2 maggio 2012

I flussi di trasporto marittimo costituiscono la principale modalità di spostamento di una gamma di prodotti di base in grado di prolungare e infiammare i conflitti, compromettere i processi di democratizzazione e persino favorire la proliferazione delle armi di distruzione di massa. Secondo uno studio pubblicato di recente dall'Istituto internazionale di ricerca sulla pace di Stoccolma (SIPRI), oltre il 60% delle imbarcazioni coinvolte in casi di sabotaggio delle sanzioni o di traffico illecito di droghe, armi e altro equipaggiamento militare appartiene a società di paesi membri dell'UE, della NATO o dell'OCSE. Questo commercio clandestino predilige il trasporto marittimo, anche in virtù della difficoltà di monitoraggio e regolamentazione delle aree di alto mare del pianeta. Nonostante l'evoluzione delle tecnologie di monitoraggio satellitare e navale, nessuna autorità è in grado di controllare in modo efficace un'area così vasta.

Inoltre, la giurisdizione sul traffico marittimo in acque internazionali spetta allo Stato di bandiera dell'imbarcazione e, di conseguenza, non è possibile salire a bordo delle navi sospettate del trasporto di prodotti di base illegali né è possibile procedere al sequestro di tali prodotti senza la previa autorizzazione dello Stato di bandiera. In effetti, la maggior parte delle imbarcazioni coinvolta nei casi segnalati di trasporto di equipaggiamenti militari illegali, beni a duplice uso e narcotici, batte le cosiddette bandiere di convenienza ed è registrata in Stati di bandiera con regolamentazione e controllo limitati sulle loro flotte mercantili. Le ispezioni di controllo realizzate dagli Stati di approdo sono, nella maggior parte dei casi, le sole occasioni in cui le autorità statali hanno il diritto di salire a bordo di un'imbarcazione senza interpellare lo Stato di bandiera. A livello internazionale, potrebbe essere migliorata la condivisione di informazioni sulle imbarcazioni sospette tra governi, entità amministrative marittime ed entità di controllo dello Stato di approdo interessate. In particolare, gli Stati membri dovrebbero creare un meccanismo di condivisione delle informazioni finalizzato alla compilazione di un elenco delle imbarcazioni e delle spedizioni sospette; tale meccanismo potrebbe integrare altri sistemi dell'UE, come quelli di competenza dell'Agenzia europea per la sicurezza marittima (EMSA), nell'ottica di un approccio olistico alla sicurezza marittima e all'attuazione dell'embargo sugli armamenti da parte dell'UE.

Considerata la situazione di cui sopra, può la Commissione rispondere alle seguenti domande:

1. L'Alto rappresentante/vicepresidente è a conoscenza del fatto che la maggior parte delle imbarcazioni coinvolte nei casi denunciati di sabotaggio delle sanzioni o di trasferimento illecito di armi, droghe e altri equipaggiamenti militari appartiene a società registrate in paesi membri dell'UE e della NATO?

2. Intende istituire un meccanismo UE per condividere informazioni sulle spedizioni e le imbarcazioni sospette al fine di migliorare la sicurezza delle popolazioni a livello globale?

E-003231/2012

Interrogazione con richiesta di risposta scritta
alla Commissione (Vicepresidente/Alto rappresentante)
Articolo 117 del regolamento
Pino Arlacchi (S&D), Andrea Cozzolino (S&D), Frieda Brepoels (Verts/ALE), Ivo Vajgl (ALDE), Oreste Rossi (EFD), Sabine Lösing (GUE/NGL), Raül Romeva i Rueda (Verts/ALE), Willy Meyer (GUE/NGL), Keith Taylor (Verts/ALE), Ana Gomes (S&D), Helmut Scholz (GUE/NGL), Rui Tavares (Verts/ALE), Mariya Nedelcheva (PPE) e Sergio Paolo Frances Silvestris (PPE)

Risposta

[source: www.europarl.europa.eu]