

Сряда, 21 май 2008 г.

22. Призовава Комисията и държавите-членки да въведат ефективни политики за премахване на основаващите се на пола различия в заплащането; отбелязва, че в научната област принципът на равното заплащане следва да се прилага и спрямо стипендии и възнаграждения;
23. Призовава Комисията и държавите-членки да предоставят средства за научни изследвания, предназначени за жените, за да се преодолее недостатъчното финансиране на жените в областта на научните изследвания;
24. Подчертава значението на насърчаването на момичетата да избират научна кариера и предлага Комисията и държавите-членки да допринесат за това, като популяризират постиженията на жени в научноизследователската област, както и чрез приемане и прилагане на други мерки за постигане на тази цел;
25. Поощрява държавите-членки да насърчават действия за повишаване на осведомеността, за да бъдат момичетата информирани и окуражавани да продължат образованието си на университетско ниво и да получат научни степени в областта на науката и технологиите; поощрява държавите-членки да подобрят процесите, свързани с обмен на знания, тъй като в различните държави-членки се предоставят много различни структури на образователния избор;
26. Обръща внимание на необходимостта от специални програми в университетите, които да повишават интереса на момичетата и на младите жени към започване на научни кариери;
27. Призовава Комисията и държавите-членки да създадат програми за подготовка и подпомагане на младите жени научни работници по отношение на участието в научноизследователски програми и заявленията за стипендии, за да им помогнат да останат в академичните среди и научните изследвания;
28. Приветства действията на неправителствени организации и агенции на европейско и национално равнище, целта на които е да се засили участието на жените в науката и да се увеличи броят на жените учени на длъжности, на които се вземат решения;
29. Призовава Комисията и държавите-членки за по-нататъшно засилване на изграждането на мрежи сред жените научни работници на национално, регионално и на равнище ЕС, тъй като мрежите са определени като основно средство за разширяване на възможностите за жените, за да бъдат привлечени повече жени към научната кариера и за насърчаване на жените учени да вземат участие в дебата за политиката и засилването на професионалния им напредък;
30. Възлага на своя председател да предаде настоящата резолюция съответно на Съвета, Комисията, Европейския икономически и социален комитет, Комитета на регионите и на правителствата и парламентите на държавите-членки.

---

## **Зелена книга за подобряване на разглобяването на кораби за скрап**

P6\_TA(2008)0222

### **Резолюция на Европейския парламент от 21 май 2008 г. относно Зелената книга за подобряване на разглобяването на кораби за скрап (2007/2279(INI))**

(2009/С 279 Е/09)

*Европейският парламент,*

- като взе предвид Зелената книга за подобряване на разглобяването на кораби за скрап (COM(2007)0269), приета от Комисията на 22 май 2007 г.,
- като взе предвид членове 2 и 6 от Договора, съгласно които изискванията за опазване на околната среда трябва да бъдат включени в различните сектори на политиката на Общността с оглед насърчаване на устойчиво от екологична гледна точка развитие на стопанските дейности,

Сряда, 21 май 2008 г.

- като взе предвид Насоките за азиатските държавите и Турция за безопасност и здраве при демонтиране на кораби, приети от Международната организация на труда (МОТ) през март 2004 г.,
  - като взе предвид член 175 от Договора,
  - като взе предвид Регламент (ЕО) № 1013/2006 на Европейския парламент и Съвета от 14 юни 2006 г. относно превози на отпадъци <sup>(1)</sup> („Регламент за превоз на отпадъци“),
  - като взе предвид Базелската конвенция за контрол на трансграничното движение на опасни отпадъци и тяхното обезвреждане (Базелска конвенция), приета на 22 март 1989 г. от Организацията на обединените нации за рамка за контрол на международните транспорти на опасни отпадъци,
  - като взе предвид член 45 от своя правилник,
  - като взе предвид доклада на Комисията по околна среда, обществено здраве и безопасност на храните и становищата на Комисията по промишленост, изследвания и енергетика и на Комисията по транспорт и туризъм (А6-0156/2008),
- А. като има предвид, че на различни плажове в Южна Азия и на други места огромни морски кораби се разглобяват за скрап при условия на труд, вредни за околната среда и унижителни за хората, като има предвид, че една част от тези кораби произхождат от Европейския съюз;
- Б. като има предвид, че вследствие на много ниската цена на труда, абсолютно недостатъчните правила за безопасност и пълната липса на разпоредби за опазване на околната среда, при разглобяването на кораби в страни като Бангладеш, Индия, Пакистан се постигат сравнително високи цени за скрап, което е основание за много собственици на кораби да се насочат към тези страни;
- В. като има предвид, че в проучване от 2000 г. <sup>(2)</sup> Комисията разгледа икономическите аспекти на разглобяването на корабите за скрап, но се въздържа от предприемане на действия, тъй като проучването стигна до заключението, че е изключително трудно корабното рециклиране да бъде икономически устойчиво и същевременно да се спазват солидни екологични стандарти; като има предвид, че този приоритет на краткосрочните печалби над човешкия живот и замърсяването на околната среда е неприемливо;
- Г. като има предвид, че за съжаление евентуалното предприемане на действия започва да се обсъжда чак след като редица нашумели случаи, като например опитът на френското правителство да демонтира своя самолетноносач „Clémenceau“ извън ЕС, предизвикаха загриженост по този въпрос сред обществеността;
- Д. като има предвид, че политическата загриженост, изразена едновременно от развиващите се и от развитите страни, относно нарастващото количество вредни отпадъци, изнасяни от развитите в развиващите се страни, за да бъдат след това управлявани по неконтролиран и рискован начин, доведе до приемането през 1995 г. на изменение на Базелската конвенция, с което стриктно се забранява пренасянето на вредни отпадъци от държави, членки на Организацията за икономическо сътрудничество и развитие (ОИСР) в държави, които не са членки на ОИСР (Изменение на Базелската забрана); като има предвид, че независимо от факта, че това изменение беше включено изцяло в Регламента за превоз на отпадъци, за голямо съжаление то все още не е влязло в сила на международно равнище;
- Е. като има предвид, че е възможно един кораб да стане отпадък по смисъла на член 2 от Базелската конвенция, а същевременно да бъде дефиниран като кораб по силата на други международни правила, като има предвид, че тази празнота в закона се използва систематично и това води до разглобяване за скрап на по-голямата част от корабите на ЕС в Азия при пълно заобикаляне на Базелската забрана и на съответните разпоредби в Регламента на ЕС за превоз на отпадъци;

<sup>(1)</sup> ОВ L 190, 12.7.2006 г., стр. 1.

<sup>(2)</sup> Det Norske Veritas/Appledore International, Technological and Economic Feasibility Study of Ship Scrapping in Europe (Технико-икономическо проучване на възможностите за разглобяване на кораби в Европа). Окончателен доклад (№ 2000-3527), 13.2.2001 г.

Сряда, 21 май 2008 г.

- Ж. като има предвид, че по-рано, през 2003 г. Парламентът призова Комисията да разработи насоки за попълване на тази празнота в нормативната база в хода на преразглеждането на Регламента за превоз на отпадъци, но Съветът отказа да приеме това, като вместо това отнесе по-нататъшните действия към съвместната дейност, извършвана от три международни органа (Базелската конвенция, МОТ и Международната морска организация), за установяване на задължителни изисквания в световен мащаб;
- З. като има предвид, че всяко плавателно средство, съдържащо значителни количества вредни вещества или от което, в съответствие с формулировката на ОИСР за отпадъци, съдържаща се в точка GC 030, и в съответствие със списъка от Базелската конвенция, тези вещества не са били правилно отстранени, се счита за опасен отпадък, и следователно износът на такова плавателно средство от държава-членка на ЕС с цел разглобяването му в страна, която не е членка на ОИСР, е забранен по силата на Регламента за превоз на отпадъци, който транспонира Базелската конвенция в законодателството на Общността;
- И. като има предвид, че плавателни средства, които се считат за опасни отпадъци, трябва да бъдат разглобявани за скрап по екологосъобразен начин в страна, членка на ОИСР, или след обеззаразяване (така че да не съдържат вече вредни вещества), може да бъдат изпратени в страни, които не са членки на ОИСР; като има предвид, че това изискване се пренебрегва систематично;
- Й. като има предвид, че както морското право, така и конвенциите на Международната морска организация определят правото и задължението на морските държави да прилагат всички съответни разпоредби на международното право с цел защита на околната среда; като има предвид обаче, че при разглобяването на кораби за скрап Базелската конвенция рядко се спазва, между другото поради отсъствието на политическа воля за затваряне на празнотите в закона и за справяне със структурното укриване на отговорност в корабоплавателния сектор, което се илюстрира най-добре с феномена „държави на флага“;
- К. като има предвид, че в рамките на Европейския съюз Регламентът за превоз на отпадъци представлява регулаторна рамка за прилагане на Базелската конвенция, включително износа на бракувани кораби; като има предвид, че прилагането на същия регламент по отношение на кораби за разглобяване за скрап е незадоволително, тъй като кораби, притежавани от европейци или извършващи дейност в европейски води или плаващи под флага на държава от ЕС, се отправят на последно „нормално“ пътешествие и се обявяват за отпадък чак след като са напуснали европейски води, без наличието на други контролни механизми или насоки за прилагане, които да предотвратяват такива нарушения на международното право и на правото на Общността;
- Л. като има предвид, че в преамбюла към Регламента за превоз на отпадъци се посочва: „Необходимо е да се гарантира безопасно и екологосъобразно управление на демонтирането на кораби с цел опазване на здравето на човека и околната среда“;
- М. като има предвид, че, с оглед на попълването на празнотите в нормативната база, установени в режима на Базелската конвенция, Международната морска организация подготвя текста на конвенция, чиято цел е разрешаването на този проблем в световен мащаб;
- Н. като има предвид, че Седмата конференция на страните по Базелската конвенция, страни, включващи държавите-членки на Европейския съюз, с цел по-стриктното прилагане на мерки с оглед на предотвратяването на износа на токсични кораби, прикани МОТ да продължи да обмисля установяването задължителни изисквания в своите правила, включително на система за оповестяване за кораби, предназначени за демонтиране, които гарантират равнище на контрол, равностойно на установеното съгласно Базелската конвенция равнище, и да продължи дейността, насочена към създаването на задължителни изисквания, гарантиращи екологосъобразното управление на демонтирането на кораби, което би могло да включва в своя обхват и предварително обеззаразяване;
- О. като има предвид, че проектът за конвенция на Международната морска организация относно рециклирането на кораби в настоящия си вид не предвижда равнище на контрол, равностойно на равнището от Базелската конвенция и Регламента относно превоз на отпадъци, и като има предвид, че проектът не прави опит за предотвратяване на износа на токсични отпадъци в развиващите се страни, не предвижда механизми, основани върху принципа „замърсителят плаща“ и върху принципа на заместване за екологосъобразна („зелена“) конструкция на кораби, не въвежда изпитани стандарти за депата за рециклиране на кораби, наред с други въпроси, и във всеки случай може и да не бъде ратифицирана от държави, които понастоящем практикуват рециклиране на кораби или от известни държави на флага;

Сряда, 21 май 2008 г.

- П. като има предвид, че във всеки случай се очаква, че приемането на такава конвенция на Международната морска организация би могло да отнеме много години, а след това влизането ѝ в сила отново може да отнеме години поради дълготрайността на процеса на ратификация;
- Р. като има предвид, че капацитетът на ЕС за разглобяване за скрап по „чист“ начин на корабите си (плаващи под флага на ЕС или притежавани от собственици от ЕС) е недостатъчен и като има предвид, че това важи особено за търговския флот; като има предвид, че недостигът на капацитет ще се увеличи драматично през 2010 г. поради ускореното излизане от експлоатация на еднокорпусните танкери;
- С. като има предвид, че по тази причина въвеждането на конкретно регулаторно действие на равнище ЕС е от изключителна спешност, така че тези еднокорпусни танкери да не продължават да нанасят вреди на речните и морски брегове на Южна Азия; като има предвид, че няма извинение за бездействието, особено когато тези еднокорпусни танкери могат да бъдат ясно идентифицирани;
- Т. като има предвид, че понастоящем първичният пазар за разглобяване на кораби за скрап в повечето случаи функционира при изключително лоши условия, които сериозно нарушават приетите от ЕС социални, екологични и здравословни принципи;
1. Счита, че от етична гледна точка е неприемливо да се допуска разглобяването на кораби за скрап да продължава при тези унижителни за хората и пагубни за околната среда условия и по този начин да се приема безкритично опасността от поставяне в опасност на здравето на хиляди работници в Далечния Изток;
  2. Признава, че Европейският съюз е отчасти отговорен за съществуващите социални и екологични проблеми в областта на разглобяването на кораби за скрап; поради това призовава към незабавни, конкретни действия от страна на ЕС в сътрудничество с Международната морска организация, за прекратяване на практиката на социален и екологичен дъмпинг, стимулите за която са икономически, и за постигане на устойчиво решение на глобално равнище;
  3. Счита, че от етична гледна точка фактът, че някои изпълнители на демонтажни дейности използват деца за извършване на трудни и опасни дейности, е неприемлив и че вместо това тези деца следва да разполагат с възможности и съоръжения за образование и отдих;
  4. Приветства направения в Зелената книга изчерпателен анализ на основните социални и екологични проблеми, причинени от дейности, свързани с разглобяването на кораби за скрап в страните от Южна Азия; подчертава, въпреки това, че тази инициатива е закъсняла с поне десет години;
  5. Счита, че трябва бързо да се предприемат конкретни мерки на европейско и на международно равнище, като главната цел е опазването на околната среда и на човешкото здраве, без проблемите да бъдат прехвърляни към други страни; въпреки че най-всеобхватният начин за постигане на тази цел би било приемането и прилагането на международно споразумение, което да установява задълженията на всички страни, участващи в процеса на разглобяване на кораби за скрап, този начин е изпълнен с много препятствия и забавяния и по тази причина не следва да замести спешни действия от страна на ЕС;
  6. Счита, че разглобяването на кораби за скрап ще продължи да има социално и икономическо въздействие дори в дългосрочен план, особено тъй като от години броят на корабите, които се строят, се увеличава; следователно подчертава продължаващата значимост на европейското новаторство и развитие в корабостроителната промишленост за подобряване на корабите и намаляване на вредите за околната среда, причинявани от тях; следователно призовава Комисията да продължи да работи безрезервно по програмата „LeaderSHIP 2015“;
  7. Подчертава, че няма време за губене, тъй като се очаква, че през 2010 г. ще трябва да бъдат разглобени за скрап почти 800 еднокорпусни танкери <sup>(1)</sup>; отбелязва, че бъдеща конвенция на Международната морска организация ще има за цел разглеждането на този въпрос, но няма вероятност тя да влезе в сила преди 2012 г., призовава за предприемане на ефективни мерки на равнището на ЕС преди 2010 г., преди приемането на конвенцията на Международната морска организация и преди годината, в която ще се достигне най-високата точка на ускореното изваждане от употреба на еднокорпусните танкери;

<sup>(1)</sup> Европейска комисия, Генерална дирекция „Енергетика и транспорт“: *Изтегляне от експлоатация на петролните танкери и промишлеността за разглобяване на кораби*, заключителен доклад на COWI от юни 2004 г.

Сряда, 21 май 2008 г.

8. Призовава Комисията да изготви проект на необходимите насоки и механизми, така че всеки кораб, който трябва да бъде разглобен за скрап и който не отговаря на изискванията на международните конвенции и вследствие на това няма валидна сертификация, издадена от признати в ЕС регистри, да бъде разглеждан като „отпадък“ съгласно дефиницията, съдържаща се в Директива 2006/12/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 5 април 2006 г. относно отпадъците <sup>(1)</sup>, за да се предотврати заобикалянето на Регламента за превоз на отпадъци, и също така да провери въпроса кога държава-членка може да бъде разглеждана като „държава на износ“ по смисъла на Регламента за превоз на отпадъци, включително държавите на пристанището, на флага и държавите с юрисдикция спрямо корабособствениците, и да гарантира безпроблемно и безопасно оттегляне от пазара на тези кораби, които са достигнали предела на експлоатационния им „живот“;

9. Призовава държавите-членки и Комисията за по-ефективно прилагане на Регламента за превоз на отпадъци чрез по-строг контрол и надзор от страна на съответните органи в държавите-членки, с цел оправомощаване на пристанищните държави, „държавите на флага“ и държавите с юрисдикция по отношение на собствениците (които създават отпадъци) да обявят кораб за „бракуван“ и следователно за отпадък, независимо дали корабът все още може да функционира или не;

10. Подкрепя инициативите на международно равнище за постигане на минимални задължителни стандарти в областта на рециклирането на кораби и за насърчаване на изграждането на „чисти“ съоръжения за рециклиране, като се отдава дължимото внимание на условията на труд и свързаните с тях въпроси за здравето и безопасността, по-специално в депата за разглобяване за скрап в Южна Азия, така че работниците да бъдат предпазвани, а околната среда — опазвана от вредното въздействие на опасните отпадъци и опасните трудови практики;

11. Призовава Комисията да състави и води списък, в който са записани морските кораби, които по всяка вероятност ще трябва да бъдат разглобени за скрап в рамките на няколко години, и да предвиди механизми за разглеждане на подобни кораби като „предотпадък“, за които е необходимо изготвянето на план за оползотворяване преди тяхното продаване за скрап; призовава държавите-членки и пристанищните органи, които трябва да имат правомощия да определят кораби за бракувани, да използват този списък, като по този начин засилят контрола върху тези потенциални кораби за скрап; счита, че в този смисъл е желателно бързото приемане на предложението за преразглеждане на Директивата за държавен пристанищен контрол <sup>(2)</sup>;

12. Призовава Комисията и държавите-членки да преговарят за сключване на конвенция на Международната морска организация, която включва подробни изисквания и разпоредби, и която:

- гарантира равнище на контрол, което е поне равностойно на това от Базелската конвенция,
- предвижда висок стандарт за рециклирането на кораби по отношение на безопасността и на околната среда в световен мащаб, който е одитиран и сертифициран от трета страна,
- изключва извеждането на брега като метод, подходящ за разглобяване на кораби за скрап,
- няма да допусне разглобяване за скрап от извършители, които не са страни,
- установява принципа на заместване за премахване на настоящата употреба на опасни материали при строежа на нови кораби;

и счита, че тази бъдеща конвенция следва да съдържа изискването всички вредни материали от бракувани кораби да бъдат отстранявани преди изпращането им за разглобяване в страни, които не са членки на ОИСР, или да бъдат изпращани в специално създадени за тази цел съоръжения за рециклиране в държави от ОИСР или ЕС, които отговарят на строго определени стандарти за сигурност и опазване на околната среда;

13. Призовава Комисията да разгледа възможни мерки за намаляване на потенциалните финансови последици от разглобяването на кораби за скрап чрез установяване на по-строги производствени стандарти, като например ограничаване на използването на определени опасни вещества;

<sup>(1)</sup> ОВ L 114, 27.4.2006 г., стр. 9.

<sup>(2)</sup> Директива 95/21/ЕО на Съвета от 19 юни 1995 г. относно прилагането, по отношение на кораби, които използват пристанища на Общността или плават във водите под юрисдикцията на държавите-членки, на международните стандарти за безопасност на корабоплаването, предотвратяване на замърсяване и за условията на живот и работа на борда на корабите (ОВ L 157, 7.7.1995 г., стр. 1).

Сряда, 21 май 2008 г.

14. Решително препоръчва усилията на ЕС да имат за цел осигуряването на минималните стандарти, които гарантират най-високо равнище на защита по отношение на околната среда, здравето и безопасността, и по-специално правила за проектиране и строеж на кораби, тяхната експлоатация, подготовката на корабите за рециклиране, експлоатацията на съоръженията за рециклиране на кораби и създаването на подходящ механизъм за осъществяване за рециклирането на кораби, включващ изисквания за сертифициране и оповестяване;
15. Призовава Комисията да се заеме спешно със създаването на сигурна система за контрол на прилагането на Базелската конвенция във връзка с кораби, предвидени за разглобяване за скрап;
16. Счита, че контролът върху прилагането на бъдещата конвенция на Международната морска организация следва да бъде също толкова строг, както в случая с Базелската конвенция: спазването на всички съответни стандарти и задължения на МОТ трябва да бъде включено в инструмента, не бива да бъдат допускани изключения, трябва да бъдат премахнати сериозни пропуски в тълкуването и прилагането на съществуващата нормативна уредба, както и да бъдат взети мерки за предотвратяване на прехвърлянето на бракувани кораби, които съдържат опасни отпадъци, или които представляват опасен отпадък, в държави, които не са членки на ОИСР, в държави-членки на ОИСР, които не разполагат с подходящи съоръжения за разглобяване или в държави, които не са страни по посочената конвенция;
17. Подчертава необходимостта от засилване на действията, предприемани от Комисията и държавите-членки, на равнище ЕС и на международно равнище, насочени към запазване на минималните стандарти, чрез които се осигурява възможно най-високо ниво на опазване на околната среда, здравето и безопасността, както и към спазване на принципа, установен в членове 34 и 36 от Регламента за превоз на отпадъци (които прилагат изменението на Базелската забрана), с който се забранява износът на вредни вещества за развиващите се страни; за целта призовава Комисията да предложи регламент относно проектирането и строежа на корабите, тяхната експлоатация през целия им жизнен цикъл и подготовката им за рециклиране, експлоатацията на съоръженията за рециклиране на кораби и създаването на подходящ механизъм за осъществяване на рециклирането на кораби, включващ изисквания за сертифициране и оповестяване;
18. Призовава Комисията да разгледа решенията от предстоящата трета сесия на Съвместната работна група МОТ/Международната морска организация/Базелска конвенция по въпросите на разглобяването на кораби за скрап относно съвместните дейности за техническо сътрудничество и координиран подход към временните мерки, които ще се предприемат в периода преди влизането в сила на новата Конвенция на Международната морска организация относно рециклирането на кораби;
19. Призовава за предприемане на незабавни мерки за подпомагане на развитието на конкурентна и чиста промишленост за разглобяване и обеззаразяване (предварително почистване) на кораби в ЕС; настоятелно призовава в тази връзка държавите-членки да изискват предварително почистване и чисто рециклиране на всички кораби, които са държавна собственост, включително на военни кораби, и разглобяването им да се извършва по сигурен и екологосъобразен начин в съоръжения в ЕС, което следва да става чрез провеждане на публични търгове със строги правила за обществените поръчки и при пълно спазване на Регламента за превоз на отпадъци; освен това счита, че развитието на дейностите по рециклиране в европейски корабостроителници следва да се насърчава в рамките на промишлената и структурната политика и политиката на ЕС за сближаване;
20. Счита, че всички кораби, плаващи под флага на държава-членка и всички кораби, акостиращи в пристанища на ЕС, следва да бъдат задължени да притежават списък с материалите и продуктите, използвани при строителството и оборудването им;
21. Призовава Комисията да разработи списък на предпочитаните съоръжения за рециклиране на кораби, които спазват признатите международни стандарти за права на човека и за здравеопазване и безопасност; приветства предложението на Комисията за създаване на системи за сертификация и етикетирание за безопасни и чисти съоръжения за рециклиране и счита, че на корабната индустрия следва да бъдат отпуснати субсидии от Общността само при условие, че тя спазва Регламента за превоз на отпадъци и други изисквания на ЕС, например използването на сертифицирани и редовно одитирани съоръжения; подчертава, че целта не може да бъде унищожаването на пазара за разглобяване на кораби за скрап в Южна Азия, а точно обратното — цел следва да бъде запазването му посредством насърчаването на съобразени с околната среда методи на разглобяване;

Сряда, 21 май 2008 г.

22. Счита, че е необходимо ЕС да заеме водеща роля и да насърчи глобалните действия с ясната цел постепенно да се прекратят текущите практики на разглобяване на кораби за скрап в Южна Азия и да премине към приемане и прилагане на международна конвенция, в която се определят екологични и социални стандарти за всички заинтересовани страни;

23. Призовава за глобална стратегия, която да гарантира, че рециклирането на кораби се извършва по начин, осигуряващ съгласуваност между участниците в този процес (включително корабособственици, съоръжения за рециклиране/скрап, държавата на флага на кораба, държавата, в която ще се извърши рециклирането на кораба) и те да поемат своя дял от отговорността;

24. Призовава Комисията да предложи конкретни мерки за насърчаване на трансфера на ноу-хау и технология, с цел да се помогне депата за разглобяване в Южна Азия да съответстват на международните стандарти за безопасност и опазване на околната среда; счита, че тази цел следва също да бъде взета предвид в широката рамка на политиката на ЕС за предоставяне на помощ за развитие на тези страни; счита, че в този контекст следва да се използват също евентуалните експертни знания на профсъюзите и неправителствените организации;

25. Приветства резултатите, вече постигнати по проекта за разглобяване на кораби, финансиран по седмата рамкова програма за научни изследвания и технологично развитие, по който се разработват системи за поддръжка, които ще бъдат предоставени безплатно на индустрията за разглобяване на кораби по цял свят; изразява убеждението, че са възможни по-нататъшни подобрения в резултат на нови покани за предложения, които са съсредоточени по-специално върху стратегии за извеждане на кораби от експлоатация;

26. Призовава Комисията към по-нататъшно проучване и внимателна оценка на ползите от засилено финансово сътрудничество с и от директни инвестиции в избрани обекти за разглобяване на кораби за скрап в Южна Азия, като по този начин способства за изграждането на мрежа от сертифицирани обекти за разглобяване на кораби за скрап, одобрени в ЕС, които биха могли да генерират по-голяма възвращаемост на инвестициите от икономическа, екологична и социална гледна точка;

27. Счита, че принципът „замърсителят плаща“, принципът за разширена отговорност на производителя, както и принципът за отговорността на производителя следва да се прилагат разширително и ефективно с оглед на постигане на трайно решение на този проблем;

28. Счита, че операторът/собственикът на кораб носи по всяко време отговорност за всички вредни въздействия на разглобяването на кораба както върху работниците, така и върху общественото здраве и околната среда, независимо от това, къде се извършва разглобяването (дали в или извън ЕС);

29. Приветства предложението за създаване на фонд за разглобяване на кораби и призовава Комисията и държавите-членки решително да преследват целта да се създаде такъв фонд едновременно на равнището на Международната морска организация и ЕС; освен това призовава Комисията в тази връзка да проучи наличните финансови механизми, включително с участието на корабостроителниците и корабособствениците и включително задължително застраховане и използването на пристанищните такси, данъците върху новопостроени кораби и годишните такси, свързани с регистрацията в Международната морска организация, с цел да се осигури екологосъобразно рециклиране от момента на пускане на кораба в експлоатация, като се има предвид, че за периода на своя експлоатационен живот един плавателен съд може да има повече от един собственик;

30. Възлага на своя председател да предаде настоящата резолюция съответно на Съвета, Комисията, правителствата и парламентите на държавите-членки, на правителствата на Турция, Бангладеш, Китай, Пакистан и Индия, както и на Международната морска организация.