

Mercredi, 21 mai 2008

22. invite la Commission et les États membres à introduire des politiques efficaces afin de combler le fossé entre les salaires perçus par les hommes et les femmes; observe que, dans le domaine des sciences, le principe d'égalité de rémunération doit aussi s'appliquer aux subventions et bourses d'études;
23. prie la Commission et les États membres de prévoir des fonds de recherche axés sur les femmes afin de compenser le sous-financement des femmes travaillant dans la recherche;
24. souligne qu'il importe d'inciter les jeunes filles à se lancer dans une carrière scientifique et propose que la Commission et les États membres œuvrent dans ce sens en érigeant des chercheuses en modèle à suivre et en adoptant et appliquant d'autres mesures permettant d'atteindre cet objectif;
25. engage les États membres à conduire des actions de sensibilisation visant à informer les jeunes filles et à les encourager à suivre des études universitaires et à obtenir des diplômes scientifiques et techniques; appelle les États membres à améliorer les procédures de partage des connaissances, tant il est vrai que les États membres présentent des profils très différents de choix de filière d'enseignement;
26. souligne la nécessité de mettre en place dans les universités des programmes spéciaux visant à inciter davantage les jeunes filles et les femmes à s'engager dans des carrières scientifiques;
27. invite la Commission et les États membres à instaurer des programmes destinés à encadrer et à soutenir les jeunes femmes scientifiques afin qu'elles participent aux programmes de recherche et souscrivent aux demandes de subventions, de façon à les aider à poursuivre leurs activités dans les universités et dans la recherche;
28. salue les travaux menés par des organisations non gouvernementales et des agences au niveau européen et national afin d'accroître la participation des femmes dans le monde scientifique et d'augmenter le nombre de femmes scientifiques occupant des postes de décision;
29. demande à la Commission et aux États membres de poursuivre la mise en réseau de femmes scientifiques aux niveaux national, régional et de l'Union, car la mise en réseau est reconnue comme un moyen essentiel de renforcer la position des femmes afin d'attirer un plus grand nombre d'entre elles vers les carrières scientifiques et d'inciter les femmes scientifiques à participer au débat politique et à améliorer leur évolution professionnelle;
30. charge son Président de transmettre la présente résolution au Conseil, à la Commission, au Comité économique et social européen, au Comité des régions ainsi qu'aux gouvernements et aux parlements des États membres.

Amélioration des pratiques de démantèlement des navires (Livre vert)

P6_TA(2008)0222

Résolution du Parlement européen du 21 mai 2008 sur le Livre vert sur l'amélioration des pratiques de démantèlement des navires (2007/2279(INI))

(2009/C 279 E/09)

Le Parlement européen,

- vu le Livre vert sur l'amélioration des pratiques de démantèlement des navires (COM(2007)0269), adopté par la Commission le 22 mai 2007,
- vu les articles 2 et 6 du traité, selon lesquels les exigences en matière de protection de l'environnement doivent être intégrées dans les divers secteurs de la politique communautaire en vue de promouvoir un développement de l'activité économique qui soit durable du point de vue de l'environnement,

Mercredi, 21 mai 2008

- vu les principes directeurs de l'Organisation internationale du travail (OIT) pour les pays d'Asie et la Turquie sur la sécurité et la santé dans la démolition des navires, adoptés en mars 2004,
 - vu l'article 175 du traité,
 - vu le règlement (CE) n° 1013/2006 du Parlement européen et du Conseil du 14 juin 2006 concernant le transfert de déchets ⁽¹⁾ (le règlement concernant les transferts de déchets),
 - vu la convention de Bâle sur le contrôle des mouvements transfrontières de déchets dangereux et de leur élimination (la convention de Bâle), adoptée le 22 mars 1989 par les Nations unies en tant que cadre permettant de réglementer les transports internationaux de déchets dangereux,
 - vu l'article 45 de son règlement,
 - vu le rapport de la commission de l'environnement, de la santé publique et de la sécurité alimentaire et les avis de la commission de l'industrie, de la recherche et de l'énergie et de la commission des transports et du tourisme (A6-0156/2008),
- A. considérant que, sur diverses plages en Asie du Sud et ailleurs, d'énormes navires sont démantelés dans des conditions épouvantables pour l'environnement et des conditions de travail indignes de l'homme; considérant qu'une partie de ces navires provient de l'Union européenne,
- B. considérant qu'en raison du coût extrêmement faible de la main d'œuvre, de normes totalement insuffisantes en matière de sécurité et de l'absence complète de normes concernant l'environnement s'agissant du démantèlement de navires dans des pays tels que le Bangladesh, l'Inde, le Pakistan, des prix relativement élevés sont payés pour la ferraille, incitant de nombreux armateurs à opter pour ces pays,
- C. considérant que, dans une étude datant de 2000 ⁽²⁾, la Commission avait examiné l'aspect économique du démantèlement de navires, mais s'était abstenue de prendre des mesures, l'étude ayant conclu qu'il est extrêmement difficile d'assurer la rentabilité économique du recyclage de navires tout en respectant des normes solides de protection de l'environnement; considérant que cette primauté des bénéfices à court terme sur des vies humaines et la pollution de l'environnement est inadmissible,
- D. considérant qu'il est déplorable que l'on n'envisage d'intervenir qu'une fois que l'opinion publique a pris conscience du problème après des événements retentissants tels que la tentative du gouvernement français de se débarrasser de son porte-avion Clémenceau en-dehors de l'Union,
- E. considérant qu'au niveau politique, les inquiétudes des pays tant industrialisés qu'en développement concernant les volumes croissants de déchets dangereux transférés par les pays industrialisés vers les pays en développement pour y être traités de manière non contrôlée et dangereuse ont abouti à l'adoption, en 1995, d'une modification de la convention de Bâle, en vertu de laquelle il est strictement interdit de transférer des déchets dangereux de pays de l'Organisation de coopération et de développement économiques (OCDE) vers des pays ne faisant pas partie de l'OCDE (l'interdiction de Bâle); considérant que cette modification, bien qu'incorporée intégralement dans le règlement concernant les transferts de déchets, n'a malheureusement pas encore été entérinée au niveau international,
- F. considérant qu'il peut arriver qu'un navire devienne un déchet au sens de l'article 2 de la convention de Bâle, tout en pouvant être défini comme navire en vertu d'autres règles internationales; considérant que cette lacune est systématiquement exploitée, de sorte que la plupart des navires de l'Union sont démantelés en Asie en faisant totalement fi de l'interdiction de Bâle et des dispositions correspondantes du règlement concernant les transferts de déchets,

⁽¹⁾ JO L 190 du 12.7.2006, p. 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.

Mercredi, 21 mai 2008

- G. considérant que naguère, en 2003, le Parlement a demandé, dans le cadre de la révision du règlement concernant les transferts de déchets, d'élaborer des lignes directrices pour combler cette lacune, mais que le Conseil s'y est opposé, préférant confier la suite du processus aux travaux menés conjointement par trois organismes internationaux (Convention de Bâle, OIT et OMI) en vue d'établir des critères contraignants au niveau mondial,
- H. considérant que tout navire contenant des volumes considérables de matières dangereuses ou dont ces matières n'ont pas été correctement retirées selon la formulation du code de déchets GC 030 de l'OCDE et selon la liste de la convention de Bâle représente un déchet dangereux et que, par conséquent, le transfert d'un tel navire de l'Union vers un pays non membre de l'OCDE en vue d'y être démantelé relève du règlement concernant les transferts de déchets, qui a transposé la convention de Bâle dans le droit communautaire,
- I. considérant que les navires considérés comme déchets dangereux doivent être démantelés dans un pays de l'OCDE selon des pratiques respectueuses de l'environnement et ne peuvent être transférés vers des pays non membres de l'OCDE que s'ils ont été décontaminés (de sorte qu'il n'y a plus de déchets dangereux); considérant que cette exigence est cependant systématiquement contournée,
- J. considérant que tant le droit maritime que les conventions de l'OMI stipulent que les États côtiers ont le droit et l'obligation d'appliquer toutes les règles juridiques internationales pertinentes en vue de protéger l'environnement; considérant néanmoins que la convention de Bâle est rarement respectée en ce qui concerne le démantèlement de navires, entre autres parce qu'il manque la volonté politique de combler les lacunes et de s'attaquer à la dissimulation structurelle des responsabilités dans le domaine de la navigation, dont la meilleure illustration est le phénomène des États du pavillon,
- K. considérant qu'au niveau de l'Union, le règlement concernant les transferts de déchets constitue le cadre réglementaire permettant de mettre en œuvre la convention de Bâle, y compris l'exportation de navires en fin de vie; considérant que l'application de ce règlement n'est pas respectée au niveau des navires en fin de vie, parce que les navires possédés par des Européens, opérant dans des eaux européennes ou battant un pavillon de l'Union partent pour un voyage final «normal» et ne sont déclarés comme déchets que lorsqu'ils ont déjà quitté les eaux européennes, aucun autre mécanisme de contrôle ou disposition contraignante ne pouvant interrompre ces violations du droit international et communautaire,
- L. considérant que le préambule du règlement concernant les transferts de déchets stipule qu'il est nécessaire de veiller à ce que le démantèlement des navires soit réalisé d'une manière sûre et écologiquement rationnelle afin de préserver la santé humaine et l'environnement,
- M. considérant que l'OMI, en vue de combler les lacunes décelées au niveau de la mise en œuvre de la convention de Bâle, élabore actuellement une convention visant à résoudre ce problème au niveau planétaire,
- N. considérant que, lors de la septième conférence des parties à la convention de Bâle, les parties, dont les États membres de l'Union, ont invité l'OMI, en vue d'assurer une plus grande rigueur dans la prévention de l'exportation de navires toxiques, à continuer à envisager l'incorporation, dans ses réglementations, de dispositions contraignantes, y compris un système d'information concernant les navires destinés au démantèlement, qui garantisse un niveau de contrôle équivalent à celui mis en place par la convention de Bâle et à poursuivre les travaux visant à garantir la gestion écologiquement rationnelle du démantèlement de navires, qui pourrait également inclure la prédécontamination,
- O. considérant que, sous sa forme actuelle, le projet de convention de l'OMI sur le recyclage des navires n'a pas instauré un niveau de contrôle équivalent à celui de la convention de Bâle et du règlement concernant les transferts de déchets, ne cherche pas à prévenir l'exportation de déchets toxiques vers des pays en développement et n'envisage, parmi d'autres mesures, ni mécanismes reposant sur le principe du pollueur-payeur ou le principe de substitution pour la conception de navires écologiques, ni des normes vérifiées pour les chantiers de recyclage des navires, et ne sera sans doute pas ratifié par les États actuels abritant le recyclage de navires ou des États importants du pavillon,

Mercredi, 21 mai 2008

- P. considérant que l'on escompte cependant que l'adoption de pareille convention de l'OMI pourra prendre des années, après quoi la mise en œuvre prendra de nouveau plusieurs années en raison d'une longue procédure de ratification,
- Q. considérant que les capacités de l'Union sont insuffisantes au niveau d'un démantèlement propre de ces navires (battant pavillon de l'Union ou possédés par des propriétaires de l'Union) et qu'il en est en particulier ainsi pour la flotte marchande; considérant que cette insuffisance va dramatiquement s'aggraver en 2010 en raison de l'élimination accélérée des pétroliers monocoques,
- R. considérant par conséquent qu'il est extrêmement urgent d'agir sur le plan réglementaire au niveau de l'Union si ces pétroliers monocoques ne doivent pas détériorer davantage les plages et les rivages de l'Asie du Sud; considérant qu'il n'y a aucune raison pour ne pas agir, en particulier parce que ces pétroliers monocoques peuvent être clairement identifiés,
- S. considérant qu'à l'heure actuelle le marché primaire du démantèlement de navires fonctionne, dans la plupart des cas, dans des conditions particulièrement déplorables, qui sont tout à fait incompatibles avec les principes adoptés par l'Union en matière de protection sociale, d'environnement et de santé;
1. estime qu'il est inacceptable, d'un point de vue éthique, de laisser perdurer les conditions inhumaines et dévastatrices pour l'environnement s'agissant du démantèlement de navires et de tolérer, partant, les risques pour la santé infligés à des milliers d'ouvriers en Extrême-Orient;
 2. reconnaît que l'Union est en partie responsable des problèmes sociaux et environnementaux existant dans le secteur du démantèlement des navires; demande dès lors qu'elle prenne des mesures immédiates et concrètes, en coopération avec l'OMI, afin de mettre un terme au dumping social et environnemental découlant des incitations économiques et de trouver une solution durable à l'échelle mondiale;
 3. considère qu'il est inacceptable d'un point de vue éthique que les enfants soient utilisés par certaines entreprises de démantèlement pour effectuer des tâches dures et dangereuses alors qu'il faudrait mettre à la disposition de ces enfants des structures d'éducation et de loisirs en nombre suffisant;
 4. accueille favorablement l'analyse approfondie effectuée par le livre vert des principaux problèmes sociaux et écologiques découlant des activités de démantèlement de navires dans les pays du sud de l'Asie; observe néanmoins que cette initiative a au moins dix ans de retard;
 5. estime qu'il est urgent de prendre des mesures concrètes, au niveau européen et international, l'objectif premier étant de protéger l'environnement et la santé publique sans se décharger, ce faisant, des problèmes sur d'autres pays; alors même que la manière la plus aboutie de réaliser cet objectif consisterait en l'adoption et la mise en œuvre d'une convention internationale définissant les obligations incombant à toutes les parties associées au processus de démantèlement de navires, et considère que cette approche se heurte à toutes sortes d'obstacles et de retards, et ne devrait pas, par conséquent se substituer à une action urgente de l'Union;
 6. signale que les répercussions sociales et écologiques liées au démantèlement des navires apparaîtront également à plus long terme, parce que le nombre des navires en construction ne cesse d'augmenter depuis des années; souligne dès lors l'importance que ne doivent cesser de revêtir l'innovation à l'échelle européenne et le développement dans l'industrie de la construction navale si l'on veut des navires plus performants et respectueux de l'environnement; appelle dès lors la Commission à poursuivre sans faillir la mise en œuvre du programme LeaderSHIP 2015;
 7. souligne qu'il n'y a pas de temps à perdre parce qu'en 2010, l'on s'attend à ce que presque 800 pétroliers monocoques devront être démantelés ⁽¹⁾; note qu'une future convention de l'OMI a pour objectif de s'attaquer au problème, mais qu'elle n'entrera probablement pas en vigueur avant 2012; demande par conséquent que des mesures concrètes soient arrêtées d'ici à 2010, avant l'adoption de la convention de l'OMI et avant l'année où le processus d'élimination accélérée des pétroliers monocoques atteindra son point culminant;

(1) Commission européenne, DG Énergie et transport: *Oil Tanker Phase Out and the Ship Scrapping Industry*, rapport final COWI, juin 2004.

Mercredi, 21 mai 2008

8. invite la Commission à élaborer les lignes directrices et les mécanismes nécessaires visant à faire en sorte que soit considéré comme «déchets», conformément à la définition figurant dans la directive 2006/12/CE du Parlement européen et du Conseil, du 5 avril 2006, relative aux déchets ⁽¹⁾, tout navire destiné au démantèlement qui ne remplit pas toutes les dispositions de conventions internationales et n'est donc pas muni des certificats en vigueur délivrés par les registres maritimes reconnus par l'Union, ainsi qu'à examiner la question de savoir si un État membre peut être considéré comme un «État d'exportation» en vertu du règlement concernant les transferts de déchets, d'examiner également la question de savoir si un État membre peut être considéré comme un «État d'exportation» en vertu du règlement concernant les transferts de déchets, y compris les États du port, les États du pavillon et les États dont la juridiction concerne les armateurs, et d'assurer le retrait normal et sûr du marché des navires arrivés en fin de vie;

9. demande aux États membres et à la Commission d'améliorer la mise en œuvre du règlement concernant les transferts de déchets grâce à des contrôles plus rigoureux et à la surveillance par les autorités portuaires dans les États membres, afin d'autoriser les États du port, les États du pavillon et les États dont la juridiction concerne les propriétaires (producteurs de déchets) à déclarer qu'un navire est «en fin de vie» et constitue, par conséquent, un déchet, que le navire soit toujours opérationnel ou non;

10. soutient les initiatives menées au niveau international en vue d'établir des normes minimales et contraignantes concernant le recyclage des navires et à promouvoir des installations de recyclage propres compte tenu des conditions de travail et des questions connexes concernant la santé et la sécurité, notamment dans les chantiers de déchirage en Asie du Sud, afin de protéger les ouvriers et l'environnement contre les répercussions négatives des déchets dangereux et des conditions de travail dangereuses;

11. invite la Commission à établir et à actualiser une liste mentionnant les navires susceptibles d'être démantelés dans les années à venir ainsi qu'à envisager des mécanismes en vertu duquel sont considérés comme «navires avant déchet» les navires pour lesquels un plan de mise au rebut doit être élaboré avant qu'ils soient vendus pour être démantelés; demande aux États membres et aux autorités portuaires, qui doivent pouvoir identifier les navires «en fin de vie», d'utiliser cette liste pour exercer un contrôle renforcé sur ces navires qui seront probablement démantelés; est par conséquent favorable à l'adoption, dans les meilleurs délais, de la proposition de révision de la directive relative au contrôle des navires par l'État du port ⁽²⁾;

12. invite la Commission et les États membres à négocier une convention de l'OMI incorporant de vastes obligations et dispositions qui:

- garantissent un niveau de contrôle au moins équivalent à celui de la convention de Bâle,
- instaurent une norme élevée et globale en matière de sécurité et d'environnement du démantèlement de navires, contrôlés et certifiés par une tierce partie,
- condamnent l'échouage sur les plages comme méthode appropriée de démantèlement,
- n'autorisent pas le démantèlement de navires par des pays non parties à la convention,
- instaurent le principe de substitution en vue de mettre un terme à l'utilisation faite actuellement de matériaux dangereux dans la construction de nouveaux navires;

et estime que cette future convention doit exiger que tous les matériaux dangereux soient retirés de navires déclassés avant leur démantèlement dans des pays non membres de l'OCDE ou bien envoyés à des installations de recyclage dûment autorisées dans des pays de l'OCDE ou de l'Union et satisfaisant à des normes claires en matière de sécurité et d'environnement;

13. invite la Commission à envisager des mesures permettant de réduire les incidences financières éventuelles du démantèlement des navires en établissant des normes de fabrication plus rigoureuses, consistant par exemple à limiter l'utilisation de certaines substances dangereuses;

⁽¹⁾ JO L 114 du 27.4.2006, p. 9.

⁽²⁾ Directive 95/21/CE du Conseil, du 19 juin 1995, concernant l'application aux navires faisant escale dans les ports de la Communauté ou dans les eaux relevant de la juridiction des États membres des normes internationales relatives à la sécurité maritime, à la prévention de la pollution et aux conditions de vie et de travail à bord des navires (JO L 157 du 7.7.1995, p. 1).

Mercredi, 21 mai 2008

14. recommande instamment que les efforts de l'Union soient axés sur la préservation de normes minimales garantissant une protection maximale de l'environnement, de la santé et de la sécurité et comprenant en particulier des réglementations ayant trait à la conception et à la construction de navires, à leur fonctionnement, à la préparation de navires en vue de leur recyclage, au fonctionnement des installations de recyclage des navires ainsi qu'à la mise en place d'un mécanisme approprié comportant des contraintes pour le recyclage de navires, y compris les exigences en matière de certification et de notification;

15. invite la Commission à mettre en place sans délai un système de contrôle infaillible de la mise en œuvre de la convention de Bâle s'agissant des navires destinés à être démantelés;

16. déclare que le contrôle de la mise en œuvre de la future convention de l'OMI doit être aussi rigoureux que pour la convention de Bâle: toutes les normes et les obligations pertinentes de l'OIT doivent être incorporées dans la réglementation, aucune exception ne doit être tolérée, de graves déficiences au niveau de l'interprétation et de la mise en œuvre du cadre réglementaire existant doivent être éliminées et il faut éviter que les navires en fin de vie transportant des déchets dangereux ou qui constituent eux-mêmes des déchets dangereux puissent se diriger vers des pays qui ne font pas partie de l'OCDE, ou vers des États membres de l'OCDE qui ne disposent que d'installations insuffisantes ou vers des pays qui n'ont pas signé la convention;

17. insiste sur la nécessité de renforcer les mesures prises par la Commission et les États membres, à l'échelle européenne et internationale, visant le maintien des normes minimales garantissant les niveaux les plus élevés de protection de l'environnement, de la santé et de la sécurité et le respect du principe consacré par les articles 34 et 36 du règlement concernant les transferts de déchets (mettant en œuvre l'interdiction de Bâle), destiné à interdire l'exportation de déchets dangereux vers les pays en développement; invite, à cette fin, la Commission à proposer un règlement sur la conception et la construction des navires, leur exploitation tout au long de leur cycle de vie et leur préparation au recyclage, l'exploitation des installations de recyclage des navires et l'établissement d'un mécanisme d'exécution approprié pour le recyclage des navires, comprenant des dispositions relatives à la certification et aux rapports à fournir;

18. invite la Commission à tenir compte des décisions prises prochainement, lors de la troisième session du groupe de travail commun OIT/OMI/Convention de Bâle sur le démantèlement de navires, concernant des activités communes de coopération technique ainsi qu'une approche coordonnée de mesures intérimaires devant être prises sous réserve de l'entrée en vigueur de la nouvelle convention de l'OMI sur le recyclage des navires;

19. insiste pour que des mesures soient prises sans délai pour soutenir le développement d'un démantèlement et d'un pré-nettoyage compétitifs et propres de navires dans l'Union; invite instamment les États membres, dans ce contexte, à exiger un pré-nettoyage et un recyclage propre de tous les navires que possède l'État, y compris les navires de guerre, et à les démanteler de manière sûre et écologiquement rationnelle dans des installations de l'Union, services devant être effectués via le marché public, selon des règles d'adjudication strictes, dans le respect absolu du règlement concernant les transferts de déchets; est par ailleurs d'avis que le développement d'activités de recyclage dans les chantiers navals européens doit être soutenu dans le cadre de la politique industrielle, structurelle et de cohésion de l'Union;

20. estime qu'il est justifié d'imposer à tous les navires battant pavillon d'un État membre et à tous les navires faisant escale dans les ports de l'Union l'obligation d'avoir à leur bord la liste des matériaux et produits utilisés pour leur construction et leur équipement;

21. demande à la Commission d'établir une liste des installations de recyclage de navires jugées meilleures en ce qu'elles se conforment aux normes reconnues au niveau international en matière de Droits de l'homme, de santé et de sécurité; se félicite de la suggestion de la Commission de mettre en place des systèmes de certification et d'étiquetage pour les installations de recyclage sûres et propres, et estime que la Communauté ne devrait accorder de subventions à l'industrie navale qu'à la condition qu'ils respectent le règlement concernant les transferts de déchets et d'autres exigences de l'Union, tel que le fait d'avoir recours à des installations certifiées et régulièrement contrôlées; souligne que l'objectif ne peut pas être de détruire le marché du démantèlement de navires en Asie du Sud, mais précisément de le préserver en stimulant le démantèlement écologiquement rationnel;

Mercredi, 21 mai 2008

22. estime que l'Union doit montrer la voie à suivre et encourager l'adoption de mesures globales clairement axées sur l'abandon progressif des pratiques actuelles de démantèlement de navires en Asie du Sud, et s'orienter vers l'adoption et la mise en œuvre d'une convention internationale fixant les normes environnementales et sociales applicables à toutes les parties concernées;

23. demande que soit élaborée une stratégie globale garantissant que le recyclage des navires se fasse de manière telle que tous les acteurs impliqués dans la procédure (y compris les propriétaires des navires, les installations de recyclage ou de démantèlement, l'État du pavillon, l'État où s'opère le recyclage de navires etc.) coordonnent leurs efforts et assument la part de responsabilité qui leur incombe;

24. demande à la Commission de proposer des mesures concrètes incitant le transfert de savoir-faire et de technologie, afin d'aider les chantiers de démantèlement en Asie du Sud à respecter les normes internationales en matière de sécurité et d'environnement; estime que cet objectif doit également être pris en considération dans le cadre plus large de la politique d'aide au développement de l'Union dans ces pays; est d'avis qu'à ce niveau, il convient également d'exploiter l'éventuelle expertise de syndicats et d'organisations non gouvernementales;

25. se félicite des résultats déjà obtenus grâce au projet ShipDismantl financé par le septième programme-cadre pour la recherche et le développement, dans le cadre duquel des systèmes d'aide sont mis au point qui seront mis gratuitement à la disposition du secteur du démantèlement des navires partout dans le monde; est convaincu que de nouveaux appels à propositions axés spécifiquement sur des stratégies de fin de vie des navires permettront d'apporter encore des améliorations;

26. invite la Commission à examiner de façon plus approfondie et à évaluer minutieusement les avantages à tirer d'une coopération financière renforcée avec des sites de démantèlement d'Asie du Sud triés sur le volet et d'investissements directs dans ces sites, et à contribuer ainsi à la formation d'un réseau de sites de démantèlement certifiés, agréés par l'Union, capable de produire un meilleur rendement des investissements sur les plans économique, environnemental et social.

27. est d'avis que le principe du pollueur-payeur, le principe de la responsabilité élargie du producteur ainsi que celui de la responsabilité du producteur, doivent être largement appliqués pour résoudre ce problème au niveau structurel;

28. estime que l'armateur/propriétaire demeure à tout instant responsable des répercussions négatives du démantèlement tant sur les ouvriers que sur la santé publique et l'environnement, indépendamment du lieu où se déroule le démantèlement (que ce soit au sein ou en dehors de l'Union);

29. se félicite de la proposition visant à mettre en place un fonds pour le démantèlement de navires et invite la Commission et les États membres à s'employer énergiquement à poursuivre l'objectif de la création d'un fonds de ce type simultanément au niveau de l'OMI et de l'Union; dans ce contexte, demande à la Commission d'étudier également les mécanismes financiers disponibles, en impliquant à la fois les chantiers navals et les armateurs, en ce compris une assurance obligatoire, le recours à des taxes portuaires, des taxes sur les nouveaux navires et des taxes annuelles liées à l'enregistrement à l'OMI, afin d'assurer un recyclage écologiquement rationnel, à partir du lancement du navire, sans oublier qu'un navire peut passer entre les mains de plusieurs propriétaires tout au long de sa vie utile;

30. charge son Président de transmettre la présente résolution au Conseil, à la Commission européenne, aux gouvernements et aux parlements des États membres, aux gouvernements de la Turquie, du Bangladesh, de la Chine, du Pakistan et de l'Inde, ainsi qu'à l'Organisation maritime internationale.
