

2008 m. gegužės 21 d., trečiadienis

22. ragina Komisiją ir valstybes nares vykdyti veiksmingą politiką vyrų ir moterų atlyginimų skirtumui panaikinti; pažymi, kad mokslo srityje vienodo atlyginimo principas turėtų būti taikomas ir stipendijoms;
23. ragina Komisiją ir valstybes nares steigti moterims skirtus mokslinių tyrimų fondus, kad būtų išvengta per mažo moterų mokslininkų finansavimo;
24. pabrėžia, kad svarbu skatinti mergaites tapti mokslininkėmis, ir siūlo Komisijai ir valstybėms narėms propaguoti moterų mokslininkų specialybę ir parengti bei patvirtinti kitas priemones, kurios padėtų įgyvendinti šį uždavinį;
25. ragina valstybes nares skatinti informuotumą didinančius veiksmus, informuojančius ir padrašinančius mergaites siekti įgyti mokslinį ir technologinį universitetų išsilavinimą ir laipsnį; ragina valstybes nares tobulinti keitimosi informacija apie žinias būdus, kadangi skirtingos valstybės narės turi labai skirtingus išsilavinimo pasirinkimo modelius;
26. atkreipia dėmesį į specialiųjų programų poreikį universitetuose, didinant jaunų mergaičių ir moterų susidomėjimą mokslininkės karjera;
27. ragina Komisiją ir valstybes nares sudaryti programas rengiant ir remiant jaunas moteris mokslininkes, jų dalyvavimą mokslinių tyrimų programose ir skiriant stipendijas, siekiant padėti joms išlikti akademinuose sluoksniuose ir mokslinių tyrimų veikloje;
28. džiaugiasi nevyriausybinų organizacijų ir agentūrų veikla Europos ir nacionaliniu lygmenimis siekiant gerinti moterų dalyvavimą moksle ir didinti moterų mokslininkų, užimančių už sprendimų priėmimą atsakingus postus, skaičių;
29. ragina Komisiją ir valstybes nares toliau stiprinti moterų mokslininkų tarpusavio ryšius nacionaliniu, regioniniu ir ES lygmeniu, t. y. įgyvendinti priemonę, laikomą svarbiausia prielaida, padėsiančia įtikinti daugiau moterų tapti mokslininkėmis ir skatinsiančia jau dirbančias mokslininkes dalyvauti politinėse diskusijose ir kelti savo kvalifikaciją;
30. paveda Pirmininkui perduoti šią rezoliuciją Tarybai, Komisijai, Europos ekonomikos ir socialinių reikalų komitetui, Regionų komitetui ir valstybių narių vyriausybėms ir parlamentams.

Žalioji knyga dėl geresnio laivų išmontavimo

P6_TA(2008)0222

2008 m. gegužės 21 d. Europos Parlamento rezoliucija dėl Žaliosios knygos dėl geresnio laivų išmontavimo (2007/2279(INI))

(2009/C 279 E/09)

Europos Parlamentas,

- atsižvelgdamas į 2007 m. gegužės 22 d. Komisijos priimtą Žaliają knygą dėl geresnio laivų išmontavimo (COM(2007)0269),
- atsižvelgdamas į Sutarties 2 ir 6 straipsnius, pagal kuriuos nustatant ir įgyvendinant Bendrijos politikos ir veiklos kryptis, ypač siekiant skatinti tvarią plėtrą, turi būti atsižvelgiama į aplinkos apsaugos reikalavimus,

2008 m. gegužės 21 d., trečiadienis

- atsižvelgdamas į 2004 m. kovo mėn. priimtas Tarptautinės darbo organizacijos (TDO) gaires „Sauga ir sveikata, susijusi su laivų išardymu: gairės Azijos šalims ir Turkijai“,
 - atsižvelgdamas į Sutarties 175 straipsnį,
 - atsižvelgdamas į 2006 m. birželio 14 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentą (EB) Nr. 1013/2006 dėl atliekų vežimo ⁽¹⁾ (Reglamentas dėl atliekų vežimo),
 - atsižvelgdamas į Bazelio konvenciją dėl pavojingų atliekų tarpvalstybinių pervežimų bei jų tvarkymo kontrolės (Bazelio konvencija), kurią Jungtinių Tautų Organizacija priėmė 1989 m. kovo 22 d. kaip pavojingų atliekų tarpvalstybinių pervežimų reglamento pagrindus,
 - atsižvelgdamas į Darbo tvarkos taisyklių 45 straipsnį,
 - atsižvelgdamas į Aplinkos, visuomenės sveikatos ir maisto saugos komiteto pranešimą ir Pramonės, mokslinių tyrimų ir energetikos komiteto ir Transporto ir turizmo komiteto nuomones (A6-0156/2008),
- A. kadangi Pietų Azijos pakrantėse ir kitur didžiulių jūrinių laivų išmontavimo darbai vykdomi kenksmingomis aplinkai ir žmonėms darbo sąlygomis; kadangi dalis šių laivų ten patenka iš Europos Sąjungos,
- B. kadangi Bangladeše, Indijoje, Pakistane ir kitose Pietų Azijos šalyse išmontuojant laivus dėl itin pigios darbo jėgos, saugos standartų stokos ir visiško aplinkos apsaugos įstatymų nebuvimo už laužą gali būti mokama santykinai didelė kaina, todėl šios šalys yra patrauklios daugeliui laivų savininkų,
- C. kadangi Komisija jau 2000 m. studijoje ⁽²⁾ pateikė ekonominę laivų atidavimo į metalo laužą klausimo analizę, bet nesiėmė jokių priemonių, nes analizės išvadose buvo konstatuota, kad laivų perdirbimą nepaprastai sunku padaryti ekonominiu požiūriu perspektyvia veikla ir kartu laikytis aplinkos apsaugos standartų; kadangi netoleruotina, kad dėl trumpalaikio pelno nevertinamos žmonių gyvybės ir teršiama aplinka,
- D. kadangi apmaudu, kad galimi veiksmai aptariamai tik po to, kai koks nors svarbus įvykis, pvz., Prancūzijos valdžios mėginimas sunaikinti lėktuvnešį „Clémenceau“ už ES ribų, susilaukia visuomenės dėmesio,
- E. kadangi tiek išsivysčiusios, tiek besivystančios šalys yra susirūpinusios dėl padidėjusių pavojingų atliekų kiekių, kurie išvežami iš išsivysčiusių šalių į besivystančiąsias ir kurių tolesnis valdymas yra nekontroliuojamas ir rizikingas, o 1995 m. iš dalies keičiant Bazelio konvenciją buvo priimtas draudimas eksportuoti pavojingas atliekas iš Ekonominio bendradarbiavimo ir plėtros organizacijos (EBPO) valstybių į ne EBPO šalis (Bazelio draudimo pakeitimas); kadangi nors šis pakeitimas visas perkeltas į Reglamentą dėl atliekų vežimo, tarptautiniu lygmeniu jis, deja, dar neišsigaliojęs,
- F. kadangi išmontuojamas laivas gali tapti atliekomis, kaip numatyta Bazelio konvencijos 2 straipsnyje, ir kartu būti apibrėžiamas kaip laivas pagal kitas tarptautines taisykles; kadangi šia spraga nuolat naudojamas ir todėl daugelis ES laivų kaip metalo laužas nuplukdoma į Aziją apeinant visus Bazelio konvencijos draudimus ir atitinkamas Reglamento dėl atliekų vežimo nuostatas,

⁽¹⁾ OL L 190, 2006 7 12, p. 1.

⁽²⁾ Det Norske Veritas / Appledore International, Laivų išmontavimo Europoje technologinių ir ekonominių galimybių studija. Galutinė ataskaita (Nr. 2000-3527), 2001 2 13.

2008 m. gegužės 21 d., trečiadienis

- G. kadangi jau 2003 m. Parlamentas reikalavo, kad Komisija, persvarstant Reglamentą dėl atliekų vežimo, panaikintų šią spragą, bet Taryba tam nepritarė, pasiūlydama šį darbą atidėti ir pavesti trims tarptautinėms organizacijoms (Bazelio konvencijai, TDO ir TJO) kartu parengti pasauliniu mastu privalomus reikalavimus,
- H. kadangi laivas, kuriame yra daug pavojingų medžiagų arba iš kurio, vadovaujantis EBPO atliekų apibrėžimu CG 030 ir Bazelio konvencijos sąrašu, pavojingos medžiagos nebuvo tinkamai pašalintos, laikomas pavojingomis atliekomis ir todėl tokio laivo pervežimas iš ES į ne EBPO šalį, kad jis ten būtų išmontuotas, draudžiamas pagal Reglamentą dėl atliekų vežimo, kuriuo į Bendrijos teisę perkelta Bazelio konvencija,
- I. kadangi pavojingomis atliekomis laikomi laivai turi būti išmontuoti EBPO šalyje aplinkos apsaugos požiūriu tinkamomis sąlygomis arba gali būti vežami į ne EBPO šalį tik iš anksto išvalyti nuo visų pavojingų medžiagų (kad daugiau nebūtų laikomi pavojingomis atliekomis); kadangi šio reikalavimo vis dėlto nuolatos nesilaikoma,
- J. kadangi pagal jūrų teisę ir TJO konvencijas yra numatytos pakrantės valstybių teisės ir pareigos vykdyti visas tarptautinės teisės aplinkos apsaugos taisykles, tačiau išmontuojant laivus Bazelio konvencija dažnai pažeidžiama, nes, be kita, trūksta politinės valios panaikinti teisės aktų spragas ir spręsti atsakomybės vengimo laivybos sektoriuje problemą, kurios geriausias pavyzdys – laivo vėliavos valstybių reiškinys,
- K. kadangi ES lygmeniu Reglamentas dėl atliekų vežimo reglamentuoja Bazelio konvencijos įgyvendinimą, įskaitant nuostatas dėl laivų išvežimo, kai jie nebetinkami eksploatuoti, tačiau jį sunku tinkamai taikyti išmontuojant europiečiams priklausančius arba Europos vandenyse plaukiojančius laivus arba laivus su ES vėliava, nes jie plaukia į paskutinę „eilinę“ kelionę ir paskelbiami nebetinkamais eksploatuoti tik jiems jau išplaukus iš Europos vandenų, o šiems tarptautinės ir Bendrijos teisės pažeidimams sustabdyti nėra jokių tolesnės kontrolės mechanizmų ar reikalavimų laikymosi užtikrinimo gairių,
- L. kadangi Reglamento dėl atliekų vežimo preambulėje teigiama, kad „svarbu organizuoti atliekų vežimo priežiūrą ir kontrolę, atsižvelgiant į aplinkos išsaugojimo, apsaugojimo bei jos kokybės gerinimo būtinybę“,
- M. kadangi norėdama panaikinti Bazelio konvencijoje nustatytos tvarkos spragas, TJO rengia konvenciją, skirtą šiai problemai išspręsti pasauliniu mastu,
- N. kadangi Septintojoje Bazelio konvencijos šalių konferencijoje Konvencijos šalys, įskaitant ir Europos Sąjungos valstybes nares, norėdamos griežtinti toksiškų laivų išvežimo prevenciją, paprašė TJO toliau svarstyti galimybę savo taisyklėse nustatyti privalomus reikalavimus, įskaitant pranešimo apie išmontavimui skirtus laivus sistemą, kurie užtikrintų tokią kontrolę, kokia nustatyta Bazelio konvencijoje, ir tęsti pradėtą darbą siekiant nustatyti privalomus reikalavimus aplinkai nekenkiančiam laivų išmontavimui užtikrinti, tarp kurių gali būti reikalavimas prieš tai juos pagal kompetenciją išvalyti nuo kenksmingų medžiagų,
- O. kadangi dabartiniame TJO konvencijos dėl laivų perdirbimo projekte nenustatoma tokio lygio kontrolė, kokia nustatyta Bazelio konvencijoje ir Reglamente dėl atliekų vežimo, taip pat nemėginama užkirsti kelio toksiškų atliekų išvežimui į besivystančias šalis, nenumatomi principu „teršėjas moka“ grindžiami mechanizmai, nėra įtvirtintas ekologiškos konstrukcijos laivams taikytinas pakeitimo principas, nenustatomi audituoti standartai laivų perdirbimo aikštelėms ir yra kitų trūkumų, todėl dabartinės laivus perdirbančios valstybės arba svarbiausios laivų vėliavos valstybės gali nesutikti ratifikuoti šios Konvencijos,

2008 m. gegužės 21 d., trečiadienis

- P. kadangi bet kuriuo atveju manoma, kad praeis ne vieneri metai, kol bus priimta ši TJO konvencija, o po to dėl ilgo ratifikavimo proceso gali prirėkti dar ne vienerių metų, kol ji įsigalios,
- Q. kadangi ES šiuo metu neturi pakankamų tinkamo su ES valstybių vėliavomis plaukiojančių arba ES įmonėms priklausančių laivų (ypač prekybinio laivyno laivų) išmontavimo pajėgumų ir kadangi ši problema 2010 m. labai paaštrės, nes numatoma sparčiau likviduoti daug viengubo korpuso tanklaivių,
- R. kadangi dėl šios priežasties svarbu kuo skubiau ES lygmeniu imtis konkrečių reglamentavimo priemonių, jei norima, kad viengubo korpuso tanklaiviai toliau nedarytų žalos Pietų Azijos pajūriui ir upių krantinėms; kadangi neveiklumas nepateisinamas, ypač turint galvoje, kad šiuos viengubo korpuso tanklaivius galima aiškiai nustatyti,
- S. kadangi šiuo metu pirminė laivų išmontavimo rinka daugeliu atvejų veikia prastomis sąlygomis, neatitinkančiomis ES priimtų socialinės, aplinkos apsaugos ir sveikatos apsaugos politikos principų,
1. mano, kad būtų neetiška toliau toleruoti laivų išmontavimą žmonėms ir aplinkai kenksmingomis sąlygomis, pripažįstant, kad tūkstančių Tolimuosiuose Rytuose dirbančių žmonių sveikatai gresia pavojus;
 2. pripažįsta, kad ES iš dalies yra atsakinga už esamas socialines ir aplinkos apsaugos problemas laivų išmontavimo srityje; todėl ragina ES bendradarbiaujant su TJO nedelsiant užkirsti kelią dėl ekonominių paskatų atsirandančiam socialiniam ir aplinkos apsaugos dempingui ir rasti pasauliniu mastu tvarų sprendimą;
 3. mano, kad etiškai nepriimtina tai, jog kai kurios išmontavimo darbus vykdančios įmonės šiam sunkiam ir pavojingam darbui samdo vaikus, ir kad tiems vaikams turėtų būti užtikrinamos pakankamos mokymosi ir poilsio galimybės;
 4. palankiai vertina pirmiau minėtoje žaliojoje knygoje pateikiamą išsamią pagrindinių su laivų išmontavimu Pietų Azijoje susijusių svarbios socialinės ir aplinkos apsaugos problemų analizę; tačiau pabrėžia, kad ši iniciatyva pavėlavo mažiausiai dešimt metų,
 5. mano, kad reikia neatidėliojant imtis priemonių Europos ir tarptautiniu lygmeniu, visų pirma žmonių sveikatai ir aplinkai apsaugoti, neužkraunant atsakomybės kitoms valstybėms; pabrėžia, kad tuo tarpu išsamiausias būdas šiam tikslui pasiekti būtų priimti ir įgyvendinti tarptautinį susitarimą, kuriame būtų nustatytos visų laivų išmontavimo procese dalyvaujančių šalių prievolės, šis būdas yra kupinas kliūčių ir atidėliojimų, todėl juo neturėtų būti pakeičiami skubūs ES veiksmai;
 6. mano, kad laivų išmontavimas turės socialinių ir ekologinių padarinių net ilgesniu laikotarpiu, ypač todėl, kad statomų laivų skaičius pastaraisiais metais vis didėja; todėl pabrėžia, kad tebėra svarbu Europoje kurti naujoves ir vystyti laivų statybos pramonę siekiant, kad laivai taptų geresni ir mažiau terštų aplinką; todėl ragina Komisiją energingai tęsti programos „LeaderSHIP 2015“ įgyvendinimą;
 7. atkreipia dėmesį į tai, kad tokių priemonių turi būti imtasi kuo skubiau, nes 2010 m. reikės likviduoti apytikriai 800 viengubo korpuso tanklaivių ⁽¹⁾; pažymi, kad būsima TJO konvencija siekiama spręsti šią problemą, tačiau nelabai tikėtina, kad ji įsigalios iki 2012 m.; ragina imtis praktinių priemonių dar iki 2010 m., iki TJO konvencijos priėmimo ir iki prasidedant spartesnio viengubo korpuso tanklaivių likvidavimo darbų pikui;

⁽¹⁾ Europos Komisijos Energetikos ir transporto generalinis direktoratas: 2004 m. birželio mėn. COWI galutinė ataskaita „Oil tanker phase-out and the ship-scraping industry“ (Naftos tanklaivių likvidavimas ir laivų išmontavimo pramonė).

2008 m. gegužės 21 d., trečiadienis

8. ragina Komisiją parengti reikiamas gaires ir mechanizmus, kad kiekvienas į metalo laužą atiduodamas laivas, kuris neatitinka visų tarptautinių konvencijų reikalavimų ir todėl neturi ES pripažintų registrų išduoto galiojančio pažymėjimo, būtų laikomas pavojingomis atliekomis pagal Europos Parlamento ir Tarybos 2006 m. balandžio 5 d. direktyvoje 2006/12/EB dėl atliekų ⁽¹⁾ pateikiamą apibrėžimą, kad ateityje nebūtų pažeidžiamos Reglamento dėl atliekų vežimo nuostatos, taip pat išnagrinėti klausimą, kada valstybė narė gali būti laikomos „eksportuojančia valstybe“ pagal Reglamentą dėl atliekų vežimo, įskaitant uosto valstybes, vėliavos valstybes ir valstybes, turinčias jurisdikciją laivų savininkams, ir užtikrinti sklandų ir saugų laivų, kurių eksploatacijos laikas baigiasi, pašalinimą iš rinkos;

9. ragina valstybes nares ir Komisiją veiksmingiau taikyti Reglamentą dėl atliekų vežimo griežtinant valstybių narių administracijos vykdomą kontrolę ir stebėseną siekiant suteikti uosto valstybėms, vėliavos valstybėms ir valstybėms, turinčioms jurisdikciją laivų savininkams (atliekų gamintojams), teisę paskelbti laivą nebetinkamu eksploatuoti ir todėl laikyti atliekomis nepaisant to, ar tas laivas yra dar veikiantis, ar jau nebe;

10. pritaria tarptautiniu lygmeniu vykdomoms iniciatyvoms, skirtoms pasiekti privalomus būtiniausių laivų perdirbimo standartus ir skatinti ekologiško perdirbimo aikštelių kūrimą, kur būtų sudaromos tinkamos darbo sąlygos ir atsižvelgiama į su tuo susijusius sveikatos ir saugos klausimus, ypač Pietų Azijos lauzynuose, kad darbuotojai ir aplinka būtų apsaugoti nuo pavojingų atliekų ir pavojingų darbo metodų daromos žalos;

11. ragina Komisiją parengti ir tvarkyti jūrų laivų, kurie turės būti išmontuoti per tam tikrą laiką, sąrašą, ir numatyti mechanizmus, pagal kuriuos tokie laivai būtų laikomi „beveik atliekomis“, dėl kurių, norint juos parduoti kaip metalo laužą, prieš tai reikėtų parengti atliekų tvarkymo planą; ragina valstybes nares ir uostų administracijas, kurioms turi būti įgaliojimai nustatyti, kurių laivų eksploatacijos laikas baigiasi, stiprinti šių laivų, kurie atiduoti į metalo laužą, kontrolę; todėl mano, jog pageidautina kuo greičiau priimti siūlomą Direktyvos dėl uosto valstybės kontrolės ⁽²⁾ pakeitimą;

12. ragina Komisiją ir valstybes nares derinti TJO konvenciją, kurioje būtų įtraukti esminiai reikalavimai ir nuostatos, kuriais būtų:

- užtikrintas bent toks kontrolės lygis, koks numatytas Bazelio konvencijoje;
- leista pasiekti aukštą pasaulinį saugos ir aplinkos apsaugos lygį laivų perdirbimo srityje, kur būtų atliekamas nepriklausomas auditas ir vykdomas sertifikavimas;
- uždrausta išmontavimo darbus vykdyti tiesiog ant kranto;
- draudžiama, kad laivus išmontuotų prie Konvencijos neprisijungusios šalys;
- nustatyta, kad jei statant naujus laivus bus nenaudojama tiek pavojingų medžiagų, kiek jų yra naudojama šiuo metu, bus taikomas pakeitimo principas;

ir mano, kad būsimojoje konvencijoje turėtų būti reikalaujama arba pašalinti visas kenksmingas medžiagas iš eksploatuoti netinkamų laivų prieš atiduodant juos į metalo laužą ne EBPO šalyse, arba siųsti juos į specialų leidimą turinčią perdirbimo aikštelę EBPO arba ES šalyje, kuri atitinka specifinius saugos ir aplinkos apsaugos standartus;

13. ragina Komisiją apsvarstyti galimybę taikyti priemones, kuriomis būtų siekiama sumažinti finansinius laivų išmontavimo padarinius nustatant griežtesnius gamybos reikalavimus, pvz., draudimą naudoti tam tikras pavojingas medžiagas;

⁽¹⁾ OL L 114, 2006 4 27, p. 9.

⁽²⁾ 1995 m. birželio 19 d. Tarybos direktyva 95/21/EB dėl laivo saugumo, taršos prevencijos ir darbo bei gyvenimo sąlygų laivuose tarptautinių standartų taikymo laivams, atplaukiantiems į Bendrijos uostus ir plaukiojantiems valstybių narių jurisdikcijai priklausančiuose vandenyse (OL L 157, 1995 7 7, p. 1).

2008 m. gegužės 21 d., trečiadienis

14. tvirtai rekomenduoja, kad ES pastangomis būtų siekiama užtikrinti būtiniausius standartus, garantuojančius geriausią aplinkos ir sveikatos apsaugą, taip pat saugą, ir visų pirma taisykles dėl laivų konstrukcijos ir statybos, jų eksploatacijos, laivų parengimo perdirbimui, laivų perdirbimo įrenginių eksploatacijos ir tinkamo laivų perdirbimui keliamų reikalavimų vykdymo užtikrinimo mechanizmų, pagal kuriuos būtų nustatyti ir sertifikavimo bei informacijos teikimo reikalavimai;

15. ragina Komisiją kuo skubiau įgyvendinti patikimą patikrinimo, ar į metalo laužą skirtiems atiduoti laivams taikoma Bazelio konvencija, sistemą;

16. mano, kad būsimosios TJO konvencijos įgyvendinimo priežiūra turi būti tokia pat griežta, kaip ir Bazelio konvencijos, kad joje turi būti reikalaujama laikytis visų svarbių TDO standartų ir įpareigojimų, kad neturi būti daroma jokių išimčių, turi būti pašalinti visi esamos reguliavimo sistemos aiškinimo ir vykdymo trūkumai ir turi būti užkirstas kelias eksploatuoti netinkamų laivų, kuriose esama pavojingų atliekų arba kurie patys laikomi pavojingomis atliekomis, išvežimui į EBPO nepriklausančias šalis, į EBPO šalis, kuriose nėra tinkamų perdirbimo aikštelių, arba į šalis, kurios nėra šios Konvencijos susitariančiosios šalys;

17. pabrėžia, kad Komisija ir valstybės narės turi imtis aktyvesnių veiksmų ES ir tarptautiniu lygmeniu siekiant, kad pirmiausia būtų garantuoti minimalūs standartai, kurių laikantis būtų užtikrinamas aukščiausio lygio aplinkos ir sveikatos apsauga bei saugumas, ir būtų griežtai laikomasi Reglamento dėl atliekų vežimo (įdiegiančio Bazelio draudimo pakeitimą) 34 ir 36 straipsniuose numatyto principo, pagal kurį į besivystančias šalis draudžiama eksportuoti pavojingas atliekas; tuo tikslu ragina Komisiją pasiūlyti reglamentą dėl laivų konstrukcijos ir statybos, jų naudojimo eksploatacijos laikotarpiu ir jų paruošimo perdirbti, laivų perdirbimo aikštelių naudojimo ir atitinkamų laivų perdirbimo vykdymo priežiūros priemonių nustatymo, įtraukiant sertifikavimo ir ataskaitų teikimo reikalavimus;

18. ragina Komisiją atsižvelgti į artėjančios trečiosios jungtinės TDO, TJO ir Bazelio konvencijos darbo grupės dėl laivų atidavimo į metalo laužą sesijos sprendimus dėl bendros techninio bendradarbiavimo veiklos ir suderinto požiūrio į tarpines priemones, kurių reikėtų imtis, kol naujoji TJO konvencija dėl laivų perdirbimo nėra įsigaliojusi;

19. reikalauja nedelsiant imtis priemonių, kad būtų remiama konkurencingos ES laivų išmontavimo ir sutvarkymo (išvalymo prieš išmontavimą) pramonės plėtra; todėl ragina valstybes nares reikalauti, kad visi laivai, kurie yra valstybės nuosavybė, įskaitant karo laivus, būtų išvalyti prieš išmontavimą ir aplinkos požiūriu tinkamai perdirbti, ir išmontuoti juos saugiu ir aplinkai nekenksmingu būdu ES aikštelėse, o tai gali būti daroma skelbiant viešuosius konkursus taikant griežtas viešųjų pirkimų taisykles ir visiškai laikantis Reglamento dėl atliekų vežimo; mano, kad perdirbimo veiklos plėtra Europos laivų statyklose turėtų būti remiama ES pramonės, struktūrinės ir sanglaudos politikos priemonėmis;

20. mano, kad visi laivai, plaukiojantys su valstybės narės vėliava, ir visi į Europos Sąjungos uostus įplaukiantys laivai turėtų būti įpareigoti turėti medžiagų ir gaminių, naudotų statant ir įrengiant šiuos laivus, sąrašus;

21. ragina Komisiją parengti pirmenybinių laivų perdirbimo aikštelių, kurios paiso tarptautiniu mastu pripažintų žmogaus teisių ir laikosi sveikatos bei saugos standartų, sąrašą; pritaria Komisijos pasiūlymui įtvirtinti saugių ir švarių perdirbimo aikštelių sertifikavimo ir ženklavimo tvarką ir mano, jog siekiantiems gauti bet kokį Bendrijos laivybos pramonės finansavimą turėtų būti keliami sąlyga, kad jie laikytųsi Reglamento dėl atliekų vežimo ir kitų ES reikalavimų, pvz., naudotųsi sertifikuotomis ir reguliariai audituojamomis aikštelėmis; pažymi, kad tuo negali būti siekiama ne sunaikinti Pietų Azijos laivų perdirbimo rinką, o atvirkščiai – reikėtų ją išsaugoti skatinant aplinkai nekenksmingą išmontavimą;

2008 m. gegužės 21 d., trečiadienis

22. mano, kad ES būtina imtis iniciatyvos ir paskatinti visuotinius veiksmus, turint aiškų tikslą palaipsniui užbaigti dabartinę laivų išmontavimo veiklą Pietų Azijoje ir siekti priimti ir įgyvendinti tarptautinę konvenciją, pagal kurią būtų nustatytos aplinkos apsaugos ir socialinės sąlygos visoms susijusioms šalims;
23. ragina sukurti visuotinę strategiją, kuri užtikrintų, kad laivų perdirbimo procese dalyvaujančios šalys (įskaitant laivų savininkus, perdirbimo ir metalo laužo įmones, laivo vėliavos valstybes, valstybes, kuriose laivas bus perdirbamas ir kt.) veiktų koordinuotai ir priimtų joms priklausančią atsakomybės dalį;
24. ragina Komisiją pasiūlyti konkrečių priemonių, kaip skatinti žinių ir technologijų perdavimą siekiant padėti išmontavimo aikštelėms Pietų Azijoje atitikti tarptautinius saugos ir aplinkos apsaugos reikalavimus; mano, kad į šį tikslą reikėtų atsižvelgti ir įgyvendinant ES pagalbos plėtrai šiose šalyse politiką; mano, kad, atsižvelgiant į tai, reikėtų pasinaudoti ir galima profesinių sąjungų bei nevyriausybinėse organizacijų patirtimi;
25. teigiamai vertina rezultatus, pasiektus įgyvendinant pagal Mokslinių tyrimų ir technologinės plėtros septintąją bendrąją programą finansuojamą projektą „SHIPDISMANTL“, pagal kurį kuriamos paramos sistemos, kurios bus nemokamai teikiamos laivų ardymo pramonei visame pasaulyje; įsitikinęs, kad tolesnė pažanga bus galima paskelbus naujus kvietimus teikti pasiūlymus, kuriuose ypatingas dėmesys būtų skiriamas su netinkamais eksploatuoti laivais susijusioms strategijoms;
26. ragina Komisiją toliau tirti ir nuodugniai įvertinti glaudesnio finansinio bendradarbiavimo su Pietų Azijos išmontavimo aikštelėmis ir tiesioginių investicijų į šias aikšteles naudą ir kartu padėti kurti sertifikotų, ES patvirtintų išmontavimo aikštelių tinklą, galintį užtikrinti didesnes įplaukas iš investuoto kapitalo ekonominiu, aplinkos apsaugos ir socialiniu požiūriu;
27. mano, kad siekiant sistemingai spręsti šią problemą turėtų būti griežtai laikomasi principo „teršėjas moka“ ir didesnės gamintojo atsakomybės bei gamintojo atsakomybės principų;
28. mano, kad laivo operatorius ar savininkas visada atsakingas už visus kenksmingus išmontavimo darbų padarinius darbuotojams, visuomenės sveikatai ar aplinkai, nesvarbu, kur tie išmontavimo darbai būtų vykdomi (ar ES, ar už jos ribų);
29. pritaria pasiūlymui įsteigti laivų išmontavimo fondą ir ragina Komisiją bei valstybes nares ryžtingai siekti, kad toks fondas būtų lygiagrečiai įsteigtas TJO ir ES lygmeniu; be to, ragina Komisiją iširti pirieinamas finansines priemones, kurios įtrauktų tiek laivų statytojus, tiek laivų savininkus ir apimtų privalomojo draudimo reikalavimą, uosto mokesčių taikymą, mokesčius naujiems laivams bei kasmetinius mokesčius, susietus su TJO registracija, kad taip būtų užtikrintas aplinkos atžvilgiu tvarus perdirbimas nuo pat tos akimirkos, kai laivas pradėdamas eksploatuoti, nepamirštant, kad per visą savo tarnavimo laiką laivas gali turėti daugiau nei vieną savininką;
30. paveda Pirmininkui perduoti šią rezoliuciją Tarybai, Komisijai, valstybių narių vyriausybėms ir parlamentams, Turkijos, Bangladešo, Kinijos, Pakistano ir Indijos vyriausybėms, taip pat TJO.