

**Miércoles, 21 de mayo de 2008**

22. Insta a la Comisión y a los Estados miembros a que adopten políticas eficaces para eliminar la diferencia salarial por motivos de género; observa que en el ámbito de la ciencia «el principio de la igualdad de la remuneración» debe aplicarse asimismo a las becas y las ayudas;
23. Pide a la Comisión y a los Estados miembros que destinen fondos específicos de investigación a las mujeres para compensar la escasa financiación destinada a las mujeres que trabajan en la investigación;
24. Subraya que es importante alentar a las jóvenes a seguir una carrera científica y sugiere que, para ello, la Comisión y los Estados miembros promuevan el ejemplo de las investigadoras y que adopten y apliquen otras medidas para el logro de este objetivo;
25. Alienta a los Estados miembros a promover acciones de sensibilización para informar y alentar a las jóvenes a proseguir estudios y grados universitarios científicos y tecnológicos; alienta a los Estados miembros a mejorar los procesos de conocimiento compartido, ya que en los Estados miembros existen modelos de opciones educativas muy diferentes;
26. Señala la necesidad de programas especiales en las universidades que hagan que aumente el interés de las jóvenes y las mujeres por comenzar carreras científicas;
27. Pide a la Comisión y a los Estados miembros que establezcan programas de tutoría y de apoyo a las jóvenes científicas para participar en programas de investigación, y que concedan becas con el fin de ayudarles a seguir en el mundo académico y en la investigación;
28. Se congratula por las actividades de las organizaciones y agencias no gubernamentales a nivel europeo y nacional destinadas a mejorar la participación de las mujeres en la ciencia y aumentar el número de mujeres en puestos directivos;
29. Pide a la Comisión y a los Estados miembros que refuercen las redes de contacto entre las mujeres científicas a escala nacional, regional y de la UE, puesto que se trata de un medio esencial para potenciar a las mujeres, atraer a un mayor número de mujeres a las carreras científicas e incitarles a participar en el debate político y mejorar su evolución profesional;
30. Encarga a su Presidente que transmita la presente Resolución al Consejo, a la Comisión, al Comité Económico y Social Europeo, al Comité de las Regiones y a los Gobiernos y Parlamentos de los Estados miembros.

---

**Libro Verde «Mejorar el desmantelamiento de los buques»**

P6\_TA(2008)0222

**Resolución del Parlamento Europeo, de 21 de mayo de 2008, sobre el Libro Verde «Mejorar el desmantelamiento de los buques» (2007/2279(INI))**

(2009/C 279 E/09)

*El Parlamento Europeo,*

- Visto el Libro Verde «Mejorar el desmantelamiento de los buques» (COM(2007) 0269), aprobado por la Comisión el 22 de mayo de 2007,
- Vistos los artículos 2 y 6 del Tratado CE, según los cuales las exigencias de la protección del medio ambiente deberán integrarse en los distintos ámbitos de la política comunitaria, con objeto de fomentar un desarrollo sostenible de las actividades económicas,

Miércoles, 21 de mayo de 2008

- Visto el documento «Seguridad y salud en el desguace de buques: directrices para los países asiáticos y Turquía», aprobado por la Organización Internacional del Trabajo (OIT) en marzo de 2004,
  - Visto el artículo 175 del Tratado CE,
  - Visto el Reglamento (CE) n° 1013/2006 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 14 de junio de 2006, relativo a los traslados de residuos <sup>(1)</sup> (en lo sucesivo, «Reglamento sobre el traslado de residuos»),
  - Visto el Convenio de Basilea sobre el control de los movimientos transfronterizos de los desechos peligrosos y su eliminación (Convenio de Basilea), adoptado el 22 de marzo de 1989 por las Naciones Unidas como marco para la reglamentación del transporte internacional de residuos peligrosos,
  - Visto el artículo 45 de su Reglamento,
  - Vistos el informe de la Comisión de Medio Ambiente, Salud Pública y Seguridad Alimentaria y las opiniones de la Comisión de Industria, Investigación y Energía y de la Comisión de Transportes y Turismo (A6-0156/2008),
- A. Considerando que en diversas playas del sur de Asia y de otros lugares se desguazan enormes buques en unas condiciones de trabajo perjudiciales para el medio ambiente e indignas para los seres humanos; considerando que una parte de dichos buques procede de la Unión Europea,
- B. Considerando que, debido a los costes salariales muy bajos, las medidas de seguridad absolutamente insuficientes y la ausencia total de normas sobre el medio ambiente, al dismantelar los buques en países como Bangladesh, la India o Pakistán se puede ofrecer un precio por la chatarra relativamente elevado, por lo cual muchos armadores optan por dichos países para el dismantelamiento,
- C. Considerando que la Comisión analizó los aspectos económicos del desguace de buques en un estudio realizado en 2000 <sup>(2)</sup>, pero se abstuvo de tomar medidas, pues en el estudio se llegaba a la conclusión de que sería muy difícil conseguir que el reciclado de buques resultase económicamente viable respetando al mismo tiempo unas normas medioambientales racionales; considerando inaceptable que primen los beneficios a corto plazo sobre las vidas humanas y la contaminación medioambiental,
- D. Considerando lamentable que solamente se debatan posibles medidas cuando casos de gran relevancia, como el intento del Gobierno francés de eliminar su portaaviones «Clemenceau» fuera de la UE, dan lugar a la concienciación pública al respecto,
- E. Considerando que la preocupación política, tanto en los países industrializados como en los países en desarrollo, sobre la creciente cantidad de residuos peligrosos exportados por los países industrializados a países en desarrollo, donde su tratamiento se realiza en condiciones de riesgo y sin control, condujo a que en 1995 se introdujera una enmienda en el Convenio de Basilea por la cual queda absolutamente prohibido el traslado de residuos peligrosos desde los países de la Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económico (OCDE) a países que no forman parte de dicha organización (Enmienda de Prohibición de Basilea); considerando que, aunque esta enmienda se ha incorporado en su totalidad al Reglamento sobre el traslado de residuos, lamentablemente no ha entrado aún en vigor a nivel internacional,
- F. Considerando que puede ocurrir que un buque sea considerado como residuo en virtud del artículo 2 del Convenio de Basilea, y que, al mismo tiempo, esté definido como buque en virtud de otras normas internacionales; considerando que se ha aprovechado sistemáticamente esta laguna, lo que ha dado lugar a que la mayoría de los buques de la UE se desguacen en Asia, eludiendo totalmente la prohibición de Basilea y las disposiciones correspondientes del Reglamento sobre el traslado de residuos,

<sup>(1)</sup> DO L 190 de 12.7.2006, p. 1.

<sup>(2)</sup> *Det Norske Veritas / Appledore International, Technological and Economic Feasibility Study of Ship Scrapping in Europe*, Informe final n° 2000-3527 de 13.2.2001.

**Miércoles, 21 de mayo de 2008**

- G. Considerando que el Parlamento pidió ya en 2003 que la Comisión elaborase directrices para colmar esta laguna en la revisión del Reglamento sobre el traslado de residuos, pero el Consejo se negó a aceptarlo y, en lugar de ello, aplazó toda medida ulterior hasta la conclusión del trabajo conjunto de tres organismos internacionales (Convenio de Basilea, OIT y OMI) para establecer requisitos de obligado cumplimiento a nivel mundial,
- H. Considerando que todo buque que contenga cantidades importantes de sustancias peligrosas o que, de acuerdo con la entrada GC 030 del código de la OCDE relativo a los residuos y con la lista del Convenio de Basilea, no haya sido debidamente vaciado de dichas sustancias, constituye un residuo peligroso y que, por consiguiente, el traslado de un buque de esas características desde la UE a un país que no forme parte de la OCDE, con vistas a su desmantelamiento, está prohibido en virtud del Reglamento sobre el traslado de residuos, que transpone al Derecho comunitario el Convenio de Basilea,
- I. Considerando que todos los buques considerados como residuos peligrosos deben ser desguazados de forma respetuosa con el medio ambiente en un país de la OCDE, o ser descontaminados (de modo que no queden residuos peligrosos) para poder exportarse a países que no forman parte de la OCDE; considerando, sin embargo, que este requisito se incumple sistemáticamente,
- J. Considerando que tanto en el Derecho del Mar como en los convenios de la OMI se estipula que los Estados ribereños tienen el derecho y la obligación de aplicar todas las normas internacionales vigentes a fin de proteger el medio ambiente; considerando, sin embargo, que apenas se respeta el Convenio de Basilea en lo que respecta a los buques destinados al desguace, entre otras cosas por la falta de voluntad política para colmar las lagunas y atajar la ocultación estructural de responsabilidades en el sector del transporte marítimo, de la que ofrece el mejor ejemplo el fenómeno de los Estados del pabellón,
- K. Considerando que el Reglamento sobre el traslado de residuos constituye el marco legislativo a nivel de la Unión Europea para la aplicación del Convenio de Basilea, incluida la exportación de buques al final de su vida útil; considerando que la aplicación de dicho Reglamento es insuficiente por lo que respecta a los buques destinados al desguace, dado que los buques de propiedad europea o que operan en aguas europeas o que enarbolan pabellón de la UE emprenden un último viaje «normal» y sólo se consideran residuos una vez que han abandonado las aguas territoriales europeas, sin que haya más mecanismos de control o directrices de cumplimiento para poner fin a estas violaciones del Derecho internacional y comunitario,
- L. Considerando que en el preámbulo del Reglamento sobre el traslado de residuos se afirma que «es necesario garantizar un desguace de los buques seguro y respetuoso con el medio ambiente, a fin de proteger la salud humana y el medio ambiente»,
- M. Considerando que la OMI está redactando un proyecto de convenio con el fin de colmar las lagunas halladas en el régimen del Convenio de Basilea y de resolver este problema a nivel mundial,
- N. Considerando que en la Séptima Conferencia de las Partes del Convenio de Basilea, las Partes, incluidos los Estados miembros de la Unión Europea, con el fin de aplicar un mayor rigor a la prevención de la exportación de buques tóxicos, han pedido a la OMI que continúe considerando la incorporación a sus reglamentos de requisitos de obligado cumplimiento, incluido un sistema de información sobre buques destinados al desguace, que garanticen un nivel de control equivalente al establecido en virtud del Convenio de Basilea, y que continúe trabajando para establecer requisitos de obligado cumplimiento para garantizar una gestión medioambiental racional del desmantelamiento de buques, que podría comprender la predecontaminación,
- O. Considerando que el proyecto de Convenio de la OMI sobre el reciclaje de buques en su forma actual no ha establecido un nivel de control equivalente al del Convenio de Basilea y el Reglamento sobre el traslado de residuos, no evita la exportación de residuos tóxicos a países en desarrollo, no contiene mecanismos basados en el principio de que «quien contamina, paga» ni el principio de sustitución para el diseño ecológico de buques, ni normas auditadas para los astilleros de reciclado de buques, entre otras cuestiones, y en ningún caso podrá ser ratificado por los Estados que reciclan buques en la actualidad ni por los principales Estados del pabellón,

Miércoles, 21 de mayo de 2008

- P. Considerando que, en todo caso, es previsible que transcurran varios años antes de que se establezca tal convenio de la OMI y que a continuación pueden pasar también años hasta su entrada en vigor, debido al prolongado proceso de ratificación,
- Q. Considerando que la UE no dispone de suficiente capacidad para un desmantelamiento limpio de sus buques (con pabellón de la UE o pertenecientes a propietarios de la UE), en particular por lo que respecta a la flota mercante; considerando que esta insuficiencia de capacidad aumentará enormemente en 2010 debido a la retirada acelerada de los petroleros monocasco,
- R. Considerando, por consiguiente, que es de la máxima urgencia tomar medidas reguladoras a nivel de la UE si se quiere evitar que los petroleros monocasco sigan dañando las playas y las orillas de los ríos de Asia meridional; considerando que no hay excusas para no actuar, máxime cuando estos petroleros monocasco pueden identificarse con claridad,
- S. Considerando que, en el momento actual, el mercado primario de desmantelamiento de buques funciona en la mayor parte de los casos en condiciones muy perjudiciales, lo cual es contrario a los principios sociales, medioambientales y sanitarios aceptados en la UE,
1. Señala que no es éticamente admisible dejar que en el desmantelamiento de buques persistan las condiciones contrarias a la dignidad humana y dañinas para el medio ambiente, ni aceptar así que resulte perjudicada la salud de miles de trabajadores del Extremo Oriente;
  2. Reconoce que la responsabilidad relativa a los problemas sociales y medioambientales existentes en el ámbito del desmantelamiento de buques incumbe en parte a la Unión Europea; pide, por consiguiente, una acción inmediata y concreta por parte de la UE, en cooperación con la OMI, a fin de poner freno al dumping social y medioambiental originado por los regímenes de incentivación económica y alcanzar a escala mundial soluciones acordes con el principio de sostenibilidad;
  3. Considera éticamente inadmisibles que algunos contratistas de desmantelamiento empleen a niños para trabajos penosos y peligrosos, y que por el contrario, se les debería proporcionar suficientes posibilidades de educación y recreo;
  4. Acoge con satisfacción el extenso análisis que contiene el Libro Verde antes mencionado en lo que se refiere a los principales problemas sociales y medioambientales provocados por las actividades de desmantelamiento de buques en los países del sur de Asia; subraya, no obstante, que esta iniciativa debería haberse tomado hace diez años por lo menos;
  5. Considera que deben adoptarse rápidamente medidas concretas a escala europea e internacional, cuyo principal objetivo ha de ser la protección del medio ambiente y de la salud pública, sin culpar de los problemas a otros países; considera que, en este sentido, que la manera más completa de alcanzar este objetivo sería la adopción e implementación de un convenio internacional que establezca obligaciones para todas las partes involucradas en el proceso de desmantelamiento de buques, pero es una vía plagada de obstáculos y retrasos, con lo que no debería sustituir a una acción urgente de la UE;
  6. Considera que el desmantelamiento de buques sigue teniendo un impacto social y ecológico, incluso a largo plazo, en particular porque el número de buques en construcción está aumentando con el paso de los años; subraya, por consiguiente, la importancia permanente de la innovación y del desarrollo europeos en el sector de la industria de la construcción naval, con el fin de permitir la construcción de buques mejores y respetuosos del medio ambiente; pide, por tanto, a la Comisión, que lleve adelante sin reservas el programa LeaderSHIP 2015;
  7. Subraya que no se dispone de tiempo, pues las previsiones indican que en 2010 deberán desmantelarse unos 800 petroleros monocasco <sup>(1)</sup>; señala que un futuro Convenio de la OMI pretende esta cuestión, aunque es poco probable que entre en vigor antes de 2012; pide que se tomen medidas eficaces a escala europea antes de 2010, antes de la adopción del Convenio de la OMI y antes del año en que la retirada acelerada de los petroleros monocasco alcance su punto álgido;

<sup>(1)</sup> Comisión Europea, DG Energía y Transporte: *Oil Tanker Phase Out and the Ship Scrapping Industry*, Informe final COWI, junio de 2004.

**Miércoles, 21 de mayo de 2008**

8. Pide a la Comisión que elabore las directrices y mecanismos necesarios para determinar que todo buque destinado al desguace que no cumpla todos los requisitos fijados en los convenios internacionales y, por consiguiente, no disponga de una certificación válida expedida por registros reconocidos por la UE, se considere como «residuo», de conformidad con la Directiva 2006/12/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 5 de abril de 2006, relativa a los residuos <sup>(1)</sup>, con objeto de evitar el incumplimiento de las disposiciones del Reglamento sobre el traslado de residuos peligrosos y pide que se examine la cuestión de cuándo un Estado miembro puede ser considerado como un «Estado de exportación» de conformidad con el Reglamento sobre el traslado de residuos, incluidos los Estados portuarios, los Estados de abanderamiento y los Estados con jurisdicción sobre el propietario del buque, y que garantice la retirada segura y sin problemas del mercado de aquellos buques que han alcanzado el límite de su vida operativa;

9. Insta a los Estados miembros y a la Comisión a que apliquen con mayor eficacia el Reglamento sobre el traslado de residuos mediante controles y una vigilancia más severos por parte de las autoridades de los Estados miembros, con miras a facultar a los Estados portuarios, los Estados de abanderamiento y los Estados con jurisdicción sobre los propietarios (generadores de residuos) para «dar de baja» a un buque y declararlo residuo independientemente de que siga estando operativo;

10. Apoya las iniciativas a nivel internacional para alcanzar unas normas mínimas vinculantes sobre el reciclado de buques y para promover el establecimiento de instalaciones de reciclado no contaminantes, teniendo debidamente en cuenta las condiciones de trabajo y las cuestiones afines de salud y seguridad, especialmente en los astilleros de desguace de Asia meridional, con el fin de proteger a los trabajadores y al medio ambiente frente al impacto perjudicial de los residuos peligrosos y las prácticas laborales peligrosas;

11. Pide a la Comisión que establezca y mantenga un registro donde figuren los buques supuestamente destinados al desguace dentro de unos años y que contemple mecanismos que permitan que estos buques sean considerados «prerresiduos» para los que debe elaborarse un plan de eliminación antes de su venta para el desguace; pide a los Estados miembros y a las autoridades portuarias, que deben disponer de competencia para identificar a los buques que han llegado al final de su vida útil, que utilicen dicho registro para ejercer un mayor control sobre esos buques potencialmente destinados al desguace; considera deseable, en este sentido, la pronta adopción de la propuesta de revisión de la Directiva sobre el control de los buques por el Estado rector del puerto <sup>(2)</sup>;

12. Pide a la Comisión y a los Estados miembros que negocien un futuro convenio de la OMI que incluya amplias obligaciones y disposiciones que:

- garanticen un nivel de control equivalente como mínimo al del Convenio de Basilea;
- prevean un alto nivel de seguridad general y de protección del medio ambiente del reciclado de buques, que esté sometido a auditoría y certificación por terceros;
- excluya el varado de buques como método adecuado para su desguace;
- no permita el desmantelamiento de buques por Estados que no sean Partes;
- consagre el principio de sustitución para acabar con el uso actual de materiales peligrosos en la construcción de nuevos buques;

considera que el futuro convenio debe incluir la exigencia de que se eliminen todas las sustancias peligrosas de los buques retirados antes de poder llevarlos para su desguace a países no miembros de la OCDE, o bien que se trasladen a instalaciones de reciclado especialmente acreditadas de países miembros de la OCDE o de la UE que cumplan normas claras en materia de seguridad y medio ambiente;

13. Pide a la Comisión que tome en consideración posibles medidas para limitar las repercusiones financieras que puedan derivarse del desmantelamiento de buques, estableciendo normas de producción más rigurosas, como la restricción del uso de ciertos materiales peligrosos;

<sup>(1)</sup> DO L 114 de 27.4.2006, p. 9.

<sup>(2)</sup> Directiva 95/21/CE del Consejo, de 19 de junio de 1995, sobre el cumplimiento de las normas internacionales de seguridad marítima, prevención de la contaminación y condiciones de vida y de trabajo a bordo, por parte de los buques que utilicen los puertos comunitarios o las instalaciones situadas en aguas bajo jurisdicción de los Estados Miembros (DO L 157 de 7.7.1995, p. 1).

Miércoles, 21 de mayo de 2008

14. Recomienda encarecidamente que la UE dirija sus esfuerzos a salvaguardar unas normas mínimas que garanticen el máximo nivel de protección del medio ambiente, de la salud y de la seguridad, en particular, con disposiciones relativas al diseño y la construcción de buques, su funcionamiento, su idoneidad para el reciclado, el funcionamiento de las instalaciones de reciclado y el establecimiento de un mecanismo adecuado de control del cumplimiento de las disposiciones en materia de reciclado de buques, dotado de requisitos de certificación y de información;
15. Insta a la Comisión a que aplique con carácter de urgencia un sistema totalmente fiable de control de la aplicación del Convenio de Basilea en lo relativo al desguace de buques;
16. Señala que el control sobre la aplicación del futuro convenio de la OMI debe ser tan estricto como el que se ejerce en el caso del Convenio de Basilea: todas las normas y obligaciones pertinentes de la OIT deben incluirse en el convenio, no debe permitirse ninguna excepción, deben eliminarse las graves deficiencias en la interpretación y aplicación del marco regulador existente y debe evitarse que los buques retirados del servicio que contengan sustancias peligrosas o que constituyan en sí mismos una sustancia peligrosa se dirijan a países que no pertenecen a la OCDE, a países miembros de la OCDE que cuenten con instalaciones deficientes o a países que no sean Partes de dicho convenio;
17. Subraya la necesidad de potenciar los esfuerzos de la Comisión y los Estados miembros, a escala internacional y de la UE, para garantizar unas normas mínimas que aseguren el máximo nivel de protección medioambiental, sanitaria y de seguridad, y la adhesión al principio consagrado en los artículos 34 y 36 del Reglamento relativo a los traslados de residuos (Enmienda de Prohibición de Basilea), que consiste en prohibir las exportaciones de residuos peligrosos a países en desarrollo; pide, con este fin, a la Comisión que proponga un reglamento sobre diseño y construcción de barcos, su utilización a lo largo de sus años de explotación y su preparación para el reciclado, el funcionamiento de las instalaciones de reciclado y el establecimiento de un mecanismo adecuado de control del reciclado, acompañado de obligaciones de certificación y de información;
18. Pide a la Comisión que tome en consideración las decisiones de la próxima reunión del Grupo de Trabajo Conjunto OIT/OMI/Convenio de Basilea sobre desguace de buques relativas a actividades conjuntas de cooperación técnica y a un enfoque coordinado sobre medidas provisionales a la espera de la entrada en vigor del nuevo convenio de la OMI sobre reciclado de buques;
19. Insta a la adopción inmediata de medidas para apoyar el desarrollo en la UE de una industria del desguace y la remediación (limpieza previa) competitiva y ecológica; pide a los Estados miembros, en este contexto, que exijan en mayor medida la limpieza previa y un reciclado limpio de todos los buques (incluidos los buques de guerra) de propiedad estatal y que se desmantelen en instalaciones de la UE de una forma segura y respetuosa con el medio ambiente, por medio de licitaciones públicas y en estricto cumplimiento de las normas sobre contratación pública dentro del pleno respeto del Reglamento sobre el traslado de residuos; considera, además, que el desarrollo de actividades de reciclado en los astilleros europeos debe apoyarse en el marco de la política industrial, estructural y de cohesión de la UE;
20. Considera necesario establecer la obligación de que todos los barcos con pabellón comunitario y todos los que hagan escala en puertos de la Unión Europea posean una lista de los materiales y elementos utilizados en su construcción y equipamiento;
21. Pide a la Comisión que elabore una lista de instalaciones preferidas de reciclado de buques sujetas a normas reconocidas a nivel internacional en materia de derechos humanos, salud y seguridad; acoge favorablemente la sugerencia de la Comisión de establecer sistemas para la certificación y distintivo de las instalaciones de reciclado seguro y limpio, y considera que las subvenciones de la Comunidad en favor de la industria naval sólo deberían concederse bajo la condición de adhesión al Reglamento sobre el traslado de residuos y a otros requisitos de la UE, como el uso de instalaciones certificadas y regularmente auditadas; subraya que no se trata de destruir el mercado de desmantelamiento de buques en el sur de Asia, sino precisamente de preservarlo mediante el fomento de un desmantelamiento de buques respetuoso con el medio ambiente;

**Miércoles, 21 de mayo de 2008**

22. Considera que es necesario que la UE muestre el camino y promueva una actuación global, con el claro objetivo de poner fin de forma gradual a las actuales prácticas de desmantelamiento de buques en el sur de Asia, y que avance hacia la adopción y aplicación de un convenio internacional que fije normas ambientales y sociales para todas las partes implicadas;

23. Pide una estrategia global que garantice que el reciclado de buques se lleva a cabo de manera que todas las partes implicadas en el proceso (armadores, instalaciones de reciclado o desguace, Estado del pabellón, Estado en el que tendrá lugar el reciclado del buque, etc.) estén coordinadas y asuman la parte de responsabilidad que les corresponde;

24. Pide a la Comisión que proponga medidas concretas para fomentar la transferencia de conocimientos y tecnología para ayudar a que las instalaciones de desmantelamiento del sur de Asia cumplan las normas internacionales en materia de seguridad y medio ambiente; considera que dicho objetivo también debe tenerse en cuenta en el marco más amplio de la política comunitaria de ayuda al desarrollo relativa a esos países; opina que para ello también debe utilizarse la posible experiencia adquirida por los sindicatos y las organizaciones no gubernamentales;

25. Se felicita por los resultados alcanzados entretanto por el proyecto ShipDismantl, financiado a través del Séptimo Programa marco de investigación y desarrollo tecnológico, en cuyo contexto se están poniendo a punto sistemas de apoyo que podrán ser utilizados gratuitamente por todas las empresas de desguace de barcos del mundo; está convencido de que podrán alcanzarse mejoras adicionales a través de nuevas convocatorias de propuestas centradas, de forma específica, en las estrategias relativas al final del ciclo de vida de los barcos;

26. Pide a la Comisión que estudie en mayor medida y evalúe detenidamente la conveniencia de incrementar la cooperación financiera y de realizar más inversiones directas en determinados centros de desmantelamiento de Asia meridional, contribuyendo de ese modo a la creación de una red de centros de desmantelamiento acreditados y reconocidos por la UE que reporten mayores réditos respecto de la inversión en términos económicos, medioambientales y sociales;

27. Considera que el principio de «quien contamina paga», el principio de responsabilidad ampliada del productor y el principio de responsabilidad del productor deben aplicarse ampliamente para resolver estructuralmente esta problemática;

28. Opina que el armador/propietario es en todo momento responsable de los efectos perjudiciales del desmantelamiento tanto para los trabajadores como para la salud pública y el medio ambiente, independientemente del lugar en el que tenga lugar el desmantelamiento (dentro o fuera de la UE);

29. Acoge favorablemente la propuesta de crear un fondo para el desmantelamiento de buques y pide a la Comisión y a los Estados miembros que promuevan con determinación el objetivo de establecer un fondo análogo a nivel de la OMI y de la UE simultáneamente; pide a la Comisión, en este contexto, que examine también los instrumentos financieros existentes implicando tanto a los astilleros como a los armadores, e incluyendo un seguro obligatorio y la utilización de tasas portuarias, impuestos sobre nuevos buques e impuestos anuales relacionados con la inscripción en la OMI, para velar por un reciclado respetuoso con el medio ambiente desde el momento en que el buque inicie su fase operativa, sin olvidar que un buque puede tener más de un propietario a lo largo de su vida útil;

30. Encarga a su Presidente que transmita la presente Resolución al Consejo, a la Comisión, a los Gobiernos y Parlamentos de los Estados miembros, a los Gobiernos de Turquía, Bangladesh, China, Pakistán y la India, así como a la OMI.

---