

Onsdag, den 21. maj 2008

22. opfordrer Kommissionen og medlemsstaterne til at indføre effektive politikker for fjernelse af lønforskellene mellem mænd og kvinder; bemærker, at ligelønsprincippet på det videnskabelige område også bør omfatte stipendier og legater;
23. opfordrer Kommissionen og medlemsstaterne til at afsætte forskningsmidler, som er øremærket til kvinder, for at imødegå underfinansieringen af kvinder inden for forskning;
24. understreger, at det er vigtigt at opmuntre piger til at vælge en videnskabelig karriere, og foreslår, at Kommissionen og medlemsstaterne gør dette ved at fremhæve kvindelige forskere som rollemønstre samt vedtage og gennemføre andre foranstaltninger, som kan bidrage til at nå dette mål;
25. opfordrer medlemsstaterne til at fremme oplysningskampagner for at informere og opmuntre piger til at tage videnskabelige og teknologiske universitetsuddannelser og -grader; opfordrer medlemsstaterne til at forbedre videndelingsprocesserne, eftersom der er meget forskellige mønstre for valg af uddannelse i de forskellige medlemsstater;
26. gør opmærksom på, at det er nødvendigt med særprogrammer på universiteterne for at gøre unge piger og kvinder mere interesserede i at gå i gang med en videnskabelig karriere;
27. opfordrer Kommissionen og medlemsstaterne til at indføre programmer for coaching og støtte til unge kvindelige forskere i forbindelse med deres deltagelse i forskningsprogrammer og støtteansøgninger for således at hjælpe dem med at blive inden for den akademiske verden og forskning;
28. glæder sig over de aktiviteter, som gennemføres af ikke-statslige organisationer og agenturer på europæisk og nationalt plan, og som sigter mod at forbedre kvinders deltagelse inden for videnskaben og øge antallet af kvindelige forskere i beslutningstagende stillinger;
29. opfordrer Kommissionen og medlemsstaterne til yderligere at styrke netværk blandt kvindelige forskere på nationalt og regionalt plan samt på EU-plan, fordi netværk har vist sig at være et stærkt værktøj både til at tiltrække flere kvindelige forskere og til at opmuntre kvindelige forskere til at deltage i den politiske debat og forbedre deres faglige forfremmelsesmuligheder;
30. pålægger sin formand at sende denne beslutning til Rådet, Kommissionen, Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg og Regionsudvalget samt til medlemsstaternes regeringer og parlamenter.

Ophugning af skibe

P6_TA(2008)0222

Europa-Parlamentets beslutning af 21. maj 2008 om grønbog om forbedret ophugning af skibe (2007/2279(INI))

(2009/C 279 E/09)

Europa-Parlamentet,

- der henviser til »Grønbog om forbedret ophugning af skibe« (KOM(2007)0269), vedtaget af Kommissionen den 22. maj 2007,
- der henviser til EF-traktatens artikel 2 og 6, i henhold til hvilke kravene til miljøbeskyttelse ved fastsættelsen og gennemførelsen af Fællesskabets politikker og foranstaltninger skal inddrages navnlig til støtte af en bæredygtig udvikling,

Onsdag, den 21. maj 2008

- der henviser til retningslinjerne for sikkerhed og sundhed ved skibsofhugning: retningslinjer for asiatiske lande og Tyrkiet, vedtaget af Den Internationale Arbejdsorganisation (ILO) i marts 2004,
 - der henviser til EF-traktatens artikel 175,
 - der henviser til Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 1013/2006 af 14. juni 2006 om overførsel af affald ⁽¹⁾ (nedenfor benævnt »affaldsoverførselsforordningen«),
 - der henviser til Baselkonventionen af 22. marts 1989 om kontrol med den grænseoverskridende overførsel af farligt affald og bortskaffelse heraf (Baselkonventionen), med hvilken FN på verdensplan vil muliggøre en miljørigtig affaldshåndtering og kontrol med grænseoverskridende transporter af farligt affald,
 - der henviser til forretningsordenens artikel 45,
 - der henviser til betænkning fra Udvalget om Miljø, Folkesundhed og Fødevarer og udtalelser fra Udvalget om Industri, Forskning og Energi og Transport- og Turismeudvalget (A6-0156/2008),
- A. der henviser til, at ophugning af store søgående skibe finder sted på sydasiatiske strande og andre steder under forhold, der indebærer miljøskader og ikke respekterer den menneskelige værdighed, og at en del af disse skibe stammer fra Den Europæiske Union,
- B. der henviser til, at der ved ophugning af skibe i lande som Bangladesh, Indien, Pakistan på grund af de yderst lave lønudgifter, helt utilstrækkelige sikkerhedsbestemmelser og den fuldstændige mangel på miljølovgivning kan opnås relativt høje priser for skrot, hvilket har gjort disse lande attraktive for skibsejere,
- C. der henviser til, at Kommissionen i et studie i 2000 ⁽²⁾ undersøgte økonomien i forbindelse med ophugning af skibe, men at den undlod at træffe foranstaltninger, fordi undersøgelsen vurderede, at det var meget vanskeligt at gøre skibsofhugning økonomisk bæredygtigt samtidig med at sunde miljøstandarder blev overholdt; der henviser til, at denne forrang for kortsigtet profit frem for menneskeliv og miljøforurening er uacceptabel,
- D. der beklager, at drøftelserne om eventuelle indgreb først kommer i gang, når sager som f.eks. den franske regerings forsøg på at skille sig af med sit hangarskib »Clémenceau« uden for EU har skabt offentlig opmærksomhed om emnet,
- E. der henviser til, at den politiske bekymring i både industrilandene og udviklingslandene over de stigende mængder farligt affald, som industrilandene har eksporteret til viderebehandling i udviklingslandene, og som her bortskaffes ukontrolleret og med store risici, i 1995 førte til en ændring af Baselkonventionen, således at OECD-lande fremover ikke længere må overføre farligt affald til ikke-OECD-lande (»Basel-forbuddet«); der henviser til, at selv om denne ændring er blevet integreret i affaldsoverførselsforordningen, er det på internationalt plan beklageligvis stadig ikke trådt i kraft,
- F. der henviser til, at et skib både kan defineres som affald i henhold til artikel 2 i Baselkonventionen og samtidig defineres som et skib i henhold til internationale bestemmelser; der henviser til, at dette smuthul systematisk udnyttes, således at de fleste EU-skibe ophugges i Asien i fuld omgåelse af Baselforbuddet og de tilsvarende bestemmelser i affaldsoverførselsforordningen,

⁽¹⁾ EUT L 190 af 12.7.2006, s. 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.

Onsdag, den 21. maj 2008

- G. der henviser til, at Parlamentet allerede i 2003 havde opfordret til, at Kommissionen i forbindelse med revisionen af affaldsoverførselsforordningen opstillede retningslinjer for at lukke dette smuthul, men at Rådet nægtede at acceptere dette og i stedet overlod det til de tre internationale organer (Baselkonventionen, ILO, IMO) om sammen at indføre obligatoriske bestemmelser på globalt plan;
- H. der henviser til, at skibe, der indeholder betydelige mængder farlige stoffer, eller som i strid med den relevante affaldsdefinition GC 030 fra OECD og ifølge angivelsen i Baselkonventionen ikke på behørig vis er tømt for farlige stoffer, udgør farligt affald, hvorfor det i henhold til affaldsoverførselsforordningen, der indarbejdede Baselkonventionen i fællesskabslovgivningen, er forbudt at overføre et sådant skib fra et EU-land til et ikke-OECD-land med henblik på ophugning,
- I. der henviser til, at skibe, der gælder som farligt affald, skal ophugges miljøforsvarligt i et OECD-land eller først efter deres sanering (dvs. tømning for alle farlige stoffer) kan overføres til et ikke-OECD-land; der henviser til, at dette krav dog systematisk tilsidesættes,
- J. der henviser til, at kyststater i henhold til gældende havret og i henhold til IMO-aftalen er berettiget og forpligtet til at anvende alle internationale lovbestemmelser vedrørende miljøbeskyttelse, men at der imidlertid ved ophugning af skibe ofte handles i strid med Baselkonventionen, bl.a. på grund af manglende politisk vilje til at lukke for smuthullerne og til at håndtere den strukturelle frasing af ansvar inden for søfartsområdet, hvilket bedst illustreres ved fænomenet med flagstater,
- K. der henviser til, at det på EU-plan er affaldsoverførselsforordningen, der udgør rammen for gennemførelsen af Baselkonventionen, herunder eksport af udtjente skibe, men at gennemførelsen af denne forordning ikke i tilstrækkelig grad fungerer i forbindelse med ophugning, idet skibe, som ejes af europæere, eller som opererer i europæiske farvande eller under EU-flag tager på en sidste »normal« rejsse for først at blive erklæret som affald, når de har forladt europæisk farvand, uden yderligere kontrolmekanismer eller retningslinjer for, hvorledes der kan sættes en stopper for disse overtrædelser af internationale love og fællesskabslovgivningen,
- L. der henviser til, at det i præamblen til affaldsoverførselsforordningen slås fast, at »Det er nødvendigt at garantere sikker og miljømæssig forsvarlig ophugning af skibe for at beskytte folkesundheden og miljøet«,
- M. der henviser til, at IMO med henblik på at lukke smuthullerne i Baselkonventionen er ved at udarbejde en aftale, der skal løse dette problem på verdensplan;
- N. der henviser til, at den syvende konference for parterne i Baselkonventionen, som også omfatter EU's medlemsstater, i et forsøg på mere kosekvent at forhindre eksporten af skibe, der indeholder giftige materialer, har opfordret IMO til at undersøge muligheden for i sit regelsæt at indføre bindende bestemmelser, herunder et indberetningssystem for skibe bestemt til ophugning, som sikrer et kontrolniveau svarende til det, der er fastsat i Baselkonventionen, og til at fortsætte arbejdet med at udarbejde bindende bestemmelser til sikring af en miljømæssig forsvarlig ophugning af skibe, herunder eventuelt præsanering,
- O. der henviser til, at udkastet til IMO-aftalen om skibsophugning i sin nuværende form ikke indebærer et kontrolniveau, der svarer til det, der er fastsat i Baselkonventionen og affaldsoverførselsforordningen, og at udkastet ikke indebærer et forsøg på at forhindre eksporten af giftigt affald til udviklingslande eller forslag til mekanismer, der f.eks. bygger på princippet om at forurenere betaler, på substitutionsprincippet for grønt skibsdesign eller på de reviderede standarder for skibsophugningsanlæg, og at udkastet under alle omstændigheder risikerer ikke at blive godkendt af nuværende skibsophugningsstater eller fremtrædende flagstater,

Onsdag, den 21. maj 2008

- P. der henviser til, at der i alle tilfælde kan forventes at gå mange år, før en sådan IMO-aftale vedtages, hvorefter der på grund af den langvarige ratificeringsproces igen vil kunne gå år, før den træder i kraft,
- Q. der henviser til, at EU i øjeblikket ikke har tilstrækkelig kapacitet til en behørig ophugning af egne skibe (skibe, der sejler under EU-flag eller har EU-ejere), og at dette især gælder handelsflåden; der henviser til, at dette problem vil vokse dramatisk i 2010 som følge af den fremskyndede udfasning af enkeltskrogede tankskibe,
- R. der henviser til, at det haster med konkrete lovgivningsinitiativer på EU-plan for at undgå, at disse enkeltskrogede tankskibe skal forurene de sydasiatiske strande og flodbredder yderligere; der henviser til, at der ikke er nogen undskyldning for ikke at skride til handling, eftersom disse enkeltskrogede tankskibe klart kan identificeres,
- S. der henviser til, at det primære internationale marked for ophugning af skibe i de fleste tilfælde fungerer under meget dårlige betingelser, hvilket i høj grad strider mod EU's social-, miljø- og sundhedspolitiske principper,
1. mener, at det etisk ikke kan forsvares fortsat at lade ophugningen af skibe finde sted under menneskeligt uværdige og miljømæssigt ødelæggende vilkår med accept af, at tusindvis af arbejderes helbred i Det Fjerne Østen sættes på spil;
 2. erkender, at EU til dels er ansvarlig for de eksisterende sociale og miljømæssige problemer i forbindelse med ophugning af skibe; kræver derfor, at EU i samarbejde med IMO øjeblikkeligt træffer konkrete foranstaltninger til at stoppe den sociale og miljømæssige dumpning, der er skabt af økonomiske incitamenter, og finde frem til en globalt bæredygtig løsning;
 3. mener, at det er etisk uacceptabelt, at visse ophugningsvirksomheder lader børn udføre hårdt og farligt arbejde, og at disse børn i stedet bør få tilstrækkelige uddannelses- og fritidsmuligheder;
 4. udtrykker tilfredshed med Kommissionens ovennævnte grønbog, som udførligt redegør for de alvorlige sociale og miljømæssige problemer, der er forbundet med ophugningen af skibe i det sydlige Asien; understreger dog, at dette initiativ kommer mindst ti år for sent;
 5. mener, at der straks må træffes foranstaltninger på europæisk og internationalt plan, navnlig med henblik på at beskytte sundheden og miljøet uden at overlade ansvaret til andre stater; understreger, at dette bedst kan opnås ved at vedtage og gennemføre en international konvention, der fastsætter forpligtelser for alle parter i skibsophugningsprocessen, så byder denne vej på mange forhindringer og forsinkelser og bør derfor ikke erstatte hurtig handling fra EU's side;
 6. mener, at ophugning af skibe også på længere sigt vil have sociale og miljømæssige konsekvenser, eftersom antallet af skibe under konstruktion i en årrække har været stigende; understreger derfor, at det stadig er vigtigt med europæisk innovation og udvikling inden for skibsbygningsindustrien, så skibene kan gøres bedre og mindre skadelige for miljøet; opfordrer derfor Kommissionen til helhjertet at gå videre med programmet LeaderSHIP 2015;
 7. påpeger, at der ingen tid er at spilde, da der i 2010 vil blive udfaset næsten 800 enkeltskrogede tankskibe ⁽¹⁾; bemærker, at emnet sandsynligvis vil blive taget op i en kommende IMO-konvention, men at konventionen dog sandsynligvis først vil træde i kraft i 2012, kræver, at der på EU-plan træffes effektive foranstaltninger inden 2010 før vedtagelsen af IMO-aftalen og inden året, hvor den fremskyndede udfasning af enkeltskrogede tankskibe topper;

⁽¹⁾ Europa-Kommissionen, Generaldirektoratet for energi og trafik: Studie udarbejdet af COWI om »Oil tanker phase-out and the ship-scraping industry« fra juni 2004.

Onsdag, den 21. maj 2008

8. opfordrer Kommissionen til at udarbejde de fornødne retningslinjer og mekanismer til sikring af, at ethvert skib, der skal sendes til ophugning, og som ikke opfylder alle krav i de internationale konventioner og derfor ikke har gyldig certificering udstedt af et EU-ankendt register, betragtes som »affald« i henhold til definitionen i Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2006/12/EF af 5. april 2006 om affald⁽¹⁾ for derved at forhindre fremtidige overtrædelser af affaldsoverførselsforordningen, og for ligeledes at undersøge spørgsmålet om, hvornår en medlemsstat kan opfattes som en »eksportstat« i henhold til affaldsoverførselsforordningen, herunder også havnestater, flagstater og stater med kompetencer over for skibsejere, og for at sikre en gnidningsløs og sikker tilbagetrækning af sådanne udtjente skibe fra markedet;

9. opfordrer medlemsstaterne og Kommissionen til at håndhæve affaldsoverførselsforordningen mere effektivt, ved at medlemsstaternes myndigheder fører strengere kontrol og opsyn, samtidig med at havnestaterne, flagstaterne og stater, der har kompetence over for ejere (affaldsproducenter), skal have beføjelse til at kunne erklære et skib for udtjent og derfor som værende affald, uanset om skibet stadig er funktionsdygtigt eller ej;

10. støtter internationale initiativer til indførelse af bindende minimumsstandarder for skibsophugning og fremme af opførelse af ordentlige ophugningsanlæg, der tager behørigt hensyn til arbejdsmiljø og de dermed forbundne sundheds- og sikkerhedsspørgsmål, navnlig i ophugningsanlæg i det sydlige Asien, så arbejderne og miljøet beskyttes mod de skadelige virkninger ved farligt affald og farlige arbejdsmetoder;

11. opfordrer Kommissionen til at udarbejde en fortegnelse over søgående skibe, som inden for en vis periode kan forventes udtjent, og foreslå mekanismer, hvorved sådanne skibe kan betragtes som »præ-affald« med pligt til, at der inden salget af dem til ophugning skal fremlægges en bortskaffelsesplan; opfordrer medlemsstaterne og havnemyndighederne, som bør gives bemyndigelse til at identificere udtjente skibe, til ved hjælp af denne fortegnelse at skærpe deres kontrol med disse skibe; opfordrer i denne forbindelse til hurtig vedtagelse af den foreslåede revision af direktivet om havnestatskontrol⁽²⁾;

12. opfordrer medlemsstaterne og Kommissionen til at forhandle om en IMO-aftale med vidtrækkende krav og bestemmelser, som:

- sikrer et kontrolniveau, der mindst svarer til det, der er fastsat i Baselkonventionen,
- giver høj global sikkerhed og miljøstandarder for skibsophugning, der er revideret og påtegnet af en tredjepart,
- forhindrer brug af strandværfter som passende metode til ophugning,
- ikke tillader, at skibe ophugges af ikke-kontraherende parter;
- stadfæster substitutionsprincippet for at eliminere den nuværende brug af farlige materialer ved konstruktionen af nye skibe;

og anfører nødvendigheden af, at der i denne nye aftale stilles krav om, at alle farlige materialer fjernes fra udtjente skibe, inden de sendes til ophugning i lande, der ikke er med i OECD, eller til officielt godkendte ophugningsanlæg i OECD- eller EU-lande, der opfylder klart definerede sikkerheds- og miljømæssige krav;

13. opfordrer Kommissionen til at overveje mulige tiltag til reduktion af de eventuelle økonomiske følger af ophugningen af skibe ved at fastlægge strengere produktionsstandarder, f.eks. begrænsninger i anvendelsen af visse farlige materialer;

⁽¹⁾ EUT L 114 af 27.4.2006, s. 9.

⁽²⁾ Rådets direktiv af 95/21/EF af 19. juni 1995 om håndhævelse over for skibe, der anløber Fællesskabets havne og sejler i farvande under medlemsstaternes jurisdiktion, af internationale standarder for skibes sikkerhed, for foreningsforebyggelse samt for leve- og arbejdsvilkår om bord (havnestatskontrol) (EFT L 157 af 7.7.1995, s. 1).

Onsdag, den 21. maj 2008

14. anbefaler på det kraftigste, at EU bestræber sig på at beskytte de minimumsstandarder, der lever op til det højeste niveau for miljø-, sundheds- og sikkerhedsbeskyttelse, og som navnlig omfatter lovmæssige bestemmelser for udformning og konstruktion af skibe, deres drift, forberedelse af skibe til ophugning, driften af ophugningsanlæg og oprettelsen af en passende håndhævelsesmekanisme for ophugning, der omfatter bestemmelser om certificering og indberetning;

15. opfordrer Kommissionen til hurtigst muligt at gennemføre et pålideligt system til kontrol af anvendelsen af Baselkonventionen på skibe, der skal til ophugning;

16. mener, at tilsynet med gennemførelsen af den kommende IMO-aftale skal være lige så omhyggeligt som for Baselkonventionens vedkommende, nemlig at alle ILO's relevante standarder og forpligtelser skal indarbejdes i tilsynsordningen, at der ikke må gives nogen dispensationer, at alvorlige mangler i fortolkningen og håndhævelsen af de nuværende lovgivningsmæssige bestemmelser udbedres, og at der træffes foranstaltninger til at hindre udtjente skibe, der indeholder farligt affald, eller der selv udgør farligt affald, i at blive bragt til lande, der ikke er OECD-lande, til OECD-lande, der ikke har egnede ophugningsanlæg, eller til lande, som ikke har undertegnet denne aftale;

17. fremhæver behovet for at styrke Kommissionens og medlemsstaternes indsats på EU- og internationalt niveau med det formål at værne om de minimumsstandarder, der sikrer det højeste niveau af miljø-, sundheds- og sikkerhedsbeskyttelse, og på at overholde princippet i artikel 34 og 36 i affaldsoverførselsforordningen («Baselforbuddet», der er en ændring til Baselkonventionen), ifølge hvilket det er forbudt at eksportere farligt affald til udviklingslandene; opfordrer med dette for øje Kommissionen til at foreslå en forordning om udformning og konstruktion af skibe, driften heraf i hele skibets levetid og klargøringen af det til genanvendelse, driften af skibsgenanvendelsesfaciliteter og fastlæggelse af en passende håndhævelsesmekanisme for skibsgenanvendelse, der omfatter krav til certificering og rapportering;

18. opfordrer Kommissionen til at tage hensyn til beslutningerne fra det forestående tredje møde i den fælles arbejdsgruppe vedrørende ophugning af skibe, som er nedsat mellem ILO, IMO og Baselkonventionen og omhandler fælles tekniske samarbejdsaktiviteter og en koordineret tilgang til foreløbige foranstaltninger, der skal træffes for tiden op til ikrafttrædelsen af den nye IMO-aftale om skibsophugning;

19. kræver omgående foranstaltninger til udvikling af en konkurrencedygtig industri til miljørigtig ophugning og oprydning (forhåndsrensning) af skibe i EU; opfordrer medlemsstaterne til i denne forbindelse at stille krav om en forhåndsrensning og miljørigtig genanvendelse af alle statsejede skibe, herunder krigsskibe, samt at disse ophugges på en sikker og miljøvenlig måde på EU-anlæg gennem offentlige udbud med strenge regler for offentlige indkøb i fuld overensstemmelse med affaldsoverførselsforordningen; mener, at udbygningen af genanvendelseskapaciteten på europæiske værfter bør støttes inden for rammerne af den fælles industri-, struktur- og samhørighedspolitik;

20. mener, at alle fartøjer, der sejler under en medlemsstats flag, og alle skibe, der anløber en medlemsstats havn, bør være forpligtet til at føre fortegnelser over materialer og produkter, der er anvendt til deres bygning og udrustning;

21. opfordrer Kommissionen til at udarbejde en fortegnelse over foretrukne ophugningsanlæg, der overholder de anerkendte internationale krav til menneskerettigheder, sundhed og sikkerhed; går ind for Kommissionens forslag om, at der indføres ordninger for certificering og mærkning af sikre og miljøvenlige ophugningsanlæg, og mener, at den økonomiske støtte fra EU til skibsfartsindustrien bør gøres betinget af, at de overholder affaldsoverførselsforordningen og andre EU-bestemmelser, som f.eks. anvendelsen af certificerede og regelmæssigt reviderede værfter; understreger, at det ikke drejer sig om at ødelægge det sydasiatiske marked for skibsophugning, men om at bevare det på basis af miljøvenlige fremgangsmåder;

Onsdag, den 21. maj 2008

22. mener, at EU bør foregå med et godt eksempel og tilskynde til samlet handling med det klare mål gradvis at bringe den nuværende praksis for ophugning af skibe i det sydlige Asien til ophør samt at gøre fremskridt mod vedtagelse og gennemførelse af en international aftale, som fastsætter miljømæssige og sociale standarder for alle berørte parter;

23. efterlyser en samlet strategi, der sikrer, at genanvendelse af skibe finder sted på en sådan måde, at alle de berørte parter (herunder redere, genanvendelses-/ophugningsanlæg, flagstater, den stat, hvor ophugningen finder sted, osv.), er indbyrdes koordinerede og påtager sig deres del af ansvaret;

24. opfordrer Kommissionen til at foreslå konkrete foranstaltninger til overførsel af viden og teknologi for at gøre det muligt for sydasiatiske ophugningsanlæg at overholde internationale sikkerheds- og miljøstandarder; er af den opfattelse, at der også bør tages hensyn hertil inden for de bredere rammer for EU's udviklingspolitiske målsætninger for de pågældende lande; anser det i denne forbindelse for nyttigt at udnytte fagforeningers og ngo'ers eventuelle relevante knowhow;

25. glæder sig over de resultater, der allerede er opnået i ShipDismantl-projektet, der finansieres over det syvende rammeprogram for forskning og udvikling, og i hvis regi der udvikles støttesystemer, som vil blive stillet til rådighed gratis for ophugningsindustrien i hele verden; er overbevist om, at det vil være muligt at gennemføre yderligere forbedringer som følge af nye indkaldelser af forslag, der fokuserer specifikt på udrangeringsstrategier for fartøjer;

26. opfordrer Kommissionen til at gennemføre yderligere undersøgelser og nøje evalueringer af fordelene ved et styrket økonomisk samarbejde med og direkte investeringer i udvalgte sydasiatiske ophugningsanlæg og dermed bidrage til at skabe et netværk af certificerede, EU-godkendte ophugningsanlæg, som kan give større investeringsafkast ud fra en økonomisk, miljømæssig og social betragtning;

27. mener, at princippet om, at forurenere betaler, princippet om udvidet producentansvar og princippet om producentansvar skal anvendes bredt med henblik på at opnå en varig løsning på dette problem;

28. mener, at skibets ejer/reder altid er ansvarlig for ophugningens skadelige virkninger på arbejderne, folkesundheden eller miljøet, uanset hvor ophugningen finder sted (i eller uden for EU);

29. glæder sig over forslaget om at oprette en fond til ophugning af skibe og opfordrer Kommissionen og medlemsstaterne til målrettet at arbejde for, at en sådan fond oprettes samtidigt på både IMO- og EU-plan; opfordrer endvidere Kommissionen til at efterprøve tilgængelige finansielle mekanismer, der involverer både skibsværfter og redere, herunder en obligatorisk forsikring og anvendelse af havneafgifter, afgifter på nye skibe og årlige afgifter knyttet til IMO-registrering for miljørigtig genanvendelse lige fra stabelafløbningen, idet der tages højde for, at et fartøj kan have mere end en ejer i løbet af dets levetid;

30. pålægger sin formand at sende denne beslutning til Rådet og Kommissionen samt til medlemsstaternes regeringer og parlamenter, regeringerne i Tyrkiet, Bangladesh, Kina, Pakistan og Indien samt til IMO.