft geleid tot een in 1995 aangenomen amendement bij het Verdrag van Bazel waardoor het strikt verboden is gevaarlijk afval over te brengen van landen van de Organisatie voor Economische Samenwerking en Ontwikkeling (OESO) naar niet bij de OESO aangesloten landen (amendement bij het Verbod van Bazel); overwegende dat dit amendement weliswaar volledig is opgenomen in de afvaltransportverordening, maar helaas nog niet in werking is getreden op internationaal niveau,
- F. overwegende dat het kan voorkomen dat een schip afval in de zin van artikel 2 van het Verdrag van Bazel wordt en het tegelijkertijd wordt gedefinieerd als schip op grond van andere internationale voorschriften; overwegende dat deze maas in de wet systematisch wordt benut, wat ertoe leidt dat de meeste Europese schepen in Azië worden gesloopt waarbij het Bazelverbod en de corresponderende bepalingen van de afvaltransportverordening volledig worden ontduken,

⁽¹⁾ PB L 190 van 12.7.2006, blz. 1.

⁽²⁾ Det Norske Veritas / Appledore International, Technological and Economic Feasibility Study of Ship Scrapping in Europe. Final Report (No 2000-3527), 13.2.2001.

Woensdag, 21 mei 2008

- G. overwegende dat het Parlement er al in 2003 toe had opgeroepen de Commissie richtsnoeren te laten ontwikkelen om deze maas in de wet te dichten tijdens de herziening van de afvaltransportverordening, maar dat de Raad weigerde dit te aanvaarden, en in plaats daarvan verdere actie overdroeg op het gezamenlijke werk van drie internationale organen (Verdrag van Bazel, de IAO en de IMO) om verplichte eisen op wereldniveau op te stellen;
- H. overwegende dat elk vaartuig dat aanzienlijke hoeveelheden gevaarlijke stoffen bevat, of waaruit volgens de formulering van de OESO-afvalstoffencode CG 030 en volgens de lijst van het Verdrag van Bazel deze stoffen niet naar behoren zijn verwijderd, gevaarlijk afval is, de overbrenging van een dergelijk vaartuig met het oog op ontmanteling vanuit de EU naar een land dat geen lid is van de OESO daarom valt onder de afvaltransportverordening, die het Verdrag van Bazel in Gemeenschapsrecht heeft omgezet,
- I. overwegende dat vaartuigen die als gevaarlijk afval worden beschouwd op milieuhygiënisch verantwoorde wijze moeten worden gesloopt in een OESO-land, of na ontsmetting (zodat het geen gevaarlijk afval meer is), naar niet-OESO-landen kunnen worden overgebracht; overwegende dat dit vereiste echter systematisch wordt genegeerd,
- J. overwegende dat zowel in het zeerecht als in de IMO-verdragen bepaald is dat kuststaten het recht en de plicht hebben alle toepasselijke internationale rechtsregels te handhaven met het oog op de bescherming van het milieu; echter vaststellende dat het verdrag van Bazel met betrekking tot sloopschepen zelden wordt nageleefd, o.a. doordat er gebrek is aan politieke wil om de mazen van de wet te dichten en het structurele ontlopen van de verantwoordelijkheid in de scheepvaartindustrie aan te pakken, wat het best geïllustreerd wordt door het verschijnsel van vlaggenstaten,
- K. overwegende dat op het niveau van de EU de afvaltransportverordening het regelgevende kader is voor het implementeren van het Verdrag van Bazel, inclusief de export van schepen die zijn afgedankt; overwegende dat de handhaving van deze verordening tekortschiet op het onderdeel afgedankte schepen, aangezien schepen die het eigendom zijn van Europeanen, of die in Europese wateren varen of onder een EU-vlag varen voor de laatste keer een „normale” reis maken en pas afgedankt worden verklaard als zij de Europese wateren hebben verlaten zonder verdere controlemechanismen of handhavingsteun om dergelijke schendingen van internationale en Gemeenschapswetten te stoppen,
- L. overwegende dat de preambule van de afvaltransportverordening bepaalt dat „Gezorgd moet worden voor een veilig en milieuvriendelijk beheer van het slopen van schepen, teneinde de menselijke gezondheid en het milieu te beschermen”,
- M. overwegende dat met het oog op de dichting van de mazen die zijn aangetroffen in het regime van het Verdrag van Bazel, de IMO een verdrag ontwerpt dat is bedoeld om dit probleem wereldwijd op te lossen,
- N. overwegende dat de zevende Conferentie van de Partijen bij het Verdrag van Bazel, waaronder de lidstaten van de Europese Unie, om strenger toe te zien op het voorkomen van de export van giftige schepen, de IMO hebben verzocht te blijven overwegen verplichte eisen in haar verordeningen op te nemen, waaronder een rapporteringssysteem voor schepen die bestemd zijn voor de sloop, die een controleniveau garanderen dat gelijk is aan het niveau dat is ingesteld volgens het Verdrag van Bazel, en het werk voort te zetten dat is gericht op het opstellen van verplichte eisen ter garantie van het milieuverantwoorde beheer van het slopen van schepen, waarvan voorontsmetting een onderdeel kan zijn,
- O. overwegende dat het concept voor het IMO-verdrag over het recyclen van schepen in zijn huidige vorm geen controleniveau instelt dat het equivalent is van het niveau van het Verdrag van Bazel en de afvaltransportverordening, en het concept evenmin de export van giftige afvalstoffen naar ontwikkelingslanden probeert te voorkomen, of mechanismen beoogt op basis van het principe van „de vervuiler betaalt” of het substitutieprincipe voor groene scheepsontwerpen, of gecontroleerde normen voor werven voor de recycling van schepen, naast andere zaken, en in geen geval zou geratificeerd kunnen worden door de huidige scheepsrecyclingstaten of prominente vlaggenstaten,

Woensdag, 21 mei 2008

- P. overwegende dat het in ieder geval naar verwachting jaren zou kunnen duren voordat een dergelijk IMO-verdrag wordt aangenomen, waarna het nog eens jaren zou kunnen duren voordat dit in werking treedt, vanwege een langdurig ratificatieproces,
- Q. overwegende dat de EU onvoldoende capaciteit heeft voor de schone ontmanteling van haar schepen (onder EU-vlag of die eigendom zijn van EU-eigenaren) en dat dit met name geldt voor de koopvaardijvloot; overwegende dat het gebrek aan capaciteit in 2010 dramatisch zal toenemen vanwege het versnelde uitfaseren van de enkelwandige tankers,
- R. overwegende dat concrete regelgevende actie op EU-niveau daardoor uiterst urgent is als we willen dat deze enkelwandige tankers de stranden en rivieroevers in Zuid-Azië niet verder aantasten; overwegende dat er geen excuus bestaat om geen actie te ondernemen, te meer aangezien deze enkelwandige tankers duidelijk geïdentificeerd kunnen worden,
- S. overwegende dat de primaire markt voor ontmanteling van schepen op dit moment in de meeste gevallen functioneert onder bijzonder slechte omstandigheden, welke zeer strijdig zijn met de in de EU geaccepteerde sociale, milieu- en gezondheidsbeginselen,
1. stelt dat het ethisch onaanvaardbaar is om de mensionwaardige en milieuverwoestende omstandigheden bij het ontmantelen van schepen langer te laten voortduren, en daarbij te aanvaarden dat de gezondheid van duizenden werknemers in het Verre Oosten gevaar loopt;
 2. erkent dat de EU gedeeltelijk verantwoordelijk is voor de bestaande maatschappelijke en ecologische problemen op het gebied van de ontmanteling van schepen; verzoekt de EU derhalve om in samenwerking met de IMO onmiddellijke concrete maatregelen te treffen om een einde te maken aan de praktijk van sociale en ecologische dumping die voortkomt uit economische motieven, en tot een wereldwijde duurzame oplossing te komen;
 3. acht het ethisch onaanvaardbaar dat door sommige ontmantelende aannemers kinderen worden ingezet om zwaar en gevaarlijk werk te doen en dat deze kinderen onvoldoende onderwijs en recreatieve voorzieningen krijgen;
 4. verwelkomt de uitvoerige analyse in het Groenboek van de belangrijkste sociale en milieuproblemen als gevolg van activiteiten met betrekking tot de ontmanteling van schepen in Zuid-Aziatische landen; benadrukt echter dat dit initiatief minstens tien jaar te laat komt;
 5. is van mening dat er snel concrete maatregelen moeten worden genomen op Europees en internationaal niveau, waarbij het voornaamste doel is om het milieu en de volksgezondheid te beschermen, zonder de problemen af te wentelen op andere landen; hoewel dit doel het best kan worden bereikt door een internationale overeenkomst aan te nemen en te implementeren waarin de verplichtingen worden vastgelegd van alle partijen die betrokken zijn bij het ontmantelen van schepen gaat een dergelijke aanpak gepaard met vele belemmeringen en vertragingen en mag derhalve niet in de plaats komen van communautaire noodmaatregelen;
 6. stelt dat de sociale en ecologische consequenties verbonden aan de ontmanteling van schepen zich ook de op langere termijn zullen voordoen, te meer daar het aantal schepen in aanbouw al jaren toeneemt; onderstreept daarom het aanhoudende belang van Europese innovatie en ontwikkeling in de scheepsbouwindustrie om tot betere en milieuvriendelijkere schepen te komen; roept de Commissie daarom op het LeaderSHIP 2015 programma met kracht verder uit te voeren;
 7. onderstreept dat de tijd op is, omdat er in 2010 naar verwachting bijna 800 enkelwandige tankers moeten worden ontmanteld ⁽¹⁾; merkt op dat het de bedoeling is dat deze kwestie wordt opgenomen in een toekomstig verdrag van de IMO, maar dat dit waarschijnlijk niet voor 2012 van kracht zal zijn; roept daarom op tot het nemen van doeltreffende maatregelen vóór 2010, voorafgaand aan de aanname van het IMO-verdrag en voorafgaand aan het piekjaar van de versnelde uitfasering van enkelwandige tankers;

(¹) Commissie, DG Energie en Transport: *Oil Tanker Phase Out and the Ship Scrapping Industry*, eindrapport COWI, juni 2004.

Woensdag, 21 mei 2008

8. verzoekt de Commissie de noodzakelijke richtsnoeren en mechanismen op te stellen zodat elk voor de sloop bestemd schip dat niet aan alle eisen van de internationale verdragen voldoet en dat dus niet over geldige certificaten van door de EU erkende registers beschikt, als „afval” wordt beschouwd overeenkomstig de definitie in Richtlijn 2006/12/EG van het Europees Parlement en de Raad van 5 april 2006 over afval ⁽¹⁾, om te voorkomen dat de afvaltransportverordening wordt omzeild, en evenzo de vraag te bestuderen wanneer een lidstaat kan worden beschouwd als een „lidstaat van uitvoer” volgens de afvaltransportverordening, waaronder havenstaten, vlaggenstaten en staten met jurisdictie over scheepseigenaren, te waarborgen dat alle schepen die aan het einde van hun levenscyclus zijn gekomen probleemloos en op veilige wijze worden ontmanteld;

9. roept de lidstaten en de Commissie op tot een betere uitvoering van de afvaltransportverordening door middel van strengere controles en toezicht door de havenautoriteiten in lidstaten, met het oogmerk havenstaten, vlaggenstaten en staten met jurisdictie over Scheepseigenaren (afvalproducenten) de bevoegdheid te geven een schip als „afgeschreven” te verklaren en daardoor als afval, ongeacht het feit of het schip nog bruikbaar is;

10. steunt initiatieven op internationaal niveau om bindende minimumnormen voor scheepsrecycling te verkrijgen en de oprichting van schone recyclingfaciliteiten te bevorderen met voldoende aandacht voor werkomstandigheden en de bijbehorende gezondheids- en veiligheidskwesties, vooral in de sloopwerven in Zuid-Azië, om arbeiders en het milieu te beschermen tegen de nadelige effecten van gevaarlijk afval en gevaarlijke werkpraktijken;

11. verzoekt de Commissie een lijst op te stellen en bij te houden waarop de zeeschepen staan vermeld die vermoedelijk binnen enkele jaren gesloopt zullen worden en mechanismen te ontwikkelen waarbij deze schepen worden beschouwd als „pre-waste schepen” waarvoor een afvalplan moet worden opgesteld voordat het schip wordt verkocht voor de sloop; verzoekt de lidstaten en de havenautoriteiten, die de bevoegdheid moeten hebben om schepen die aan het einde van hun levenscyclus zijn gekomen te identificeren, deze lijst te hanteren om extra controlerende aandacht te vestigen op deze potentiële sloopschepen; is in dit verband van mening dat een snelle aanname van de voorgestelde herziening van de havenstaatcontrolerichtlijn ⁽²⁾ wenselijk zou zijn

12. roept de Commissie en de lidstaten op een IMO-verdrag aan te gaan waarin omvangrijke verplichtingen en voorschriften worden opgenomen die:

- zorgen voor een controleniveau dat ten minste gelijk is aan het niveau van het Verdrag van Bazel,
- zorgen voor een hoge wereldomvattende veiligheids- en milieunorm voor scheepsrecycling die door een derde partij is gecontroleerd en gecertificeerd,
- het op het strand zetten van schepen diskwalificeren als geschikte ontmantelingsmethode,
- scheepsontmanteling door niet-partijen niet toestaan,
- het substitutieprincipe invoeren om het huidige gebruik van gevaarlijke materialen bij de bouw van nieuwe schepen af te schaffen;

en is van mening dat dit toekomstige verdrag de eis moet bevatten dat alle gevaarlijke materialen van afgeschreven schepen worden verwijderd voordat ze naar de sloop gaan in niet-OESO-landen óf dat ze worden gestuurd naar speciaal hiertoe gemachtigde recyclingfaciliteiten in OESO- of EU-landen die aan duidelijke veiligheids- en milieunormen voldoen;

13. roept de Commissie op om na te denken over mogelijke maatregelen om de potentiële financiële implicaties van het ontmantelen van schepen te beperken door strengere productienormen vast te stellen, zoals een beperking op het gebruik van bepaalde gevaarlijke stoffen;

⁽¹⁾ PB L 114 van 27.4.2006, blz. 9.

⁽²⁾ Richtlijn 95/21/EG van de Raad van 19 juni 1995 betreffende de naleving, met betrekking tot de schepen die gebruik maken van havens in de Gemeenschap en varen in de onder de jurisdictie van de Lid-Staten vallende wateren, van internationale normen op het gebied van de veiligheid van schepen, voorkoming van verontreiniging en leef- en werk-omstandigheden aan boord (havenstaatcontrole) (PB L 157 van 7.7.1995, blz. 1).

Woensdag, 21 mei 2008

14. beveelt ten eerste aan dat EU-acties gericht zijn op het zekerstellen van minimumnormen die zorgen voor de hoogste bescherming van het milieu, de gezondheid en de veiligheid en die in het bijzonder regelingen bevatten voor het ontwerp en de bouw van schepen, de werking ervan, de voorbereiding van schepen op de recycling, de werking van scheepsrecyclingfaciliteiten en de instelling van een geschikt handhavingmechanisme voor scheepsrecycling, met geïntegreerde certificerings- en rapporteringseisen;
15. roept de Commissie op om dringend werk te maken van een onfeilbaar controlesysteem voor de uitvoering van het Verdrag van Bazel met betrekking tot sloopschepen;
16. stelt dat controle op de uitvoering van het toekomstige IMO-verdrag even scherp dient te zijn als in het geval van het Verdrag van Bazel: alle relevante normen en verplichtingen van de IAO moeten in de regeling worden opgenomen, er mogen geen uitzonderingen worden toegestaan, ernstige tekortkomingen in de interpretatie en de handhaving van het huidige regelgevend kader moeten worden weggewerkt, en er moeten maatregelen worden genomen om te voorkomen dat afgeschreven schepen met gevaarlijk afval of die zelf gevaarlijk afval vormen koers zetten naar niet-OESO-landen, naar OESO-landen met ontoereikende installaties of naar landen die geen verdragspartij zijn;
17. benadrukt de noodzaak tot versterking van de maatregelen die op EU- en internationaal niveau door de Commissie en de lidstaten zijn genomen voor handhaving van de minimumnormen die moeten waarborgen dat op milieu-, gezondheids- en veiligheidsgebied de grootst mogelijke bescherming wordt geboden, en voor navolging van het beginsel zoals dat is verankerd in de artikelen 34 en 36 van de afvaltransportverordening (ter uitvoering van het amendement bij het verbod van Bazel), ingevolge waarvan het verboden is om gevaarlijke afvalstoffen naar ontwikkelingslanden te exporteren; verzoekt de Commissie derhalve om een voorstel te doen voor een verordening betreffende het ontwerp en de bouw van schepen, de exploitatie van schepen gedurende de hele levenscyclus en de voorbereiding tot recycling ervan, de exploitatie van faciliteiten voor scheepsrecycling en de instelling van een adequaat handhavingmechanisme voor het recyclen van schepen dat ook certificerings- en verslagleggingseisen omvat;
18. roept de Commissie op de besluiten in overweging te nemen van de komende derde vergadering van de gemeenschappelijke werkgroep IAO/IMO/Verdrag van Bazel voor het slopen van schepen, over gemeenschappelijke technische samenwerkingsactiviteiten en een gecoördineerde aanpak van tijdelijke maatregelen die genomen moeten worden hangende de inwerkingtreding van het nieuwe IMO-verdrag over scheepsrecycling;
19. dringt erop aan dat er onmiddellijk maatregelen worden getroffen ter ondersteuning van de ontwikkeling van een concurrerende en schone scheepssloperij en sanering (voorreiniging) in de EU; verzoekt de lidstaten in dit verband dringend voorreiniging en schone recycling te eisen van alle schepen die staatseigendom zijn met inbegrip van oorlogsschepen, en deze op een veilige en milieuvriendelijke manier te ontmantelen in EU-faciliteiten, hetgeen moet gebeuren na een openbare aanbesteding waarbij de voorschriften voor overheidsopdrachten strikt worden nageleefd, in overeenstemming met de afvaltransportverordening; meent bovendien dat de ontwikkeling van recyclingactiviteiten op Europese scheepswerven moet worden ondersteund in het kader van het industriële, structurele en cohesiebeleid van de EU;
20. stelt zich op het standpunt dat op alle schepen die onder de vlag van een lidstaat varen en alle schepen die EU-havens aandoen, lijsten met de voor de bouw en uitrusting gebruikte materialen en producten verplicht aanwezig moeten zijn;
21. roept de Commissie op een lijst op te stellen met preferente faciliteiten voor scheepsrecycling die voldoen aan erkende internationale normen voor mensenrechten en gezondheid en veiligheid; verwelkomt de suggestie van de Commissie certificering- en etiketteringsystemen in te stellen voor veilige en schone recyclinginstallaties en meent dat subsidie van de Gemeenschap voor de scheepvaartindustrie alleen zou mogen worden verstrekt op voorwaarde dat deze de afvaltransportverordening naleven evenals andere EU-eisen, zoals het gebruik van gecertificeerde en regelmatig gecontroleerde installaties; onderstreept dat het niet de bedoeling kan zijn om de markt van scheepsontmanteling in Zuid-Azië te gronde te richten, maar deze juist te behouden door milieuverantwoorde ontmanteling te stimuleren;

Woensdag, 21 mei 2008

22. is van mening dat de EU het voortouw moet nemen en mondiale stappen moet stimuleren met de duidelijke doelstelling om geleidelijk een einde te maken aan de huidige praktijken rond de ontmanteling van schepen in Zuid-Azië, en moet werken aan de goedkeuring en implementatie van een internationaal verdrag met milieu- en sociale normen voor alle betrokken partijen;

23. dringt aan op een alomvattende strategie die waarborgt dat alle bij het proces betrokken partijen (met inbegrip van scheepseigenaren, recycling- en sloopbedrijven, vlaggenstaten, de landen waar de recyclage plaatsvindt) voor onderlinge coördinatie zorgen en er naar evenredigheid verantwoordelijkheid voor dragen;

24. roept de Commissie op om concrete maatregelen voor te stellen ter bevordering van de overdracht van knowhow en technologie om sloopwerven in Zuid-Azië te helpen aan internationale veiligheids- en milieunormen te voldoen; meent dat met dit doel ook rekening moet worden gehouden in het bredere kader van het ontwikkelingshulpbeleid van de EU voor deze landen; is van mening dat hierbij tevens gebruik moet worden gemaakt van de mogelijke expertise van vakbonden en niet-gouvernementele organisaties;

25. verwelkomt de reeds behaalde resultaten van het „SHIPDISMANTL”-project dat overeenkomstig het Kaderprogramma voor onderzoek en ontwikkeling wordt gefinancierd, en op grond waarvan ondersteuningssystemen worden ontwikkeld die wereldwijd gratis aan de scheepsontmantelingsbedrijven ter beschikking zullen worden gesteld; is ervan overtuigd dat verdere verbeteringen mogelijk zullen zijn na nieuwe uitnodigingen tot het indienen van voorstellen die met name zijn toegespitst op sloopstrategieën voor schepen;

26. verzoekt de Commissie de voordelen van grotere financiële samenwerking met en directe investeringen in geselecteerde Zuid-Aziatische sloopwerven nader te bestuderen en zorgvuldig te evalueren en aldus mee te werken aan het vormen van een netwerk van gecertificeerde, door de EU goedgekeurde sloopwerven dat op economisch, ecologisch en sociaal gebied hogere rendementen oplevert;

27. is van mening dat het principe „de vervuiler betaalt”, het principe van uitgebreide producentenverantwoordelijkheid, alsmede het principe van producentenverantwoordelijkheid ruim toegepast moeten worden om deze problematiek structureel op te lossen;

28. is van mening dat de reder/eigenaar van het schip te allen tijde verantwoordelijk blijft voor de kwalijke effecten van de ontmanteling zowel voor de arbeiders als voor de volksgezondheid en het milieu, onafhankelijk van de plaats waar de ontmanteling plaatsvindt (binnen of buiten de EU);

29. verwelkomt het voorstel een fonds voor de ontmanteling van schepen in het leven te roepen en roept de Commissie en de lidstaten op het doel om een dergelijk fonds op IMO-niveau en tegelijkertijd op EU-niveau tot stand te brengen, vastberaden na te streven; roept de Commissie in dit verband tevens op om onderzoek te doen naar de beschikbare financiële mechanismen waarbij zowel scheepswerven als reders worden betrokken en waaronder een verplichte verzekering, het gebruik van havengelden, belastingheffing op nieuwe schepen en jaarlijkse belastingen gekoppeld aan de IMO-registratie om milieuverantwoorde recycling te waarborgen vanaf het moment dat een schip in de vaart wordt genomen, waarbij in aanmerking moet worden genomen dat een vaartuig in de loop van zijn nuttige levensduur meer dan één eigenaar kan hebben;

30. verzoekt zijn Voorzitter deze resolutie te doen toekomen aan de Raad, de Commissie, de regeringen en parlementen van de lidstaten, de regeringen van Turkije, Bangladesh, China, Pakistan en India, alsmede aan de IMO.