

Quarta-feira, 21 de Maio de 2008

22. Solicita à Comissão e aos Estados-Membros que adotem políticas eficazes para eliminar as diferenças salariais por motivos de género; salienta que, no domínio da ciência, o princípio da «igualdade de remuneração» dever ser igualmente aplicado às bolsas de estudo e às subvenções;
23. Insta a Comissão e os Estados-Membros a reservarem certos fundos de investigação para as mulheres, a fim de compensar o subfinanciamento das mulheres que trabalham na investigação;
24. Sublinha a importância de incentivar as jovens a optarem por carreiras científicas e sugere que a Comissão e os Estados-Membros o façam, apresentando as mulheres investigadoras como modelos a seguir e adoptando e aplicando outras medidas susceptíveis de contribuir para a realização deste objectivo;
25. Exorta os Estados-Membros a promoverem medidas de sensibilização destinadas a informar e incentivar as jovens a prosseguirem estudos e obterem diplomas universitários em áreas científicas e tecnológicas; exorta os Estados-Membros a melhorarem os processos de partilha do conhecimento, uma vez que os padrões em matéria de opções educativas diferem entre os Estados-Membros;
26. Chama a atenção para a necessidade de criar programas específicos nas universidades que promovam o interesse das raparigas e das mulheres jovens em iniciar carreiras científicas;
27. Exorta a Comissão e os Estados-Membros a criarem programas de tutoria e de apoio às jovens cientistas que participam em programas de investigação e a concederem bolsas que lhes permitam continuar a trabalhar nas áreas do ensino superior e da investigação;
28. Saúda as actividades das organizações não governamentais e das agências, a nível europeu e nacional, destinadas a aumentar a participação das mulheres na ciência e o número de mulheres cientistas em lugares de responsabilidade;
29. Solicita à Comissão e aos Estados-Membros que continuem a promover a ligação em rede das mulheres cientistas aos níveis nacional, regional e da União Europeia, medida que é considerada como um instrumento essencial para reforçar a posição das mulheres, a fim de atrair um maior número de mulheres para carreiras científicas e encorajar as mulheres cientistas a participarem no debate político e a melhorarem a sua evolução profissional;
30. Encarrega o seu Presidente de transmitir a presente resolução ao Conselho, à Comissão, ao Comité Económico e Social Europeu, ao Comité das Regiões e aos governos e parlamentos dos Estados-Membros.

Melhoria das práticas de desmantelamento de navios (Livro Verde)

P6_TA(2008)0222

Resolução do Parlamento Europeu, de 21 de Maio de 2008, sobre o Livro Verde sobre como melhorar as práticas de desmantelamento de navios (2007/2279(INI))

(2009/C 279 E/09)

O Parlamento Europeu,

- Tendo em conta o Livro Verde intitulado Melhorar as práticas de desmantelamento de navios (COM(2007)0269), aprovado pela Comissão em 22 de Maio de 2007,
- Tendo em conta os artigos 2º e 6º do Tratado, nos termos dos quais as exigências em matéria de protecção do ambiente devem ser integradas nos diversos sectores da política comunitária, com o objectivo de promover, do ponto de vista do ambiente, um desenvolvimento sustentável das actividades económicas,

Quarta-feira, 21 de Maio de 2008

- Tendo em conta as orientações para os países asiáticos e a Turquia em matéria de segurança e saúde no desmantelamento de navios, adoptadas pela Organização Internacional do Trabalho (OIT) em Março de 2004,
 - Tendo em conta o artigo 175º do Tratado,
 - Tendo em conta o Regulamento (CE) n.º 1013/2006 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 14 de Junho de 2006, relativo a transferências de resíduos ⁽¹⁾ (regulamento relativo às transferências de resíduos),
 - Tendo em conta a Convenção de Basileia relativa ao controlo dos movimentos transfronteiriços de resíduos perigosos e sua eliminação, aprovada pelas Nações Unidas em 22 de Março de 1989, enquanto quadro regulador das transferências internacionais de resíduos perigosos,
 - Tendo em conta o artigo 45º do seu Regimento,
 - Tendo em conta o relatório da Comissão do Ambiente, da Saúde Pública e da Segurança Alimentar e os pareceres da Comissão da Indústria, da Investigação e da Energia e da Comissão dos Transportes e do Turismo (A6-0156/2008),
- A. Considerando que está em curso, em diversas costas do sul da Ásia e noutras regiões, o desmantelamento de navios de grandes dimensões, em condições de trabalho prejudiciais para o ambiente e humanamente degradantes e que alguns destes navios são provenientes da União Europeia,
- B. Considerando que, em consequência do baixíssimo custo da mão-de-obra, de condições de segurança absolutamente inadequadas e da total inexistência de disposições em matéria de ambiente aplicáveis ao desmantelamento de navios, em países como o Bangladesh, a Índia e o Paquistão estão a ser praticados preços relativamente elevados do abate para sucata, razão por que muitos armadores escolhem estes países,
- C. Considerando que, já num estudo realizado em 2000 ⁽²⁾, a Comissão se debruçou sobre a economia do desmantelamento de navios, mas não tomou qualquer medida, visto que o estudo considerava extremamente difícil tornar a reciclagem de navios economicamente viável respeitando boas normas ambientais; considerando que este primado do lucro imediato sobre a vida humana e a poluição do ambiente é inaceitável,
- D. Considerando que é inaceitável que eventuais medidas apenas sejam debatidas depois de casos notórios, como a tentativa do Governo francês de reciclar o seu porta-aviões «Clémenceau» fora da UE, despertarem a opinião pública para esta questão,
- E. Considerando que as preocupações políticas tanto dos países industrializados, como dos países em desenvolvimento sobre o número crescente de resíduos perigosos exportados pelos países industrializados para os países em desenvolvimento com vista à sua eliminação, isenta de quaisquer controlos e comportando riscos, conduziu, em 1995, à aprovação de uma alteração à Convenção de Basileia, que aplica uma proibição total às exportações de resíduos perigosos dos países da Organização de Cooperação e de Desenvolvimento Económicos (OCDE) para países não membros da OCDE (Alteração de Proibição de Basileia); considerando que, embora esta alteração tenha sido plenamente integrada no regulamento relativo às transferências de resíduos, lamentavelmente ainda não entrou em vigor a nível internacional,
- F. Considerando que um navio pode transformar-se num resíduo na acepção do artigo 2º da Convenção de Basileia, e que em virtude de outras normas internacionais pode continuar a ser definido como um navio; que esta lacuna é sistematicamente explorada, levando a que a maior parte dos navios comunitários sejam desmantelados na Ásia, em flagrante infracção à proibição prevista na Convenção de Basileia e às disposições correspondentes do regulamento relativo às transferências de resíduos,

⁽¹⁾ JO L 190 de 12.7.2006, p. 1.

⁽²⁾ *Det Norske Veritas/Appledore International, Technological and Economic Feasibility Study of Ship Scrapping in Europe* (estudo de viabilidade tecnológica e económica do abate de navios na Europa, da Det Norske Veritas/Appledore International). Relatório final (Nº 2000/3527), 13.2.2001.

Quarta-feira, 21 de Maio de 2008

- G. Considerando que anteriormente, em 2003, o Parlamento solicitou à Comissão que definisse orientações para colmatar esta lacuna durante a revisão do regulamento relativo às transferências de resíduos, tendo o Conselho recusado aceitá-las e preferido esperar, antes de tomar quaisquer medidas, pelos resultados do trabalho conjunto de três organismos internacionais (a Convenção de Basileia, a OIT e a OMI) com vista a estabelecer requisitos obrigatórios a nível mundial;
- H. Considerando que cada navio que contenha quantidades significativas de substâncias perigosas ou cujas substâncias perigosas não sejam convenientemente eliminadas, em conformidade com o disposto no código de resíduos sólidos GC 030 da OCDE e com a lista da Convenção de Basileia, é considerado resíduo perigoso; por conseguinte, a transferência de um desses navios para efeito de desmantelamento, de um Estado-Membro para um país não membro da OCDE, encontra-se abrangida pelo regulamento relativo às transferências de resíduos que transpôs a Convenção de Basileia para o direito comunitário,
- I. Considerando que os navios considerados resíduos perigosos devem ser desmantelados de forma responsável e respeitadora do ambiente num país da OCDE ou que só após a sua descontaminação (para que deixem de ser considerados resíduos perigosos) podem ser transferidos para países não membros da OCDE, sendo, contudo, este requisito sistematicamente ignorado,
- J. Considerando que tanto o direito do mar como as convenções da OMI estabelecem que os estados costeiros têm o direito e o dever de aplicar todas as disposições aplicáveis do direito internacional com o objectivo de proteger o ambiente; que, contudo, em matéria de desmantelamento de navios, a Convenção de Basileia raramente é observada devido, nomeadamente à falta de vontade política para colmatar as lacunas e enfrentar a ocultação estrutural de responsabilidades no sector da navegação, bem ilustrada pelo fenómeno dos Estados de pavilhão,
- K. Considerando que o regulamento relativo às transferências de resíduos constitui o quadro regulamentar da UE para a aplicação da Convenção de Basileia, incluindo a exportação de navios em fim de vida; que a sua aplicação não é satisfatória no que diz respeito ao de abate de navios, uma vez que os navios que são propriedade de europeus, que operam em águas europeias ou que arvoram pavilhão comunitário zarpam para uma derradeira viagem normal e só são declarados resíduos depois de deixarem as águas comunitárias, não existindo quaisquer outros mecanismos de controlo ou orientações para pôr termo a tais violações do direito internacional e comunitário,
- L. Considerando que no preâmbulo do regulamento relativo às transferências de resíduos se estabelece o seguinte: «(a)figura-se indispensável zelar por que o desmantelamento de navios se processe de uma forma segura e ambientalmente correcta, a fim de proteger a saúde humana e o ambiente»,
- M. Considerando que, tendo em vista colmatar as lacunas da Convenção de Basileia, a OMI está a redigir uma convenção destinada a resolver este problema a nível mundial;
- N. Considerando que na Sétima Conferência das Partes na Convenção de Basileia, algumas Partes, incluindo os Estados-Membros da União Europeia, tendo em vista um maior rigor em matéria de prevenção da exportação de navios tóxicos, convidaram a OMI a continuar a ponderar a inclusão, nos seus regulamentos, de requisitos obrigatórios — incluindo um sistema de informação aplicável aos navios destinados a desmantelamento — que assegurem um nível de controlo equivalente ao estabelecido no âmbito da Convenção de Basileia, bem como a continuar a trabalhar no sentido da definição de requisitos obrigatórios tendentes a assegurar uma gestão do desmantelamento de navios correcta do ponto de vista ambiental, cujo âmbito de aplicação poderá abranger a descontaminação prévia,
- O. Considerando que, na sua forma actual, o projecto de Convenção da OMI sobre a reciclagem de navios não cria um nível de controlo equivalente ao da Convenção de Basileia e do regulamento relativo às transferências de resíduos, não procura evitar a exportação de resíduos tóxicos para países em desenvolvimento, não prevê mecanismos baseados no princípio do poluidor pagador nem o princípio de substituição por navios de concepção ecológica, nem normas de auditoria para estaleiros de reciclagem de navios, entre outras preocupações, e pode não ser ratificado pelos Estados que actualmente reciclam navios ou pelos grandes Estados de pavilhão,

Quarta-feira, 21 de Maio de 2008

- P. Considerando que, de qualquer forma, se prevê que possam passar-se anos até que a Convenção IMO seja aprovada e que, depois disso, poderão voltar a passar-se anos até que a mesma entre em vigor, em virtude de um processo de ratificação moroso,
- Q. Considerando que a UE dispõe de capacidade insuficiente para desmantelar adequadamente os seus navios (que arvoram pavilhão comunitário ou são propriedade de armadores comunitários), inclusivamente a frota da marinha mercante; que a falta de capacidade aumentará drasticamente em 2010 devido ao abate acelerado dos navios de casco simples,
- R. Considerando que, se se pretende que os petroleiros de casco simples não continuem a degradar as praias e as margens dos rios do sul da Ásia, urge tomar medidas concretas de regulamentação ao nível da UE; considerando que não há desculpa para a inacção, sobretudo porque estes petroleiros de casco simples podem ser claramente identificados,
- S. Considerando que, neste momento, o mercado principal de desmantelamento de navios funciona, na maioria dos casos, em circunstâncias particularmente más que são extremamente contrárias aos princípios advogados pela UE nos domínios social, do ambiente e da saúde,
1. Considera inaceitável, do ponto de vista ético, tolerar o prolongamento no tempo de condições relativas ao desmantelamento dos navios que são indignas para a saúde humana e prejudiciais para o ambiente, aceitando, deste modo, que a saúde de milhares de trabalhadores no Extremo Oriente seja posta em risco;
 2. Reconhece que a UE é responsável, em parte, pelos problemas existentes a nível social e ambiental no domínio do desmantelamento de navios; solicita, por conseguinte, medidas imediatas e concretas por parte da UE, em cooperação com a OMI, para cessar a prática de *dumping* social e ambiental, decorrente dos incentivos económicos, e para alcançar uma solução sustentável a nível global;
 3. Considera eticamente inaceitável que alguns desmanteladores usem crianças para trabalhos pesados e perigosos e que essas crianças devam antes usufruir de de acesso adequado ao ensino e a actividades recreativas;
 4. Congratula-se com a análise detalhada, apresentada no Livro Verde acima mencionado, dos problemas mais importantes em matéria social e de ambiente, decorrentes de actividades relacionadas com o desmantelamento de navios em países do sul da Ásia; salienta, contudo, que esta iniciativa está atrasada pelo menos dez anos;
 5. Considera que é necessário tomar medidas concretas e céleres tanto a nível europeu, como internacional, e que o principal objectivo é proteger o ambiente e a saúde pública sem transferir as responsabilidades para outros países; considera ainda que, apesar de a forma mais abrangente de atingir esse objectivo consistir em aprovar e aplicar uma convenção internacional que estabeleça obrigações para todas as partes envolvidas no desmantelamento de navios, essa via está eivada de obstáculos e demoras, não devendo, portanto, substituir uma acção urgente da UE;
 6. Considera que o desmantelamento de navios continua a ter um impacto social e ecológico mesmo a longo prazo, em especial porque o número de navios em construção tem vindo a aumentar ao longo dos anos; sublinha, por conseguinte, a importância da inovação permanente e do desenvolvimento europeus no sector da construção naval, a fim de permitir melhorar a construção de navios e de os tornar menos prejudiciais do ponto de vista ambiental; convida a Comissão, por conseguinte, a avançar sem reserva com o programa LeaderSHIP 2015;
 7. Sublinha que não há tempo para, até 2010, desmantelar, de acordo com as estimativas, cerca de 800 navios de casco simples ⁽¹⁾; salienta que uma futura convenção da OMI pretenderá abordar esta questão, embora a sua entrada em vigor não ocorra antes de 2012; solicita que se tomem medidas eficazes a nível europeu até 2010, antes da adopção da Convenção da OMI e antes do ano em que a retirada acelerada dos petroleiros de casco simples atingirá o seu ponto máximo;

⁽¹⁾ Comissão Europeia, DG Energia e Transportes: *Oil Tanker Phase Out and the Ship Scrapping Industry* (A eliminação progressiva de petroleiros e o sector do abate de navios), relatório final COWI, Junho de 2004.

Quarta-feira, 21 de Maio de 2008

8. Insta a Comissão a elaborar as necessárias directrizes e mecanismos para que os navios a dismantelar e que não cumpram todos os requisitos das convenções internacionais e que, consequentemente, não disponham de uma certificação válida emitida por registos reconhecidos pela UE, sejam considerados «resíduos», na acepção da definição constante da Directiva 2006/12/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 5 de Abril de 2006, relativa aos resíduos ⁽¹⁾, no sentido de evitar a evasão ao disposto no regulamento relativo às transferências de resíduos, a examinar a questão das circunstâncias em que um Estado-Membro pode ser considerado «Estado de exportação» ao abrigo deste regulamento, incluindo Estados de porto, Estados de pavilhão e Estados com jurisdição sobre os armadores, e a garantir a retirada serena e segura do mercado dos navios que alcançaram o limite da sua «vida operacional»;

9. Insta os Estados-Membros e a Comissão a tornarem mais eficaz a aplicação do regulamento relativo às transferências de resíduos mediante o reforço dos controlos e da supervisão por parte das autoridades dos Estados-Membros, com vista a conferir competências aos Estados de porto, aos Estados de pavilhão e aos Estados com jurisdição sobre os armadores (produtores de resíduos) para declarar um navio em fim de vida e, por conseguinte, como resíduo, independentemente de o mesmo estar em condições de exploração;

10. Apoia iniciativas internacionais tendentes ao estabelecimento de normas mínimas obrigatórias para a reciclagem de navios e à promoção de instalações de reciclagem ecológicas, tendo em devida conta as condições de trabalho e as questões de saúde e de segurança inerentes, especialmente nos estaleiros de dismantelamento do sul da Ásia, por forma a proteger os trabalhadores e o ambiente dos efeitos prejudiciais dos resíduos perigosos e de práticas laborais perigosas;

11. Insta a Comissão a elaborar e a manter uma lista dos navios cujo abate se verifique com probabilidade dentro de alguns anos e a ponderar mecanismos que permitam que esses navios sejam considerados «navios em situação de pré-abate», para os quais seja necessário estabelecer um plano de eliminação antes da venda para dismantelamento; insta os Estados-Membros e as autoridades portuárias, que devem dispor de competências para identificar os navios «em fim de vida», a gerirem esta lista e reforçarem a fiscalização dos navios susceptíveis de dismantelamento; considera que, neste contexto, seria desejável uma célere aprovação da revisão proposta da directiva relativa à inspecção pelo Estado de porto ⁽²⁾;

12. Insta a Comissão e os Estados-Membros a negociar uma Convenção da OMI que integre obrigações e disposições abrangentes que:

- assegurem um nível de controlo no mínimo equivalente ao da Convenção de Basileia,
- prevejam uma norma de elevada segurança global e ambiental para a reciclagem de navios, que seja auditada e certificada por terceiros,
- considerem o dismantelamento na praia um método inadequado de dismantelamento,
- não autorizem o dismantelamento de navios por entidades que não sejam partes contratantes,
- instituam o princípio da substituição para eliminar a actual utilização de materiais perigosos na construção de novos navios,

e considera que a futura convenção deverá consagrar o requisito de que todas as substâncias perigosas dos navios em fim de vida sejam eliminadas antes do seu dismantelamento em países não membros da OCDE ou enviadas para instalações de reciclagem competentes na matéria em países da OCDE ou não membros da OCDE, que cumpram normas rigorosas em matéria de segurança e de ambiente;

13. Insta a Comissão a considerar eventuais medidas de redução das possíveis implicações financeiras do dismantelamento de navios, estabelecendo padrões de produção mais rigorosos, como a restrição da utilização de determinadas substâncias perigosas;

⁽¹⁾ JO L 114 de 27.4.2006, p. 9.

⁽²⁾ Directiva 95/21/CE do Conselho, de 19 de Junho de 1995, relativa à aplicação, aos navios que escalem os portos da Comunidade ou naveguem em águas sob jurisdição dos Estados-Membros, das normas internacionais respeitantes à segurança da navegação, à prevenção da poluição e às condições de vida e de trabalho a bordo dos navios (inspecção pelo Estado do porto) (JO L 157 de 7.7.1995, p. 1).

Quarta-feira, 21 de Maio de 2008

14. Recomenda vivamente que os esforços da UE visem salvaguardar normas mínimas que garantam a mais elevada protecção do ambiente, da saúde e da segurança e incluam, nomeadamente, regulamentos aplicáveis à concepção e à construção de navios, à sua operação, à preparação de navios para reciclagem, ao funcionamento de estaleiros de reciclagem de navios e à instauração de um mecanismo de controlo da aplicação adequado para a reciclagem de navios, que preveja requisitos em matéria de certificação e notificação;
15. Insta a Comissão a aplicar, com carácter de urgência, um sistema infalível de controlo da aplicação da Convenção de Basileia aos navios destinados a abate;
16. Admite que a fiscalização da aplicação da futura Convenção da OMI deve ser tão rigoroso quanto no caso da Convenção de Basileia: todas as normas e obrigações relevantes da OIT devem ser incluídas nesse instrumento, não devem ser previstas quaisquer excepções, devem ser eliminadas as deficiências graves da interpretação e aplicação do quadro regulamentar e importa evitar que os navios em fim de vida que contenham resíduos perigosos ou que constituam em si mesmos resíduos perigosos sejam transferidos para países que não pertençam à OCDE, para países membros da OCDE com instalações insuficientes ou para países que não sejam partes contratantes na referida convenção;
17. Salieta a necessidade de reforçar as medidas tomadas pela Comissão e pelos Estados-Membros, a nível da UE e internacional, visando a manutenção dos níveis mínimos que garantam a máxima protecção do ambiente, da saúde e da segurança, e o respeito do princípio estabelecido nos artigos 34º e 36º do regulamento relativo às transferências de resíduos (que executa Alteração da Proibição de Basileia), que consiste em proibir as exportações de resíduos perigosos para países em desenvolvimento; para esse fim, insta a Comissão a apresentar uma proposta de regulamento relativo à projecção e construção de navios, à sua exploração durante o respectivo ciclo de vida e à sua preparação para reciclagem, à exploração das instalações de reciclagem de navios e à criação de um mecanismo de aplicação adequado para a reciclagem de navios, que inclua requisitos de certificação e de notificação;
18. Insta a Comissão a ter em conta as decisões da terceira sessão do grupo de trabalho misto da OIT, da OMI e do grupo de trabalho da Convenção de Basileia para o desmantelamento de navios sobre as actividades de cooperação técnica conjunta e a abordagem coordenada das medidas provisórias a adoptar na pendência da entrada em vigor da nova Convenção da OMI sobre reciclagem de navios;
19. Solicita medidas imediatas com vista a apoiar o desenvolvimento de uma indústria competitiva e limpa de desmantelamento de navios e de recuperação (pré-tratamento) no respeito do ambiente; neste contexto, insta os Estados-Membros a exigirem pré-tratamento e uma reciclagem de todos os navios do Estado, incluindo de navios de guerra, e a proceder ao respectivo desmantelamento de forma segura e respeitadora do ambiente em instalações da UE, a efectuar mediante concursos públicos e segundo as normas rigorosas que regem a contratação pública, em pleno cumprimento do regulamento relativo às transferências de resíduos; considera, além disso, que o desenvolvimento das actividades de reciclagem dos estaleiros navais europeus tem de ser apoiado no quadro da política industrial, estrutural e de coesão da UE;
20. Considera que todos os navios que arvoem pavilhão de um Estado-Membro e todos os navios que façam escala em portos da UE devem ser obrigados a possuir listas dos materiais e dos produtos utilizados na sua construção e equipamento;
21. Insta a Comissão a elaborar uma lista dos estaleiros de reciclagem de navios que cumprem as normas internacionalmente reconhecidas em matéria de Direitos do Homem, de saúde e de segurança; saúda a sugestão da Comissão no sentido de aplicar sistemas de certificação e de rotulagem a instalações seguras e respeitadoras do ambiente e considera que as subvenções comunitárias à indústria naval só devem ser concedidas na condição de esta aderir ao regulamento relativo às transferências de resíduos e outras exigências de direito comunitário, nomeadamente quanto à utilização de instalações certificadas e regularmente auditadas; sublinha que o objectivo não pode ser a destruição do mercado do desmantelamento de navios no sul da Ásia, mas sim o de o preservar correctamente, promovendo o desmantelamento responsável do ponto de vista ambiental;

Quarta-feira, 21 de Maio de 2008

22. Considera que a UE tem de dar o exemplo e encorajar medidas globais, com o objectivo determinado de pôr, gradualmente, termo às actuais práticas de desmantelamento de navios no sul da Ásia, e avançar no sentido da celebração e implementação de uma convenção internacional que estabeleça normas ambientais e sociais para todas as partes envolvidas;

23. Solicita uma estratégia global que assegure que a reciclagem do navio é realizada, de molde a que todos os envolvidos no processo (incluindo armadores, instalações de desmantelamento/reciclagem, Estado de pavilhão do navio e Estado onde a reciclagem do navio terá lugar) se encontrem coordenados e assumam a sua quota-parte de responsabilidade;

24. Insta a Comissão a apresentar medidas concretas para promover a transferência de *knowhow* e de tecnologias de auxílio para os estaleiros do sul da Ásia no sentido de cumprir as normas internacionais em matéria de segurança e de ambiente; considera que, para esta finalidade, importa ter igualmente em conta o âmbito mais alargado da política de ajuda ao desenvolvimento da UE a estes países; considera, neste contexto, que importa igualmente fazer uso dos eventuais conhecimentos especializados dos sindicatos e das organizações não governamentais;

25. Congratula-se com os resultados já alcançados pelo projecto *ShipDismantl*, financiado pelo Sétimo Programa-Quadro de Investigação e Desenvolvimento Tecnológico, nos termos do qual estão a ser desenvolvidos sistemas de apoio que serão gratuitamente disponibilizados às empresas de demolição a nível mundial; manifesta a sua convicção de que serão possíveis mais melhorias na sequência de novos convites à apresentação de propostas que se concentram especificamente nas estratégias de fim de vida para os navios;

26. Insta a Comissão a aprofundar o estudo e a proceder a uma avaliação cuidadosa das vantagens de uma cooperação financeira reforçada com determinados estaleiros de desmantelamento do sul da Ásia e de um investimento directo nesses mesmos estaleiros, contribuindo, assim, para a formação de uma rede de estaleiros certificados e aprovados pela UE, que podem gerar maiores retornos sobre os investimentos em termos económicos, ambientais e sociais;

27. Considera que o princípio do «poluidor-pagador», o princípio da responsabilidade alargada do produtor e o princípio da responsabilidade do produtor têm de ser amplamente aplicados para se encontrar uma solução estrutural para este problema;

28. Considera que os armadores/proprietários dos navios são sempre responsáveis por eventuais efeitos prejudiciais do desmantelamento para os trabalhadores, a saúde pública ou o ambiente, independentemente do local de desmantelamento (no interior ou no exterior da UE);

29. Congratula-se com a proposta de criação de um fundo de desmantelamento de navios e insta a Comissão e os Estados-Membros a projectar de forma resoluta a criação de um fundo desse género simultaneamente ao nível da OMI e da UE; a este respeito, insta a Comissão a investigar igualmente o mecanismo financeiro disponível, com a participação de estaleiros e armadores e incluindo um seguro obrigatório, taxas portuárias, impostos sobre navios novos e impostos anuais associados ao registo na OMI, para assegurar uma boa reciclagem do ponto de vista ambiental, a partir do momento em que um navio entra em serviço, tendo em conta que um navio pode ter mais do que um armador ao longo do seu período de vida útil;

30. Encarrega o seu Presidente de transmitir a presente resolução ao Conselho, à Comissão, aos Governos dos Estados-Membros, aos Governos da Turquia, do Bangladesh, da China, do Paquistão e da Índia e à Organização Marítima Internacional.