

Dictamen del Comité Económico y Social Europeo sobre «El desguace naval y la sociedad del reciclado»**(Dictamen de iniciativa)**

(2017/C 034/06)

Ponente: **Martin SIECKER**Coponente: **Richard ADAMS**

Decisión del Pleno	21.1.2016
Fundamento jurídico	Artículo 29, apartado 2, del Reglamento interno Dictamen de iniciativa
Órgano competente	CCMI
Aprobación en sección	28.9.2016
Aprobado en el pleno	19.10.2016
Pleno n.º	520
Resultado de la votación (a favor/en contra/abstenciones)	202/2/3

1. Conclusiones y recomendaciones

1.1. Los propietarios de buques de la Unión controlan alrededor del 40 % de la flota mercante mundial. También suman cerca de un tercio del tonelaje al final de su vida útil varado en astilleros que incumplen las normas en Asia meridional. La Unión es el mercado que más buques al final de su vida útil envía para un desguace que resulta peligroso y contaminante. En cuanto base de la mayor comunidad de propietarios de buques, la UE también tiene una responsabilidad particular en la regulación del reciclado de estos últimos.

1.2. El CESE sostiene que existe un poderoso argumento social y moral para eliminar los abusos en el desmantelamiento irresponsable de buques a través de un sistema que cree valor añadido en un buque al final de su vida útil que sea suficiente para pagar los costes más elevados de un reciclado responsable. La mayoría del reciclado de buques probablemente seguiría produciéndose en países con bajos costes de mano de obra, pero con mejores condiciones laborales y medioambientales. Al mismo tiempo, esto permitiría que los astilleros de desguace de la UE fuesen más competitivos.

1.3. Pese a la escasa eficacia de las actuaciones de la Organización Marítima Internacional (en lo sucesivo, «OMI») hasta la fecha, deberían seguirse haciendo todos los esfuerzos posibles para lograr un instrumento universal jurídicamente vinculante a través de este foro. En este proceso, la UE puede desempeñar un papel influyente y dinámico. La búsqueda de una solución eficaz al desguace naval irresponsable ha estado presente en la agenda de la Unión durante muchos años, y ha culminado en el Reglamento de la UE relativo al reciclado de buques, que será plenamente aplicable a más tardar el 31 de diciembre de 2018. Sin embargo, una de las deficiencias clave es que los propietarios de buques podrían eludir fácilmente este Reglamento cambiando simplemente el pabellón por el de un tercer país.

1.4. Algo que falta en el Reglamento es un instrumento económico con el que la Comisión pueda encauzar los cambios en la dirección deseada. Ahora, en un informe muy detallado se ha desarrollado un plan para dotarse de un instrumento de estas características, mediante la instauración de un «régimen de licencias de reciclado de buques (SRL)». A finales de este año, la Comisión presentará una propuesta basada en esta idea, que incentivará a los armadores para que sus buques que hayan llegado al final de su vida útil se desguacen en instalaciones autorizadas por la UE con arreglo a procedimientos que sean social y medioambientalmente aceptables.

1.5. Una ventaja del mecanismo financiero propuesto es la sinergia que crearía con el marco regulador vigente. Los mecanismos de control no interferirían con los del Reglamento de la Unión relativo al reciclado de buques. Ya hay instituciones de la UE para administrar y aplicar este tipo de licencia. No obstante, el CESE insta a la Comisión a que evalúe también cualquier riesgo de que los socios comerciales de la UE perciban esta propuesta como una injerencia contraria a la competencia en la gestión del transporte marítimo internacional.

1.6. Solo reconociendo la responsabilidad del propietario del buque mediante el principio de «quien contamina, paga» e incorporando el coste del reciclado responsable a los gastos de explotación del buque se podrán eliminar las actuales prácticas perjudiciales. Tanto los operadores como los usuarios del transporte de carga, mercancías y pasajeros tienen un papel que desempeñar. En primer lugar, al reconocer que existe un problema grave y, en segundo lugar, al respaldar un mecanismo financiero progresivo y exigible como la licencia de reciclado de buques, que tiene posibilidades de extenderse a escala mundial bajo los auspicios de la OMI y con una campaña de información cuyo ámbito rebase el territorio de la UE.

1.7. El CESE respalda plenamente a la Comisión Europea en esta empresa. Aparte de que se corresponde plenamente con la política de la UE orientada a la sociedad del reciclado, también puede ser un importante paso adelante con vistas a reformar el peligroso y contaminante sector del desguace de buques del Sudeste Asiático y a evitar su restablecimiento en otro lugar. El CESE reconoce el potencial del Convenio de Hong Kong siempre que incorpore los principios del Reglamento relativo al reciclado de buques de la UE, e insiste además en la necesidad de un instrumento financiero. Insta a la UE a proporcionar asistencia técnica a los astilleros de todo el mundo para cumplir estos requisitos.

2. Situación actual

2.1. Sin el transporte marítimo, la economía mundial no funcionaría. Cada año se venden para desmantelamiento aproximadamente 1 000 buques oceánicos grandes (buques cisternas y de contenedores, de carga y de pasajeros). Más del 70 % de estos buques que han llegado al final de su vida útil terminan en playas de la India, Bangladés o Pakistán para ser sometidos a peligrosas operaciones de desguace. El resto se desmantelan principalmente en China y Turquía, donde existen unas infraestructuras apropiadas que son más propicias para prácticas más limpias y seguras, siempre que se apliquen los procedimientos adecuados ⁽¹⁾.

2.2. La mayoría de los buques retirados del servicio se desguazan de una manera inaceptable utilizando el método de «varada voluntaria». Este método consiste en encallar los buques en playas de arena, donde después son desguazados mayoritariamente por trabajadores no cualificados (incluidos casos denunciados de trabajo infantil en Bangladés) sin herramientas adecuadas y con una protección escasa o nula contra las grandes cantidades de sustancias peligrosas que se liberan durante el desguace ⁽²⁾.

2.3. La industria de reciclado de buques se trasladó a Asia oriental (China y Taiwán) en la década de 1970, cuando se implantaron normas medioambientales y de salud en el trabajo más estrictas en Europa. En la década de 1980, la industria también se encontró con una regulación más estricta en Asia oriental y, por consiguiente, se trasladó a Asia meridional. En los últimos 30 años, se han notificado 470 muertes en la India. En 2014 se informó de veinticinco muertes y cincuenta lesiones graves acaecidas en astilleros sudasiáticos. El año pasado, dieciséis trabajadores perdieron la vida en astilleros de Bangladés, y en lo que llevamos de año esta cifra asciende a doce. Son muchos más los trabajadores que resultan heridos de gravedad o enferman debido a los humos tóxicos y que sufren una muerte dolorosa debido a los cánceres provocados por la exposición a materiales peligrosos como el amianto. El entorno natural que rodea a estas instalaciones queda seriamente degradado ⁽³⁾.

3. La causa del problema: la elusión de la responsabilidad

3.1. La raíz del problema del reciclado de buques es la falta de una gobernanza internacional eficaz para lograr una solución mundial. La Organización Marítima Internacional (OMI), que es una agencia de las Naciones Unidas, ha elaborado el Convenio Internacional de Hong Kong para el Reciclaje Seguro y Ambientalmente Racional de los Buques (Convenio de Hong Kong) que sigue sin ratificarse y cuya aplicación es incierta. Al igual que en muchos otros ámbitos, la UE, mediante el fomento de buenas prácticas y soluciones prácticas, puede ofrecer un marco jurídico y regulador capaz de generar resultados positivos en todo el mundo y eficaz a la hora de tratar el conjunto particular de cuestiones extraterritoriales que distinguen la industria naval.

⁽¹⁾ http://www.shipbreakingplatform.org/shipbrea_wp2011/wp-content/uploads/2016/04/LIST-OF-ALL-SHIPS-DISMANTLED-OVER-THE-WORLD-IN-2015.pdf

⁽²⁾ Véanse «Shipbreaking in Bangladesh and India» y el vídeo editado por National Geographic: «Where Ships Go to Die, Workers Risk Everything» (2014).

⁽³⁾ ONG Shipbreaking Platform.

3.2. El Derecho internacional exige que cada buque mercante esté registrado en un país. La UNCTAD (Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo) ha informado de que casi el 73 % de la flota naviera mundial está registrada o enarbola el pabellón de un país distinto de aquel en el que está registrado el beneficiario efectivo del buque. Entre las razones para cambiar el pabellón de un buque a otro país están la elusión fiscal, la capacidad de evitar las normativas laborales y medioambientales nacionales y la posibilidad de contratar tripulaciones de países con salarios inferiores. Muchos de estos registros abiertos también se conocen como pabellones de conveniencia o pabellones de incumplimiento. Se trata de pabellones de países que presentan un pésimo historial de aplicación del Derecho internacional. Aproximadamente el 40 % de los barcos al final de su vida útil varados en Asia meridional fueron importados bajo pabellones de conveniencia o pabellones de incumplimiento, como los de San Cristóbal y Nieves, Comoras y Tuvalu. Estos pabellones «de final de vida útil» apenas se utilizan durante la vida útil y ofrecen descuentos especiales para últimas travesías y un registro a corto plazo fácil y rápido sin requisitos de nacionalidad.

3.3. Solo un pequeño número de propietarios de buques han tomado medidas voluntarias para garantizar un reciclado limpio y seguro de sus buques obsoletos. Menos del 8 % de los buques vendidos para desguace siguen teniendo un pabellón europeo y se desmantelan principalmente de manera segura y sostenible. La mayoría de los buques que llegan al final de su vida útil se venden a compradores en efectivo que los llevan a su destino final en Asia meridional. La mayoría de los propietarios de buques no se ocupan personalmente del trato con las instalaciones de reciclado: se distancian convenientemente de la eliminación final y se la dejan a estos compradores que se especializan en buques al final de su vida útil y actúan de intermediarios entre los propietarios y los astilleros de desguace. Sus servicios incluyen el traslado y la dotación de tripulación de un buque en su última travesía, la gestión de la documentación necesaria y el trato con las autoridades en el destino.

Recurren a estas prácticas tanto propietarios de buques privados como públicos.

3.4. Este negocio es rentable para:

- quienes organizan el desguace a nivel local con menor coste, explotando a los trabajadores y dañando el medio ambiente,
- los propietarios de buques de todo el mundo, que obtienen un mejor precio por el buque desguazado,
- los intereses empresariales de los países en cuestión, puesto que ofrece una importante fuente de chatarra de acero que se utiliza en la economía local y nacional,
- los gobiernos que reciben ingresos procedentes de este comercio y que tienen pocos incentivos para regular o vigilar el sector y aplicar las salvaguardias legales que existen.

3.5. Aunque desde 2009 los armadores han emprendido acciones voluntarias coordinadas, por ejemplo la adopción en 2015 de un conjunto de directrices sobre la elaboración de inventarios de materiales peligrosos y otras medidas para el final de la vida útil de los buques, Bangladés, donde es notorio que las condiciones son las peores, fue el destino preferido de los buques al final de su vida útil⁽⁴⁾.

4. Abordar el problema: los intentos de exigir responsabilidad

4.1. En 2009, la OMI aprobó un instrumento específico para el transporte marítimo, el Convenio de Hong Kong, que insta un marco normativo con el objetivo último de establecer la igualdad de condiciones sostenible necesaria en las actividades de reciclado de buques en todo el mundo. En realidad, esta pretensión no se sostiene. Pese a que esto supone un pequeño avance, las disposiciones en materia de aplicación y ejecución son laxas y están sujetas a multitud de interpretaciones, no se estipula ningún sistema de certificación ni de auditoría y, en la práctica, el método de «varada voluntaria» sigue estando autorizado.

4.2. El Convenio de Hong Kong solo entrará en vigor veinticuatro meses después de su ratificación por quince Estados que representen el 40 % del tonelaje mundial y cuya capacidad anual de reciclado represente al menos el 3 % del tonelaje combinado de los signatarios. Hasta ahora, solo han ratificado el Convenio cinco países —siendo Panamá el único gran Estado de abanderamiento en hacerlo— ninguno de los cuales cumple el requisito de la capacidad de reciclado de buques necesaria para su entrada en vigor. No se prevé que el Convenio entre en vigor en un futuro próximo.

⁽⁴⁾ Reglamento relativo al reciclado de buques de la UE «*Shipping Industry Guidelines on Transitional Measures for Ship owners Selling Ships for Recycling*», 2.^a edición, enero de 2016.

4.3. Otra de las iniciativas de la OMI, el Fondo Fiduciario Internacional para el Reciclado de Buques, no ha recabado el apoyo internacional. Pese a que la OMI ha suscitado reformas positivas en varios ámbitos marítimos, entre ellas no figura ninguna actuación eficaz sobre el desmantelamiento de buques. El sector del reciclado de buques ha tendido a localizarse o deslocalizarse a países con bajos costes de mano de obra y donde las normas en materia de medio ambiente, salud y seguridad son laxas y no se aplican. El papel «facilitador» de estos Estados únicamente solo puede contrarrestarse atribuyendo a cada buque individual un fondo financiero significativo mantenido de forma independiente que sea reclamable siempre que se recicle de manera responsable. El transporte marítimo es un sector global, mientras que el desguace naval —con un 70 % de los buques desmantelados en solo tres playas de Asia meridional— es un escándalo regional y merece una solución eficaz.

4.4. Dentro de la UE los barcos retirados del servicio se consideran residuos peligrosos y se inscriben en el ámbito de aplicación del Convenio de Basilea, que regula todos los tipos de transporte de residuos peligrosos y se transpone a escala de la Unión a través del Reglamento sobre el traslado de residuos. En teoría, debería haber evitado que los buques de propiedad europea se eliminasen de forma irresponsable. Los propietarios de buques también están eludiendo sistemáticamente las normas del Convenio y del Reglamento sobre el traslado de residuos mediante la venta de los buques que se acercan al final de su vida útil a compradores en efectivo tan pronto como estos buques salen de las aguas de la Unión para su última travesía. Sin embargo, tras la entrada en vigor del Reglamento de la UE relativo al reciclado de buques dentro de la UE, a partir de 2019 los buques retirados del servicio que naveguen bajo pabellón de un Estado miembro de la UE serán excluidos de la aplicación del Reglamento sobre el traslado de residuos y del Convenio de Basilea que regula todos los tipos de transporte de residuos peligrosos.

4.5. Tras llevar a cabo un análisis, la UE y sus Estados miembros concluyeron que tanto el Convenio de Hong Kong como el de Basilea parecían ofrecer un nivel equivalente de control y vigilancia del cumplimiento respecto a los buques clasificados como residuos. Varias ONG internacionales, el Relator Especial sobre los efectos nocivos para el goce de los derechos humanos del traslado y vertimiento ilícitos de productos y desechos tóxicos y peligrosos, así como el Parlamento Europeo y el CESE, han denunciado el Convenio de Hong Kong por no ofrecer soluciones adecuadas.

4.6. La búsqueda de una solución eficaz figura en la agenda de la UE desde hace muchos años. En 2007 la Comisión Europea elaboró un Libro Verde ⁽⁵⁾ sobre el tema, que vino seguido por una Comunicación en 2008 ⁽⁶⁾ y, finalmente, una propuesta de Reglamento de la Unión sobre el reciclado de buques ⁽⁷⁾ en 2012. El Reglamento entró en vigor el 30 de diciembre de 2013, pero solo se exige su plena aplicabilidad a partir del 31 de diciembre de 2018. El Reglamento pone en vigor antes una serie de requisitos del Convenio de Hong Kong. Además, establece una lista europea de instalaciones de reciclado aprobadas en las que tendrán que desguazarse los buques con pabellón de la UE. Estas instalaciones tienen que certificarse y auditarse de forma independiente. El Reglamento también supera lo dispuesto en el Convenio de Hong Kong al establecer unas normas más estrictas para las instalaciones de reciclado y tener en cuenta la gestión posterior de los residuos y los derechos laborales.

4.7. Sin embargo, el Reglamento sobre el reciclado de buques es un pálido reflejo del Libro Verde y la Comunicación anteriores sobre el mismo tema. Estos dos documentos analizaban inequívocamente los problemas en relación con el reciclado de buques en Asia meridional y expresaban el convencimiento de que debían tomarse medidas firmes para solventar las condiciones inaceptables en esos países. Sin embargo, las medidas contempladas en el Reglamento no solucionan estos problemas. Aunque el Reglamento establece unas normas estrictas para las instalaciones de reciclado de buques que excluyen efectivamente el deficiente método de varada voluntaria, a los propietarios de buques les resulta muy fácil eludir estas normas transfiriendo la titularidad o simplemente cambiando el pabellón por el de un tercer país. Como concluyó el CESE, faltaba manifiestamente voluntad política para responsabilizar a la industria naval y se consideraba que la Comisión debería haber elaborado una propuesta mejor, más creativa y más audaz, con abundantes iniciativas y en consonancia con el nivel de ambición de anteriores documentos suyos ⁽⁸⁾.

5. Un enfoque más eficaz

5.1. Algo que falta en el Reglamento es un instrumento económico con el que la Comisión pueda encauzar los cambios en la dirección deseada. La Comisión reconoció en su propuesta inicial de 2012 —que incluía una cláusula sobre la «responsabilidad penúltima de la titularidad»— el punto débil fundamental de que los propietarios de buques pueden eludir fácilmente el Reglamento de la UE sobre el reciclado de buques simplemente cambiando el pabellón por el de un tercer país. Aunque esta cláusula fue rechazada durante las negociaciones tripartitas, el Parlamento Europeo veló por que se incluyese un artículo en el Reglamento que pidiese a la Comisión que estudiase posible mecanismos financieros alternativos.

⁽⁵⁾ Libro Verde COM(2007) 269.

⁽⁶⁾ COM(2008) 767.

⁽⁷⁾ Reglamento (UE) n.º 1257/2013 (DO L 330 de 10.12.2013, p. 1).

⁽⁸⁾ DO C 299 de 4.10.2012, p. 158.

5.2. En julio de este año, la Comisión publicó un nuevo estudio, realizado por Ecorys, DNV-GL y la Universidad Erasmo de Róterdam, sobre una «licencia de reciclado de buques» destinada a incentivar que los propietarios de buques asuman por fin su responsabilidad en lo que se refiere al desmantelamiento limpio y seguro.

5.3. La licencia de reciclado de buques crearía un fondo específico para cada buque, mantenido en forma de garantía por una institución financiera solvente que podría obtener capital para financiar el reciclado seguro y sostenible. La cuantía de la licencia vendría determinada por una combinación de tonelaje, tipo de transporte, frecuencia de escalas en puertos de la Unión, el diseño basado en el principio «de la cuna a la cuna» y la presencia de materiales tóxicos a bordo. Los armadores crean el capital ya que, cada vez que uno de sus buques hace escala en un puerto de la UE, abonan al fondo la tasa correspondiente a dicho buque.

5.4. Al final de la vida útil, este fondo podría reclamarse si el buque se reciclase efectivamente en un astillero aprobado por la Unión y utilizarse así para compensar la pérdida de ingresos derivada de un desmantelamiento responsable. Antes de finales de año, la Comisión publicará su posición formal sobre este estudio.

5.5. Una gran ventaja del mecanismo financiero propuesto es la sinergia que crearía con el marco regulador vigente. En particular, los mecanismos de control previstos en el mecanismo financiero propuesto funcionarían muy bien con los mecanismos de control existentes en el marco del Reglamento de la UE relativo al reciclado de buques, como el lugar de las inspecciones de las instalaciones que tendrán lugar antes y después de su inclusión en la lista europea. Las licencias también podrían incluirse en la lista de certificados que debe comprobar periódicamente el control del Estado rector del puerto en el marco de las obligaciones preexistentes. Del mismo modo, la Agencia Europea de Seguridad Marítima (AESM) ya existente parece ser la más idónea para cumplir las tareas de inspección y expedición de licencias, mientras que una de las instituciones financieras europeas como el Banco Europeo de Inversiones (BEI) o el Fondo Europeo de Inversiones (FEI) sería la mejor posicionada para administrar los ingresos derivados de una posible licencia de reciclado de buques. El CESE insta a la Comisión a que evalúe también cualquier riesgo de que los socios comerciales de la UE perciban esta propuesta como una injerencia contraria a la competencia en la gestión del transporte marítimo internacional.

5.6. Este fondo se encaminaría en cierto modo hacia la propuesta del CESE que respalda una industria del reciclado de buques más extensa y viable en Europa. En la Unión Europea se dispone de instalaciones suficientes que ya no se utilizan para la construcción o reparación de buques, pero que son adecuadas para desmantelarlos y reciclarlos. Esto concuerda con la meta de la UE de convertirse en una sociedad del reciclado sostenible con una economía circular en la que los residuos se conviertan en materia prima mediante un sistema de reciclado complejo y cuidadosamente concebido. En vista de los precios alternativamente volátiles y continuamente crecientes de las materias primas y el elevado desempleo en varios Estados miembros de la Unión Europea, y el hecho de que varias plataformas petrolíferas ubicadas en aguas de la Unión están alcanzando el final de su vida económicamente viable, esto podría ser muy rentable para toda Europa. Además, un sector especializado en el desguace de los buques que han llegado al final de su vida útil brindaría una oportunidad para desarrollar las zonas marítimas y formar a los jóvenes y los desempleados en nuevas cualificaciones.

5.7. El 12 de abril de 2016, la Comisión publicó orientaciones técnicas para las instalaciones de reciclado de buques que solicitan la aprobación con arreglo al Reglamento de la Unión relativo al reciclado de buques. Las instalaciones que deseen figurar en la lista aprobada por la UE tienen que garantizar unas condiciones de trabajo saludables y seguras, un control de la contaminación —incluida una gestión posterior de los residuos adecuada— y el ejercicio de los derechos laborales internacionales. Pueden solicitar la inclusión en la lista instalaciones radicadas dentro de la Unión o fuera de ella. Aparte de las instalaciones de la Unión, los mejores astilleros de China y Turquía probablemente figurarán en la lista, que se publicará a finales de este año. Las instalaciones de reciclado que utilizan el método de varada voluntaria ya han solicitado figurar en la lista de la UE. El CESE está de acuerdo con el Parlamento y la Comisión en que el actual método de varada voluntaria no deben ser incluido en la lista de la UE.

5.8. Si Europa quiere que sus buques se desguacen de manera responsable, es razonable que vele por que dicho coste se integre en los costes de explotación del buque. En una economía de mercado nada es gratuito, todo tiene un precio. Cuando se desguazan buques de forma adecuada, ese precio se paga con dinero. Cuando se desguazan de forma inadecuada, el precio se paga con otros valores, como la destrucción del medio ambiente local y la pérdida de vidas humanas. Dado que la UE no desea aceptar estos valores como un medio legal de pago, no debería aceptar que se utilicen como moneda legítima en el flujo de pagos con países de fuera de Europa.

5.9. En un período de exceso de capacidad y baja rentabilidad en el sector, existen firmes indicios de que la gran mayoría de los propietarios de buques se resisten a cualquier medida que implique mayores gastos. Sin embargo, el impacto en los propietarios de buques será moderado. Para cambiar el comportamiento del 42 % de los armadores, se calcula que las medidas necesarias para alcanzar ese objetivo harán aumentar en un 0,5 % los costes de explotación de los buques más pequeños y alrededor del 2 % los de los buques de mayor tamaño. Si se aumentará el nivel de los cánones de la licencia, se redujera la duración de la acumulación de capital, o ambas cosas a la vez, el porcentaje de ventas de buques para su reciclado sostenible aumentaría hasta el 68 %. A largo plazo, el informe estima que hasta un 97 % de los buques que operan en los puertos europeos podría acumular suficientes fondos para colmar el déficit de reciclaje racional⁽⁹⁾.

5.10. Sin embargo, el fondo de ingresos derivados de la licencia de reciclado de buques debe demostrar que afronta el coste del reciclado responsable y que se aplicará y recaudará de manera equitativa entre todos los operadores que hacen escala en puertos de la UE. No obstante, una medida regional (a escala continental) como la licencia de reciclado de buques de la UE no puede ser aplicada de manera eficaz a escala mundial sin la cooperación de los propietarios de buques y de la OMI. Un instrumento financiero de la UE, aplicable a todos los buques que hacen escala en un puerto de la UE, bien podría contribuir a implantar esta solución a nivel mundial, que podría difundirse después a través de la OMI. Los gobiernos de los Estados miembros con un número significativo de propietarios de flota residentes tienen que realizar esfuerzos considerables para sacar adelante una legislación pertinente que se ajuste a las políticas antifraude y a las directrices de la OMC.

5.11. Una opinión pública informada también puede generar voluntad política y apoyarla. Dar a conocer al público las indignantes condiciones existentes en la mayoría de las instalaciones de reciclado sudasiáticas está teniendo cierto efecto, pero actualmente no hay forma de que los ciudadanos puedan influir directamente en la industria naval mediante la compra o el boicot de los servicios navales pertinentes. Esto tiene que cambiarse alentando a los principales usuarios empresariales de servicios de transporte marítimo a exigir que sus mercancías se transporten en buques donde existan unas políticas de final de vida útil responsables e irrevocables.

5.12. Al igual que en muchos otros ámbitos, la UE, mediante el fomento de buenas prácticas y soluciones prácticas, puede desempeñar un papel y ofrecer un marco normativo de apoyo capaz de generar resultados positivos en todo el mundo así como eficaz a la hora de tratar el conjunto particular de cuestiones extraterritoriales que distinguen la industria naval.

Bruselas, 19 de octubre de 2016.

*El Presidente
del Comité Económico y Social Europeo
Georges DASSIS*

⁽⁹⁾ Cuadro 4.2, p. 83.