

Sreda, 21. maj 2008

22. poziva Komisijo in države članice, naj uvedejo učinkovito politiko za odpravo razlik v plačah med moškimi in ženskami; opozarja, da mora načelo enakega plačila na področju znanosti veljati tudi za štipendije in honorarje;
23. poziva Komisijo in države članice, naj zagotovijo sredstva za raziskave, namenjena ženskam, s katerimi bi se spopadli s premajhnim financiranjem žensk na področju raziskav;
24. poudarja, kako pomembno je spodbujati dekleta, da se odločijo za znanstveni poklic, ter predlaga, da Komisija in države članice to storijo tako, da spodbujajo raziskovalke kot vzornice ter prilagodijo in izvajajo druge ukrepe za doseganje tega cilja;
25. spodbuja države članice, naj spodbujajo ukrepe za povečanje ozaveščenosti, s katerimi bodo obveščale in spodbujale dekleta, da se izobražujejo na znanstvenih in tehnoloških univerzitetnih smereh in na njih diplomirajo; spodbuja države članice, naj izboljšajo procese delitve znanja, saj so v različnih državah članicah na voljo zelo različni vzorci izbire izobraževanja;
26. opozarja, da so na univerzah potrebni posebni programi, s katerimi bi povečali zanimanje mladih deklet in žensk, da bi stopile na znanstveno poklicno pot;
27. poziva Komisijo in države članice, naj oblikujejo programe usposabljanja in podpore za mlade znanstvenice pri sodelovanju v raziskovalnih programih in prošnjah za dodelitev štipendije, da bi jim pomagale ostati v akademskem in raziskovalnem svetu;
28. pozdravlja dejavnosti nevladnih organizacij ter agencij na evropski in nacionalni ravni, ki si prizadevajo za večjo udeleženo žensk v znanosti in povečanje števila znanstvenic na položajih odločanja;
29. poziva Komisijo in države članice, naj še bolj okrepijo oblikovanje mrež med znanstvenicami na nacionalni in regionalni ravni ter na ravni EU, saj je bilo slednje opredeljeno kot nujno orodje za krepitev vloge žensk, da bi pritegnili več žensk v znanstveni poklic ter spodbudili znanstvenice k sodelovanju v politični razpravi in povečali njihovo poklicno napredovanje;
30. naroči svojemu predsedniku, naj to resolucijo posreduje Svetu, Komisiji, Evropskemu ekonomsko-socialnemu odboru, Odboru regij ter vladam in parlamentom držav članic.

Boljše razstavljanje ladij (zelena knjiga)

P6_TA(2008)0222

Resolucija Evropskega parlamenta z dne 21. maja 2008 o zeleni knjigi o boljšem razstavljanju ladij (2007/2279(INI))

(2009/C 279 E/09)

Evropski parlament,

- ob upoštevanju zelene knjige o boljšem razstavljanju ladij (KOM(2007)0269), ki jo je sprejela Komisija 22. maja 2007,
- ob upoštevanju členov 2 in 6 Pogodbe, na podlagi katerih je treba zahteve varstva okolja vključevati v opredelitve in izvajanje politik Skupnosti, da se zagotovi spodbujanje okoljskega trajnostnega razvoja gospodarske dejavnosti,

Sreda, 21. maj 2008

- ob upoštevanju smernic za azijske države in Turčijo o varnosti in zdravju pri razstavljanju ladij, ki jih je Mednarodna organizacija dela sprejela (MOD) marca 2004,
 - ob upoštevanju člena 175 Pogodbe,
 - ob upoštevanju Uredbe (ES) št. 1013/2006 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 14. junija 2006 o pošiljkah odpadkov ⁽¹⁾ (uredba o pošiljkah odpadkov),
 - ob upoštevanju Baselske konvencije o nadzoru prehoda nevarnih odpadkov prek meja in njihovega odstranjevanja (Baselska konvencija), ki so jo sprejeli Združeni narodi 22. marca 1989 kot ureditveni okvir za mednarodne pošiljke nevarnih odpadkov;
 - ob upoštevanju člena 45 svojega Poslovnika,
 - ob upoštevanju poročila Odbora za okolje, javno zdravje in varstvo hrane ter mnenj Odbora za industrijo, raziskave in energetiko in Odbora za promet in turizem (A6-0156/2008),
- A. ker se velike morske ladje razstavljajo na južnoazijskih obalah in drugje v razmerah, ki so okolju škodljive in so v nasprotju z načeli glede dostojanstva človeka; ker nekatere od teh ladij izvirajo iz Evropske unije,
- B. ker skrajno nizki stroški dela, popolnoma nezadostni varnostni predpisi in pomanjkljiva ali neobstoječa okoljska zakonodaja v zvezi z razstavljanjem ladij v državah, kot so Bangladeš, Indija in Pakistan, omogočajo dokaj visoke cene za ostanke, zato te države privlačijo lastnike ladij,
- C. ker je Komisija v svoji študiji iz leta 2000 ⁽²⁾ že preučila gospodarski vidik razreza ladij, vendar se je vzdržala kakršnih koli ukrepov, ker je študija pokazala, da je zelo težko doseči gospodarsko upravičeno recikliranje ladij ter hkrati spoštovati okoljske standarde; ker je nesprejemljivo dajati prednost kratkoročnim dobičkom pred človeškimi življenji in onesnaževanjem okolja,
- D. ker je obžalovanja vredno, da se o možnih ukrepih razpravlja šele po tem, ko se je zaradi odmevnih primerov, kot je poskus francoske vlade, da bi letalonosilko „Clémenceau“ razstavila zunaj EU, okrepila ozaveščenost javnosti o tej temi,
- E. ker so bile industrijsko razvite države in države v razvoju zaskrbljene, saj so industrijsko razvite države izvozile vedno več nevarnih odpadkov v države v razvoju, kjer se s temi odpadki ravna nenadzorovano in z visokim tveganjem, zato je bila Baselska konvencija leta 1995 spremenjena tako, da države članice Organizacije za gospodarsko sodelovanje in razvoj (OECD) od takrat naprej ne smejo pošiljati nevarnih odpadkov v države, ki niso članice OECD (baselska prepoved); ker ta sprememba na žalost še ni začela veljati na mednarodni ravni, čeprav je bila v celoti vključena v uredbo o pošiljkah odpadkov,
- F. ker se lahko ladja po členu 2 Baselske konvencije opredeli kot odpadek, medtem ko je po drugih mednarodnih pravilih še vedno opredeljena kot ladja; ker se zaradi sistematičnega izkoriščanja te vrzeli večina ladij iz EU razstavi v Aziji, kar je popolno neupoštevanje baselske prepovedi in ustreznih določb iz uredbe o pošiljkah odpadkov,

⁽¹⁾ UL L 190, 12. 7. 2006, str. 1.

⁽²⁾ Det Norske Veritas / Appledore International, Technological and Economic Feasibility Study of Ship Scrapping in Europe. Končno poročilo (št. 2000-3527), 13.2.2001.

Sreda, 21. maj 2008

- G. ker je Parlament med revizijo uredbe o pošiljkah odpadkov leta 2003 zahteval, da Komisija pripravi smernice za zapolnitev te vrzeli, vendar Svet tega ni sprejel, temveč je nadaljnje ukrepanje za določitev obveznih zahtev na globalni ravni preložil na tri mednarodne organe (Baselsko konvencijo, MOD in Mednarodno pomorsko organizacijo – IMO),
- H. ker plovilo šteje za nevarni odpadek, kadar vsebuje znatne količine nevarnih snovi ali, kot je navedeno v ustreznih klasifikacijski številki odpadkov OECD GC 030 in na seznamu v Baselski konvenciji, kadar iz njih niso bili ustrezno odstranjeni nevarni materiali, in zato država članica, ki takšno ladjo pošlje v državo, ki ni članica OECD, da bi se jo tam razstavilo, krši uredbo o pošiljkah odpadkov, s katero je bila Baselska konvencija prenesena v zakonodajo Skupnosti,
- I. ker morajo biti plovila, ki veljajo za nevarne odpadke, v državi, ki ni članica OECD, razstavljena na okolju varen način oziroma se lahko v državo, ki ni članica OECD, pošljejo šele po sanaciji (ko so iz njih odstranjene vse nevarne snovi); ker se te zahteve sistematično ne upošteva,
- J. ker veljavno pomorsko pravo in konvencije IMO obalnim državam zagotavljata pravico in obveznost, da izvršujejo vse predpise mednarodnega prava o varstvu okolja; vendar se Baselska konvencija redko upošteva pri razstavljanju ladij, med drugim tudi zaradi pomanjkanja politične volje, da bi se zapolnile vrzeli in odpravilo strukturno prelaganje odgovornosti v ladijskem sektorju, kar najbolje ponazarja pojav držav zastave,
- K. ker uredba o pošiljkah odpadkov na EU ravni sicer velja kot ureditveni okvir za izvajanje Baselske konvencije, vključno z izvozom ladij ob koncu njihovega delovanja, vendar je ni mogoče zadovoljivo izvajati v zvezi z izločitvijo ladij, ki so v lasti Evropejcev in ki obratujejo v evropskih vodah ali pod zastavo Evropske unije, ker gredo še na zadnjo običajno plovo in se razglasijo za odpadek šele potem, ko so že zapustile evropske vode, za preprečevanje takšnih kršitev mednarodnega prava in prava Skupnosti pa ni na voljo dodatnih nadzornih mehanizmov ali navodil za izvajanje,
- L. ker je v preambuli uredbe o pošiljkah odpadkov navedeno, da je „treba zagotoviti varno in okolju prijazno razstavljanje ladij zaradi varovanja zdravja ljudi in varstva okolja“,
- M. ker IMO pripravlja konvencijo, ki naj bi zapolnila vrzeli v ureditvi Baselske konvencije in to težavo odpravila povsod po svetu,
- N. ker so na sedmi konferenci pogodbenic Baselske konvencije pogodbenice, vključno z državami članicami Evropske unije, za zagotavljanje strožjega ukrepanja v zvezi s preprečevanjem izvoza strupenih ladij pozvale IMO, da še naprej obravnava vključitev obveznih zahtev v svoje predpise, vključno s sistemom za poročanje o ladjah, namenjenih za razstavljanje, ki zagotavljajo enakovredno raven nadzora kot Baselska konvencija, in da nadaljuje določitev obveznih zahtev za zagotavljanje okolju prijaznega razstavljanja ladij, ki bi lahko vključevalo predhodno dekontaminacijo,
- O. ker osnutek konvencije IMO o recikliranju ladij v sedanji obliki med drugim ne zagotavlja enakovredne ravni nadzora kot Baselska konvencija in uredba o pošiljkah odpadkov, ne preprečuje izvoza strupenih odpadkov v države v razvoju in ne določa mehanizmov, ki temeljijo na načelu onesnaževalec plača, načelu zamenjave za ekološko zasnovane ladje ali revidiranih standardih za odlagališča za recikliranje ladij, ter ga morda ne bodo ratificirale države, ki sedaj reciklirajo ladje, ali pomembnejše države zastave,

Sreda, 21. maj 2008

- P. ker bo v vsakem primeru predvidoma trajalo še leta, preden bo sprejeta takšna konvencija IMO, potem pa bo lahko zaradi dolgotrajnega postopka ratifikacije minilo še nekaj let, preden bo začela veljati,
- Q. ker EU trenutno nima zadostnih zmogljivosti za ekološko razstavljanje svojih ladij (ladij, ki plujejo pod zastavo EU ali imajo lastnika iz EU), zlasti tistih iz trgovskega ladjevja; ker se bo ta problem v letu 2010 močno poslabšal zaradi pospešene izločitve tankerjev z enojnim trupom,
- R. ker so zato konkretni zakonodajni ukrepi na ravni EU nujno potrebni, da ti tankerji z enojnim trupom ne bi povzročili še večje škode na obalah in rečnih bregovih v Južni Aziji; ker neukrepanje ni opravičljivo, zlasti zato, ker so takšni tankerji jasno prepoznavni,
- S. ker primarni trg za razstavljanje ladij zaenkrat v večini primerov deluje v zelo slabih razmerah ob resnih kršitvah socialnih in okoljskih načel ter načel varovanja zdravja, ki veljajo v EU,
1. meni, da je etično nesprejemljivo, da bi se še naprej dopuščalo razstavljanje ladij v razmerah, ki so okolju škodljive in so v nasprotju z načeli dostojanstva človeka, ter tako sprejemalo ogrožanje zdravja več tisoč zaposlenih na Daljnem vzhodu;
 2. priznava, da je EU delno odgovorna za sedanje socialne in okoljske težave na področju razstavljanja ladij; zato zahteva takojšnje dejansko ukrepanje EU v sodelovanju z IMO, da se preneha praksa socialnega in okoljskega dampinga, ki izhaja iz gospodarskih spodbud, ter se doseže trajnostna rešitev na svetovni ravni;
 3. meni, da je etično nesprejemljivo, da nekateri izvajalci razstavljanja izkoriščajo otroke za opravljanje težkega in nevarnega dela, in da bi ti otroci morali imeti na voljo dovolj izobraževalnih in športnih zmogljivosti;
 4. pozdravlja zgoraj navedeno zeleno knjigo Komisije, v kateri so izčrpno predstavljeni veliki družbeni in socialni problemi, povezani z razstavljanjem ladij v Južni Aziji; vendar poudarja, da bi bilo treba to pobudo sprejeti pred najmanj desetimi leti;
 5. meni, da je treba na evropski in mednarodni ravni hitro ukrepati zlasti v zvezi z varovanjem zdravja in okolja, ne da bi se odgovornost preprosto prevalila na druge države; medtem ko bi lahko ta cilj najbolj celovito dosegli s sprejetjem in izvajanjem mednarodne konvencije, v kateri bi bile določene obveznosti za vse strani, udeležene v procesu razstavljanja ladij, pa je ta način poln ovir in zamud ter zato ne bi smel nadomestiti nujnega ukrepanja EU;
 6. meni, da bo razstavljanje ladij še naprej imelo vpliv na družbo in okolje, tudi dolgoročno, zlasti ker število ladij v izgradnji že leta narašča; zato poudarja pomen stalnih evropskih inovacij in razvoja v ladjedelniški industriji, da bi bile ladje boljše in manj škodljive za okolje; zato poziva Komisijo, naj si iskreno prizadeva izvajati program LeaderSHIP 2015;
 7. poudarja, da časa ni več, saj naj bi bilo leta 2010 predvidoma izločenih skoraj 800 tankerjev z enojnim trupom ⁽¹⁾; ugotavlja, da ima prihodnja konvencija IMO za cilj obravnavo te problematike, vendar verjetno ne bo v veljavi pred letom 2012; poziva, da se pred letom 2010, sprejetjem konvencije IMO in kritičnim letom pospešenega izločanja tankerjev z enojnim trupom, sprejmejo učinkoviti ukrepi na ravni EU;

⁽¹⁾ Evropska komisija, generalni direktorat za energijo in promet: Študija svetovalca COWI o izločevanju tankerjev za prevoz nafte in industriji za razstavljanje („Oil tanker phase-out and the ship-scraping industry“), junij 2004.

Sreda, 21. maj 2008

8. poziva Komisijo, naj oblikuje potrebne smernice in mehanizme, po katerih se vsaka izrabljena ladja, ki ne izpolnjuje vseh zahtev mednarodnih konvencij in zato nima ustreznega potrdila, ki ga izdajo v EU priznani registri, obravnava kot odpadek v skladu z opredelitvijo iz Direktive 2006/12/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 5. aprila 2006 o odpadkih ⁽¹⁾, da bi se preprečilo izogibanje določbam uredbe o pošiljkah odpadkov, naj preuči, kdaj se lahko državo članico obravnava kot državo izvoza na podlagi uredbe o pošiljkah odpadkov, vključno z državami pristanišča, državami zastave in državami s pristojnostjo nad lastnikom, ter naj zagotovi, da bi se ladjam, ki so prišle do konca svoje dobe uporabe, zagotovilo gladek in varen umik s trga;

9. poziva države članice in Komisijo, naj učinkoviteje izvajajo uredbo o pošiljkah odpadkov, s tem da se oblastem držav članic omogoči strožje spremljanje in nadzor, da lahko države pristanišča, države zastave in države s pristojnostjo nad lastnikom (povzročitelji odpadkov) ladjo razglasijo za izločeno in s tem za odpadek, ne glede na to, ali je ladja primerna za plovo ali ne;

10. podpira pobude na mednarodni ravni za doseganje minimalnih obveznih standardov glede recikliranja ladij ter za spodbujanje okolju prijaznih obratov za recikliranje ob upoštevanju delovnih pogojev ter z njimi povezanih vprašanj zdravja in varnosti, zlasti na odpadkih v Južni Aziji, da bi zaščitili delavce in okolje pred škodljivimi vplivi nevarnih odpadkov in nevarnim načinom dela;

11. poziva Komisijo, naj sestavi in vzdržuje seznam morskih ladij, katerih izločitev se pričakuje v naslednjih letih, in oblikuje mehanizme, v skladu s katerimi se takšne ladje štejejo za „predhodni odpadek“, za katere je treba pred prodajo za razrez pripraviti načrt za odstranitev; poziva države članice in pristaniške oblasti, ki morajo imeti pristojnost določati, katere ladje so blizu konca svoje dobe uporabe, naj na podlagi tega seznama poostrijo nadzor nad izrabljenimi ladjami; v zvezi s tem meni, da bi bilo zaželeno, da se hitro sprejme predlagana sprememba direktive o pomorski inšpekciji ⁽²⁾;

12. poziva Komisijo in države članice, naj s pogajanjem uskladijo konvencijo IMO, ki bo vključevala visoke obveznosti in stroge predpise ter:

- zagotavljala vsaj enakovredno raven nadzora kot Baselska konvencija,
- določala visok globalni varnostni in okoljski standard za recikliranje ladij, ki ga revidira in certificira tretja stran,
- izloči nasedanje kot primerno metodologijo razstavljanja,
- ne bo omogočala razstavljanja ladij, ki ga izvedejo nepogodbence,
- določala načelo zamenjave, da se pri gradnji novih ladij odpravi sedanja uporaba nevarnih snovi;

in meni, da je treba v prihodnji konvenciji IMO predpisati, da morajo biti vse nevarne snovi odstranjene iz izrabljenih ladij, preden se te ladje razstavijo v državah, ki niso članice OECD, oziroma se pošljejo v posebej pooblaščen obrate za reciklažo v državah OECD ali EU, ki ustrezajo strogim varnostnim in okoljskim zahtevam;

13. poziva Komisijo, naj razmisli o mogočih ukrepih za zmanjšanje morebitnih finančnih posledic razstavljanja ladij, tako da se določijo strožji standardi proizvodnje, kot je omejitev uporabe nekaterih nevarnih snovi;

⁽¹⁾ UL L 114, 27.4.2006, str. 9.

⁽²⁾ Direktiva Sveta 95/21/ES z dne 19. junija 1995 o uveljavitvi mednarodnih standardov za varnost ladij, preprečevanje onesnaževanja ter pogoje za življenje in delo na ladjah, ki uporabljajo pristanišča Skupnosti in plovejo v vodah v pristojnosti držav članic (UL L 157, 7.7.1995, str. 1).

Sreda, 21. maj 2008

14. močno priporoča, naj si EU prizadeva za zagotovitev minimalnih standardov, ki zagotavljajo največje varovanje okolja, zdravja in varnosti ter vključujejo zlasti pravila za načrtovanje in gradnjo ladij, njihovo delovanje, pripravo ladij za recikliranje, delovanje obratov za recikliranje ladij in določitev ustreznega mehanizma izvajanja za recikliranje ladij, vključno z zahtevami za certificiranje in poročanje;

15. poziva Komisijo k nujnemu izvajanju zanesljivega sistema za preverjanje, ali se Baselska konvencija o ladjah, namenjenih za razrez, uporablja ali ne;

16. meni, da mora biti spremljanje izvajanja določb prihodnje konvencije IMO prav tako strogo kot v Baselski konvenciji, da je treba v njej predpisati upoštevanje vseh ustreznih standardov in obveznosti MOD, da ne sme biti nobenih izjem, da je treba odpraviti resne pomanjkljivosti v interpretaciji in izvajanju obstoječega ureditvenega okvira ter da je treba preprečiti, da bi se izrabljene ladje, ki nosijo nevarne odpadke, ali ki same veljajo za nevarne odpadke, pošiljale v države, ki niso članice OECD, v države članice OECD brez ustreznih odlagališč ali v države, ki niso pogodbenice te konvencije;

17. poudarja potrebo po krepitevi ukrepov na evropski in mednarodni ravni, ki so jih sprejele Komisija in države članice ter so osredotočeni na zaščito minimalnih standardov, ki zagotavljajo najvišje ravni varstva okolja, zdravja in varnosti, ter na zavezanost načelom iz člena 34 in 36 uredbe o pošiljkah odpadkov (izvajanje baselske prepovedi), katerega namen je prepovedati izvoz nevarnih odpadkov v države v razvoju; zato poziva Komisijo, da predlaga uredbo o načrtovanju in gradnji ladij, njihovem delovanju v celotnem življenjskem obdobju in pripravi na recikliranje, delovanju obratov za recikliranje ladij ter določitev ustreznega mehanizma izvajanja za recikliranje ladij, vključno z zahtevami za certificiranje in poročanje;

18. poziva Komisijo, naj upošteva odločitve s prihodnjega tretjega zasedanja skupne delovne skupine ILO/IMO/Baselska konvencija o razrezu ladij glede skupnih dejavnosti tehničnega sodelovanja in usklajenega pristopa k začasnim ukrepom, ki jih je treba sprejeti, dokler ne začne veljati nova konvencija IMO o recikliranju ladij;

19. poziva k takojšnjemu ukrepanju za razvoj konkurenčne industrije za okolju varno razstavljanje ladij in sanacijo (predčiščenje) v EU; v zvezi s tem poziva države članice, naj zahtevajo predčiščenje in okolju varno razstavljanje vseh ladij, ki so v državni lasti, vključno z vojaškimi, in naj jih razstavljajo na varen in okolju prijazen način v odlagališčih EU, kar je treba izvesti na podlagi javnih razpisov s strogimi pravili v zvezi z javnimi naročili ob popolnem upoštevanju uredbe o pošiljkah odpadkov; meni, da je treba podpirati izgradnjo zmogljivosti za razstavljanje v evropskih odlagališčih v okviru skupne industrijske strukturne in kohezijske politike;

20. meni, da morajo imeti vse ladje, ki plujejo pod zastavo države članice, in vse ladje, ki se ustavljajo v pristaniščih EU, seznam materialov in izdelkov, ki so bili uporabljeni pri njihovi gradnji in opremljanju;

21. poziva Komisijo, naj pripravi seznam prednostnih obratov za recikliranje ladij, ki izpolnjujejo priznane mednarodne standarde o človekovih pravicah ter zdravju in varstvu; podpira sisteme izdajanja potrdil in označevanja, ki jih je predlagala Komisija, za varne in okolju prijazne obrate za recikliranje, pri čemer mora biti finančna pomoč Skupnosti za pomorsko industrijo vezana na zahtevo, da so obrati za recikliranje v skladu z uredbo o pošiljkah odpadkov in drugimi zahtevami EU, kot je uporaba certificiranih in redno revidiranih odlagališč; poudarja, da pri tem ne gre za uničevanje južnoazijskega trga razstavljanja ladij, temveč za ohranjanje le-tega na podlagi okolju prijaznejših metod;

Sreda, 21. maj 2008

22. meni, da mora EU prevzeti vodilno vlogo in spodbujati ukrepe na svetovni ravni z jasnim ciljem, da se sedanja praksa razstavljanja ladij v južni Aziji postopno preneha, ter delovati v smeri sprejetja in izvajanja mednarodne konvencije, ki opredeljuje okoljska in socialna merila za vse udeležene strani;

23. poziva h globalni strategiji, ki bo zagotovila, da bo recikliranje ladij potekalo na način, da bodo vsi udeleženi (tudi lastniki ladij, obrati za reciklažo/odstranjevanje nevarnih snovi, država zastave in država, v kateri se bo opravila reciklaža) usklajeni in bodo prevzeli svoj delež odgovornosti;

24. poziva Komisijo, naj predlaga konkretne ukrepe za prenos znanja in tehnologij, da se južnoazijskim odlagališčem omogoči izpolnjevanje mednarodnih varnostnih in okoljskih standardov; meni, da je treba ta cilj upoštevati tudi v širšem okviru politike EU o razvojni pomoči za te države; meni, da je v tem primeru treba uporabiti tudi znanje sindikatov in nevladnih organizacij;

25. pozdravlja rezultate projekta ShipDismantl, ki ga financira sedmi okvirni program za raziskave in tehnološki razvoj, v okviru katerega se razvijajo podporni sistemi, ki bodo za industrijo razstavljanja ladij po svetu brezplačni; je prepričan, da bodo mogoče dodatne izboljšave kot rezultat novih pozivov za zbiranje predlogov, ki se zlasti osredotočajo na strategije za izrabljene ladje;

26. poziva Komisijo, naj dodatno preuči in pozorno ovrednoti prednosti okrepljenega finančnega sodelovanja in neposrednih naložb v izbrana južnoazijska območja za razstavljanje ter tako prispeva k oblikovanju mreže certificiranih območij za razstavljanje, ki jih odobri EU in ki lahko ustvarijo večji donos naložb v gospodarskem, okoljskem in socialnem smislu;

27. meni, da je treba za trajno rešitev tega problema strogo upoštevati načelo plača povzročitelj obremenitve, načelo razširjene odgovornosti proizvajalca in načelo odgovornosti proizvajalca;

28. meni, da je upravljavec/lastnik ladje vedno odgovoren za kakršne koli škodljive vplive razstavljanja na delavce, javno zdravje ali okolje ne glede na to, kje se razstavljanje izvaja (v EU ali zunaj nje);

29. pozdravlja predlog za ustanovitev sklada za razstavljanje ladij ter poziva Komisijo in države članice, naj se v okviru IMO in na ravni EU odločno zavzamejo za ustanovitev takšnega sklada; v zvezi s tem poziva Komisijo, naj preuči razpoložljive finančne mehanizme, skupaj z ladjedelnici in lastniki ladij in vključno z obveznim zavarovanjem in uporabo pristaniških pristojbin, z davki na nove ladje in letnimi dajatvami v zvezi z vpisnino v IMO, za zagotovitev okolju varnega razstavljanja po spložitvi ob upoštevanju, da ima lahko plovilo v obdobju uporabe več kot enega lastnika;

30. naroči svojemu predsedniku, naj to resolucijo posreduje Svetu, Komisiji, vladam in parlamentom držav članic, vladam Turčije, Bangladeša, Kitajske, Pakistana in Indije ter Mednarodni pomorski organizaciji.