

**Mercoledì 21 maggio 2008**

22. invita la Commissione e gli Stati membri ad adottare politiche efficaci volte a eliminare il divario retributivo basato sul genere; sottolinea che, nel settore della scienza, il principio della parità di retribuzione deve riguardare anche le borse di studio e i sussidi;
23. invita la Commissione e gli Stati membri a stanziare fondi di ricerca mirati per le donne al fine di contrastare il sottofinanziamento delle attività di ricerca svolte da queste ultime;
24. sottolinea quanto sia importante incoraggiare le ragazze ad intraprendere la carriera scientifica e a tale scopo suggerisce alla Commissione e agli Stati membri di promuovere la figura della ricercatrice come modello e di adottare e applicare altre misure che contribuiscano a raggiungere tale obiettivo;
25. esorta gli Stati membri a promuovere iniziative di sensibilizzazione al fine di informare e incoraggiare le ragazze a frequentare studi e corsi di laurea in campo scientifico e tecnologico; sollecita gli Stati membri a migliorare i processi di condivisione della conoscenza, poiché i vari Stati membri dispongono di modelli molto diversi di scelte di istruzione;
26. richiama l'attenzione sulla necessità di disporre nelle università di programmi speciali che rafforzino l'interesse di ragazze e donne giovani a intraprendere carriere scientifiche;
27. invita la Commissione e gli Stati membri a istituire programmi di formazione e sostegno delle giovani scienziate riguardo alla partecipazione a programmi di ricerca e alla presentazione di domande di sovvenzione al fine di aiutarle a restare nel campo accademico e della ricerca;
28. plaude alle attività svolte dalle organizzazioni non governative e delle agenzie a livello europeo e nazionale per accrescere la partecipazione femminile nel settore scientifico e aumentare il numero di scienziate che ricoprono incarichi decisionali;
29. invita la Commissione e gli Stati membri a rafforzare ulteriormente le reti di ricercatrici a livello nazionale, regionale ed europeo, in quanto tali reti sono state definite uno strumento fondamentale attraverso il quale potenziare il ruolo delle donne, allo scopo di spingere un maggior numero di esse ad intraprendere la carriera scientifica e incoraggiare le attuali ricercatrici a partecipare al dibattito politico e a migliorare la loro crescita professionale;
30. incarica il suo Presidente di trasmettere la presente risoluzione al Consiglio e alla Commissione, al Comitato economico e sociale europeo e al Comitato delle regioni nonché ai governi e ai parlamenti degli Stati membri.

---

**Libro verde su una migliore demolizione delle navi**

P6\_TA(2008)0222

**Risoluzione del Parlamento europeo del 21 maggio 2008 sul Libro verde su una migliore demolizione delle navi (2007/2279(INI))**

(2009/C 279 E/09)

*Il Parlamento europeo,*

- visto il Libro verde su una migliore demolizione delle navi (COM(2007)0269), approvato dalla Commissione il 22 maggio 2007,
- visti gli articoli 2 e 6 del trattato, secondo i quali le esigenze connesse con la tutela dell'ambiente devono essere integrate nei diversi settori delle politiche comunitarie, nella prospettiva di promuovere lo sviluppo sostenibile sotto il profilo ambientale delle attività economiche,

Mercoledì 21 maggio 2008

- viste le direttive per i paesi asiatici e per la Turchia su sicurezza e salute nella demolizione delle navi, approvate dall'Organizzazione internazionale del lavoro (OIL) nel marzo 2004,
  - visto l'articolo 175 del trattato,
  - visto il regolamento (CE) n. 1013/2006 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 14 giugno 2006, relativo alle spedizioni di rifiuti <sup>(1)</sup> (regolamento sulle spedizioni di rifiuti),
  - vista la Convenzione di Basilea sul controllo dei movimenti oltre frontiera di rifiuti pericolosi e sulla loro eliminazione (Convenzione di Basilea), approvata il 22 marzo 1989 dalle Nazioni Unite quale quadro per la regolamentazione internazionale dei trasporti internazionali di rifiuti pericolosi,
  - visto l'articolo 45 del suo regolamento,
  - visti la relazione della commissione per l'ambiente, la sanità pubblica e la sicurezza alimentare e i pareri della commissione per l'industria, la ricerca e l'energia e della commissione per i trasporti e il turismo (A6-0156/2008),
- A. considerando che su diverse spiagge dell'Asia meridionale ed altrove vengono demolite enormi navi in condizioni di lavoro pericolose per l'ambiente e umanamente degradanti e che una parte di tali navi proviene dall'Unione europea,
- B. considerando che, a causa del costo del lavoro molto basso, delle norme di sicurezza assolutamente insufficienti e della totale mancanza di norme ambientali relative alla demolizione di navi, in paesi quali Bangladesh, India, Pakistan sono offerti prezzi relativamente elevati per il rottame che per molti armatori costituiscono il motivo per scegliere tali paesi,
- C. considerando che, in uno studio realizzato nel 2000 <sup>(2)</sup>, la Commissione aveva esaminato a fondo gli aspetti economici della demolizione delle navi ma si era astenuta dall'adottare misure, poiché lo studio considerava estremamente difficile garantire la sostenibilità economica del riciclaggio delle navi, rispettando nel contempo valide norme ambientali; considerando che tale primato dei benefici a breve termine rispetto alle vite umane e all'inquinamento ambientale è inaccettabile,
- D. considerando che è deplorabile che eventuali misure siano discusse solo in seguito a casi di grande clamore, come il tentativo del governo francese di smaltire la sua portaerei «Clémenceau» al di fuori dell'Unione europea, che hanno sensibilizzato l'opinione pubblica sulla questione,
- E. considerando che i timori politici dei paesi industrializzati e dei paesi in via di sviluppo sull'aumento delle quantità di rifiuti pericolosi esportati dai paesi industrializzati verso i paesi in via di sviluppo, dove vengono trattati in modo incontrollato e rischioso, ha portato un emendamento della Convenzione di Basilea adottato nel 1995 che prevede il divieto assoluto di esportare rifiuti pericolosi dai paesi dell'Organizzazione per la cooperazione e lo sviluppo economico (OCSE) ai paesi non OCSE (emendamento «divieto di Basilea»); considerando che, benché tale emendamento sia stato pienamente inserito nel regolamento relativo alle spedizioni di rifiuti, purtroppo non è ancora entrato in vigore a livello internazionale,
- F. considerando che può succedere che una nave diventi rifiuto ai sensi dell'articolo 2 della Convenzione di Basilea e nel contempo sia definita come nave ai sensi di altre disposizioni internazionali; che tale lacuna è stata sistematicamente sfruttata, il che ha fatto sì che la maggior parte delle navi dell'Unione europea siano demolite in Asia eludendo totalmente il divieto di Basilea e le rispettive disposizioni del regolamento comunitario sulle spedizioni di rifiuti,

<sup>(1)</sup> GU L 190 del 12.7.2006, pag. 1.

<sup>(2)</sup> Det Norske Veritas/Appledore International, Technological and Economic Feasibility Study of Ship Scrapping in Europe. Relazione finale (n. 2000-3527) del 13.2.2001.

**Mercoledì 21 maggio 2008**

- G. considerando che il Parlamento, già nel 2003, aveva chiesto che la Commissione elaborasse orientamenti per colmare tale lacuna durante la revisione del regolamento sulle spedizioni di rifiuti, ma che il Consiglio si è opposto preferendo affidare qualsiasi ulteriore azione al lavoro congiunto di tre organismi internazionali (Convenzione di Basilea, OIL e OMI) per stabilire requisiti obbligatori a livello mondiale,
- H. considerando che ogni imbarcazione che contiene notevoli quantitativi di sostanze pericolose oppure, usando la terminologia della voce GC 030 sui rifiuti dell'OCSE e conformemente all'elenco della Convenzione di Basilea, non è stata adeguatamente svuotata dei materiali pericolosi, rappresenta un rifiuto pericoloso e che, pertanto, l'esportazione di tale nave a fini di demolizione da un paese dell'UE a un paese non OCSE è proibita a norma del regolamento relativo alla spedizione di rifiuti, che ha recepito la Convenzione di Basilea nel diritto comunitario,
- I. considerando che le navi considerate rifiuto pericoloso devono essere demolite in condizioni di sicurezza ambientale in un paese OCSE oppure possono essere esportate, previa decontaminazione (in modo che non siano più un rifiuto pericoloso), verso un paese non OCSE; considerando che, tuttavia, tale obbligo viene sistematicamente ignorato,
- J. considerando che sia il diritto del mare che le convenzioni OMI prevedono il diritto e il dovere degli Stati costieri di far rispettare tutte le norme del diritto internazionale per quanto riguarda la tutela dell'ambiente; constatando però che la Convenzione di Basilea, per quanto riguarda la demolizione delle navi, raramente viene rispettata, tra l'altro perché manca la volontà politica di colmare le lacune e far fronte all'occultamento strutturale di responsabilità nel settore della navigazione marittima, fatto ben illustrato dal fenomeno degli Stati di bandiera,
- K. considerando che a livello dell'Unione europea il regolamento sulle spedizioni di rifiuti costituisce il quadro regolamentare per applicare la convenzione di Basilea, inclusa l'esportazione di navi a fine ciclo di vita; che il rispetto di tale regolamento è insufficiente per la parte relativa alle navi smantellate, dato che le navi di proprietà di europei o operanti in acque europee o che battono bandiera dell'Unione europea salpano per un viaggio finale «normale» e sono dichiarate rifiuto soltanto dopo aver lasciato le acque europee, senza alcun altro meccanismo di controllo o disposizione vincolante per porre fine a tali violazioni del diritto internazionale e comunitario,
- L. considerando che il preambolo del regolamento relativo alle spedizioni di rifiuti afferma che «È necessario garantire la gestione sicura ed ecologicamente corretta della demolizione delle navi onde proteggere la salute umana e l'ambiente»,
- M. considerando che l'OMI, al fine di colmare le lacune riscontrate nel regime della Convenzione di Basilea, elabora attualmente una convenzione volta a risolvere tale problema a livello mondiale,
- N. considerando che, durante la settima conferenza delle Parti alla Convenzione di Basilea, le Parti, compresi gli Stati membri dell'Unione europea, al fine di applicare maggior rigore nella prevenzione dell'esportazione di navi tossiche, hanno invitato l'OMI a continuare a considerare l'inserimento, nei suoi regolamenti, di disposizioni vincolanti, compreso un sistema di informazione sulle navi destinate alla demolizione, che garantisca un livello di controllo equivalente a quello stabilito nel quadro della Convenzione di Basilea, come pure a continuare a lavorare per stabilire requisiti obbligatori volti ad assicurare una gestione ambientale razionale della demolizione di navi, che potrebbe includere la predecontaminazione nel suo campo di applicazione,
- O. considerando che il progetto di convenzione dell'OMI sul riciclaggio delle navi, nella sua forma attuale, non ha stabilito un livello di controllo equivalente a quello della Convenzione di Basilea e del regolamento sulle spedizioni di rifiuti, né tenta di prevenire l'esportazione di rifiuti tossici verso i paesi in via di sviluppo, né prevede meccanismi basati sul principio «chi inquina paga» o il principio di sostituzione per la progettazione di navi verdi, né norme verificate per i cantieri di riciclaggio delle navi, tra le altre questioni, e può comunque non essere ratificata dagli Stati che attualmente riciclano navi o dagli Stati di bandiera importanti,

Mercoledì 21 maggio 2008

- P. considerando che, in ogni caso, si prevede che l'adozione di tale convenzione dell'OMI possa richiedere molti anni, dopodiché potrebbero passare ancora anni prima della sua entrata in vigore a causa del lungo processo di ratifica,
- Q. considerando che l'Unione europea possiede capacità insufficienti per uno smantellamento pulito delle sue navi (battenti bandiera dell'Unione europea o appartenenti a proprietari dell'Unione europea) e che ciò vale in particolare per la flotta mercantile; che la mancanza di capacità è destinata ad aumentare enormemente nel 2010 a causa dell'eliminazione accelerata delle petroliere monoscafo,
- R. considerando che, pertanto, è estremamente urgente adottare misure concrete di regolamentazione a livello dell'Unione europea se si vuole che le petroliere monoscafo non continuino a degradare le spiagge e le rive dei fiumi dell'Asia meridionale; considerando che non esistono scusanti per non agire, dato che, in particolare, tali petroliere monoscafo possono essere chiaramente identificate,
- S. considerando che attualmente il mercato primario della demolizione navale funziona nella maggior parte dei casi in condizioni particolarmente inadeguate, il che è in netto contrasto con i principi sociali, ambientali e sanitari accettati nell'Unione europea;
1. afferma che è eticamente inaccettabile permettere il perdurare di situazioni connesse con la demolizione delle navi che offendono la dignità umana e distruggono l'ambiente ed accettare in tal modo che sia pregiudicata la salute di migliaia di lavoratori in Estremo Oriente;
  2. riconosce che l'Unione europea è in parte responsabile degli attuali problemi sociali e ambientali nel settore della demolizione delle navi; chiede pertanto un'azione concreta e immediata da parte dell'Unione europea, in cooperazione con l'OMI, per bloccare la pratica del dumping sociale e ambientale, dovuta all'esistenza di incentivi economici, e trovare una soluzione sostenibile su scala mondiale;
  3. ritiene eticamente inaccettabile che i bambini siano utilizzati da talune imprese di demolizione per svolgere mansioni dure e pericolose, e ritiene altresì che tali bambini dovrebbero invece disporre di sufficienti strutture educative e ricreative;
  4. plaude all'analisi approfondita contenuta nel summenzionato Libro verde dei più importanti problemi sociali e ambientali imputabili alle attività connesse con la demolizione di navi nei paesi dell'Asia meridionale; sottolinea, tuttavia, che tale iniziativa ha almeno dieci anni di ritardo;
  5. ritiene che debbano essere adottate rapidamente misure concrete a livello europeo e internazionale il cui principale obiettivo sia la tutela dell'ambiente e della salute pubblica, senza scaricare nel frattempo il problema su altri paesi; osserva che, anche se il modo più completo di conseguire tale obiettivo consisterebbe nell'adottare e nell'applicare una convenzione internazionale che stabilisca gli obblighi incombenti a tutte le parti implicate nel processo di demolizione delle navi, si tratta di un processo irto di ostacoli e soggetto a svariati ritardi, per cui non dovrebbe sostituire un'azione urgente dell'Unione europea;
  6. ritiene che l'impatto sociale ed ecologico della demolizione delle navi sarà sensibile anche nel lungo periodo, in particolare poiché ogni anno aumenta il numero di navi in costruzione; sottolinea pertanto l'importanza che continuano ad avere l'innovazione europea e lo sviluppo dell'industria cantieristica per migliorare le navi e renderle più ecologiche; invita pertanto la Commissione a proseguire con vigore nell'attuazione del programma LeaderSHIP 2015;
  7. sottolinea che il tempo stringe, dato che, secondo le previsioni, nel 2010 circa 800 petroliere monoscafo dovranno essere demolite<sup>(1)</sup>; fa notare che una futura convenzione OMI è volta ad affrontare la questione, ma che probabilmente essa non entrerà in vigore prima del 2012; chiede che vengano adottate misure efficaci a livello UE entro il 2010, prima dell'adozione della convenzione OMI e prima dell'anno di picco dell'eliminazione accelerata delle petroliere monoscafo;

(<sup>1</sup>) Commissione europea, DG Energia e trasporti: *Oil Tanker Phase Out and the Ship Scrapping Industry*, relazione finale, COWI, giugno 2004.

**Mercoledì 21 maggio 2008**

8. chiede alla Commissione di elaborare i necessari orientamenti e meccanismi in modo da considerare «rifiuto» qualsiasi nave che sia destinata alla rottamazione, che non ottemperi a tutti i requisiti delle convenzioni internazionali e che, pertanto, non disponga di certificati validi rilasciati dai registri navali riconosciuti dall'Unione europea, conformemente alla definizione della direttiva 2006/12/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 5 aprile 2006, relativa ai rifiuti <sup>(1)</sup>, al fine di evitare l'elusione del regolamento sulle spedizioni di rifiuti, di esaminare il problema di quando uno Stato membro può essere considerato come «Stato di esportazione» a norma del regolamento sulle spedizioni dei rifiuti; chiede altresì alla Commissione di esaminare la questione di quando uno Stato membro può essere considerato come «Stato di esportazione» a norma del regolamento sulle spedizioni di rifiuti, compresi gli Stati di approdo, gli Stati di bandiera e gli Stati alla cui giurisprudenza sono soggetti i proprietari, e di garantire un ritiro regolare e sicuro dal mercato delle navi che hanno raggiunto il limite di «vita» operativa;

9. invita gli Stati membri e la Commissione a dare una migliore applicazione al regolamento sulle spedizioni di rifiuti mediante controlli e ispezioni più severi da parte delle autorità negli Stati membri, allo scopo di autorizzare gli Stati di approdo, gli Stati di bandiera e gli Stati con giurisdizione sugli armatori (i generatori di rifiuti) a dichiarare una nave come «destinata alla rottamazione» e pertanto un rifiuto, a prescindere dal fatto che la nave sia o non sia ancora operativa;

10. sostiene le iniziative a livello internazionale per giungere a norme minime vincolanti per il riciclaggio delle navi e promuovere l'istituzione di impianti puliti di riciclaggio tenendo debitamente conto delle condizioni di lavoro e degli aspetti correlati in materia di salute e di sicurezza, in particolare nei cantieri di demolizione dell'Asia meridionale, in modo da proteggere i lavoratori e l'ambiente dalle conseguenze negative dei rifiuti pericolosi e delle pratiche di lavoro rischiose;

11. chiede alla Commissione di stilare e aggiornare un elenco delle navi addette alla navigazione marittima che presumibilmente tra alcuni anni dovranno essere demolite e di prevedere meccanismi per cui tali navi siano considerate come «navi in situazione di pre-rifiuto» per le quali occorre elaborare un piano di smaltimento prima che vengano vendute per la rottamazione; chiede agli Stati membri e alla Commissione di dare una migliore applicazione al regolamento sulle spedizioni di rifiuti mediante controlli e ispezioni più severi da parte delle autorità portuali negli Stati membri, mentre le autorità portuali devono avere la facoltà di identificare le navi a fine ciclo di vita e utilizzare questo elenco in modo da concentrare maggiormente l'attenzione dei controlli su queste navi potenzialmente destinate alla rottamazione; ritiene a tale proposito auspicabile una celere approvazione della revisione proposta per la direttiva sul controllo dello Stato del porto <sup>(2)</sup>;

12. chiede alla Commissione e agli Stati membri di negoziare una convenzione dell'OMI con estesi obblighi e prescrizioni che:

- assicurino un livello di controllo almeno equivalente a quello della Convenzione di Basilea,
- assicurino un elevato livello di sicurezza globale e di tutela ambientale del riciclaggio della navi che sia controllato e certificato da terzi,
- dichiarino illegittimo l'abbandono delle navi sulla spiaggia come metodologia accettabile di demolizione,
- non permettano la demolizione delle navi da parte di soggetti non aderenti alla convenzione,
- stabiliscano il principio di sostituzione per eliminare l'attuale uso di materiali pericolosi nella costruzione di nuove navi,

e ritiene che la futura convenzione debba esigere che tutti i materiali pericolosi delle navi destinate alla rottamazione siano svuotati prima di essere demolite e inviate a paesi non facenti parte dell'OCSE oppure che vengano inviate a impianti specializzati e appositamente abilitati nei paesi dell'OCSE e dell'Unione europea che soddisfino chiare norme di sicurezza e ambientali;

13. invita la Commissione a condurre negoziati in seno all'OMI al fine di standardizzare i materiali utilizzati per la costruzione e l'allestimento delle navi e di rendere più rigorosi i requisiti ambientali applicabili;

<sup>(1)</sup> GU L 114 del 27.4.2006, pag. 9.

<sup>(2)</sup> Direttiva 95/21/CE del Consiglio, del 19 giugno 1995, relativa all'attuazione di norme internazionali per la sicurezza delle navi, la prevenzione dell'inquinamento e le condizioni di vita e di lavoro a bordo, per le navi che approdano nei porti comunitari e che navigano nelle acque sotto la giurisdizione degli Stati Membri (GU L 157 del 7.7.1995, pag. 1).

Mercoledì 21 maggio 2008

14. raccomanda vivamente che gli sforzi dell'Unione europea si prefiggano di salvaguardare norme minime che assicurino la massima protezione dell'ambiente, della salute e della sicurezza e che comprendano in particolare norme per la progettazione e la costruzione di navi, il loro funzionamento, la preparazione delle navi per il riciclaggio, il funzionamento degli impianti di riciclaggio delle navi e l'istituzione di un meccanismo appropriato di controllo per il riciclaggio delle navi, che preveda obblighi di certificazione e notifica;
15. invita la Commissione ad attuare urgentemente un sistema affidabile di controlli sull'applicazione della Convenzione di Basilea sulle navi destinate alla rottamazione;
16. afferma che i controlli dell'esecuzione della futura convenzione OMI devono essere altrettanto severi quanto quelli previsti dalla Convenzione di Basilea: tutte le pertinenti norme e obbligazioni dell'OIL devono essere riprese nel regolamento, non possono essere autorizzate eccezioni, devono essere eliminate le gravi carenze nell'interpretazione e nell'applicazione del quadro regolamentare vigente e si deve evitare che le navi destinate alla rottamazione contengano rifiuti pericolosi, o che costituiscono esse stesse un rifiuto pericoloso, facciano rotta verso paesi non facenti parte dell'OCSE, verso paesi OCSE dotati di impianti inadeguati o verso paesi non aderenti alla convenzione;
17. sottolinea la necessità di rafforzare le misure adottate dalla Commissione e dagli Stati membri, a livello dell'Unione europea e internazionale, intese alla salvaguardia di requisiti minimi che garantiscano i più elevati livelli di tutela ambientale, sanitaria e di sicurezza, nel rispetto del principio sancito dagli articoli 34 e 36 del regolamento sulle spedizioni di rifiuti (che applica l'emendamento «divieto di Basilea»), volto a vietare l'esportazione di rifiuti pericolosi nei paesi in via di sviluppo; invita a tale scopo la Commissione a presentare una proposta di regolamento sulla progettazione e la costruzione delle navi, il loro funzionamento durante l'intero ciclo di vita e la loro idoneità al riciclaggio, la gestione degli impianti per il riciclaggio delle navi e l'introduzione di un adeguato meccanismo di applicazione per quanto riguarda il riciclaggio delle navi, corredato di obblighi in materia di certificazione e informazione;
18. invita la Commissione a prendere in considerazione le decisioni dell'imminente terza sessione del gruppo di lavoro comune sulla rottamazione di navi ILO/OMI/Convenzione di Basilea concernenti attività di cooperazione tecnica comune e un approccio coordinato su misure ad interim da adottare in attesa dell'entrata in vigore della nuova convenzione OMI sul riciclaggio delle navi;
19. chiede vivamente che siano adottate immediate misure a sostegno dello sviluppo di una demolizione navale e di una predecontaminazione concorrenziale e pulita nell'Unione europea; chiede a questo proposito agli Stati membri di esigere con urgenza una predecontaminazione e un riciclaggio pulito di tutte le navi, comprese le navi da guerra, di proprietà statale, demolendole in modo rispettoso dell'ambiente in impianti dell'Unione europea, il che dovrebbe avvenire attraverso gare pubbliche con norme rigorose in materia di aggiudicazione, nel pieno rispetto del regolamento sulle spedizioni di rifiuti; ritiene inoltre che occorra sostenere lo sviluppo delle attività di riciclaggio nei cantieri navali europei nel quadro della politica industriale, strutturale e di coesione dell'Unione europea;
20. ritiene che tutte le imbarcazioni battenti bandiera di uno Stato membro e tutte quelle che attraccano nei porti dell'Unione europea dovrebbero essere tenute a disporre di un elenco dei materiali e prodotti utilizzati per la loro costruzione e il loro allestimento;
21. invita la Commissione a elaborare un elenco degli impianti idonei di riciclaggio delle navi che sono conformi ai diritti umani internazionali e agli standard riconosciuti in materia di sanità e sicurezza; plaude alla proposta della Commissione di instaurare sistemi di certificazione e di etichettatura per gli impianti di riciclaggio sicuri e puliti e ritiene che debbano essere concesse sovvenzioni comunitarie all'industria navale solo a condizione che le imprese rispettino il regolamento sulle spedizioni di rifiuti e altri requisiti dell'Unione europea, quali l'uso di impianti certificati e periodicamente ispezionati; sottolinea che l'obiettivo non è quello di distruggere il mercato della demolizione navale dell'Asia meridionale, ma anzi di conservare tali impianti stimolando una demolizione responsabile sotto il profilo ambientale;

**Mercoledì 21 maggio 2008**

22. è del parere che l'Unione europea deve assumere un ruolo trainante e incentivare un'azione globale, con il chiaro obiettivo di porre termine gradualmente alle correnti prassi di smantellamento delle navi nell'Asia meridionale, nonché puntare all'adozione e all'attuazione di una convenzione internazionale che fissi le norme ambientali e sociali per tutte le parti interessate;

23. chiede una strategia globale che garantisca che il riciclaggio navale è effettuato in modo che tutte le parti implicate nel processo (compresi armatori, impianti di riciclaggio/rottamazione, Stato di bandiera della nave, Stato in cui avrà luogo il riciclaggio della nave) agiscano in modo coordinato ed assumano la parte di responsabilità loro spettante;

24. chiede alla Commissione di proporre misure concrete per promuovere il trasferimento di conoscenze specializzate e tecnologie al fine di aiutare i cantieri di demolizione nell'Asia meridionale a conformarsi alle norme internazionali in materia di sicurezza e ambiente; ritiene che tale obiettivo debba tener conto del contesto più ampio della politica di aiuto allo sviluppo dell'Unione europea a favore di tali paesi; ritiene che a tale proposito si debba fare ricorso all'eventuale competenza dei sindacati e delle organizzazioni non governative;

25. valuta positivamente i risultati già ottenuti dal progetto ShipDismantl, finanziato dal settimo programma quadro di ricerca, tecnologia e sviluppo, che prevede la messa a punto di sistemi di supporto che saranno messi gratuitamente a disposizione dell'industria di rottamazione delle navi di tutto il mondo; è convinto che saranno possibili ulteriori miglioramenti a seguito di nuovi inviti a presentare proposte riguardanti specificatamente le strategie per le navi a fine ciclo di vita;

26. invita la Commissione a esaminare ulteriormente e a valutare con attenzione i vantaggi di una cooperazione finanziaria rafforzata con alcuni siti di demolizione selezionati dell'Asia meridionale e di investimenti diretti in tali siti, contribuendo in questo modo alla creazione di una rete di siti di smantellamento certificati e riconosciuti dall'Unione europea che potrebbe generare notevoli ricadute sugli investimenti in termini economici, ambientali e sociali;

27. ritiene che il principio «chi inquina paga», il principio della responsabilità estesa del produttore e il principio della responsabilità del produttore debbano essere ampiamente applicati per risolvere questa problematica;

28. esprime il parere che il gestore/armatore sia sempre responsabile di eventuali effetti negativi della demolizione sui lavoratori, la salute pubblica o l'ambiente, a prescindere dal luogo in cui avviene la rottamazione (all'interno o al di fuori dell'Unione europea);

29. si compiace della proposta di creare un fondo per la demolizione delle navi e invita la Commissione e gli Stati membri a perseguire con determinazione l'obiettivo dell'instaurazione di un siffatto fondo simultaneamente a livello dell'OMI e dell'Unione europea; chiede, a questo proposito, alla Commissione di esplorare i meccanismi finanziari disponibili, interessando cantieri navali e armatori e prevedendo un'assicurazione obbligatoria, il ricorso a tariffe portuali, tasse riscosse sulle nuove navi e diritti annuali di iscrizione al registro OMI, al fine di garantire un riciclaggio responsabile sotto il profilo ambientale a partire dal momento in cui una nave entra in servizio, tenendo conto del fatto che una nave può avere più di un proprietario nel corso della sua vita utile;

30. incarica il suo Presidente di trasmettere la presente risoluzione al Consiglio e alla Commissione, ai governi e ai parlamenti degli Stati membri, ai governi di Turchia, Bangladesh, Cina, Pakistan e India, nonché all'OMI.