

**Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalgs udtalelse om ophugning af skibe og genanvendelses-samfundet****(initiativudtalelse)**

(2017/C 034/06)

Ordfører: **Martin SIECKER**Medordfører: **Richard ADAMS**

Plenarforsamlingens beslutning	21/01/2016
Retsgrundlag Forretningsordenens	artikel 29, stk. 2
	Initiativudtalelse
Kompetence	CCMI
Vedtaget i sektionen	28/09/2016
Vedtaget på plenarforsamlingen	19/10/2016
Plenarforsamling nr.	520
Resultat af afstemningen (for/imod/hverken for eller imod)	202/2/3

**1. Konklusioner og anbefalinger**

1.1. EU-skibsredere kontrollerer ca. 40 % af verdens handelsflåde. De tegner sig også for omkring en tredjedel af den tonnage, som ophugges på strandværfter i Sydasiens, der ikke lever op til standarderne. EU er det største af de markeder, som sender udtjente skibe til farlig og forurenende ophugning. Som hjemsted for den største gruppe af skibsredere har EU også et særligt ansvar for at regulere ophugningen af skibe.

1.2. EØSU påpeger, at der socialt og moralsk er meget, som taler for at gøre en ende på den uforsvarlige ophugning af skibe ved hjælp af en ordning, der skaber en merværdi i et udtjent skib, som er tilstrækkelig stor til at betale for de højere omkostninger ved ansvarlig ophugning. Den største del af skibsophugningen vil formentlig fortsat ske i lande med lave lønomkostninger, men under forbedrede arbejds- og miljøforhold. Samtidig vil dette også give ophugningsværfter i EU mulighed for at blive mere konkurrencedygtige.

1.3. Tiltag iværksat af Den Internationale Søfartsorganisation (IMO) har indtil videre ikke ført til det store, selv om der fortsat bør sættes alt ind på at nå frem til et universelt juridisk bindende instrument gennem dette forum. EU kan spille en indflydelsesrig og dynamisk rolle i denne proces. Jagten på en effektiv løsning på problemet med uforsvarlig skibsophugning har stået på EU's dagsorden i mange år. Det har indtil videre resulteret i EU's forordning om ophugning af skibe, som træder fuldt ud i kraft senest den 31. december 2018. En afgørende svaghed er imidlertid, at skibsrederne nemt kan omgå forordningen ved simpelt hen at »udflage« til et land uden for EU.

1.4. Det, der mangler i forordningen, er et økonomisk instrument, som Kommissionen kan bruge til at styre udviklingen i den ønskede retning. I forbindelse med en yderst detaljeret rapport er der nu blevet udviklet en plan for et sådant instrument via indførelsen af en »ordning med en skibsophugningslicens«. Inden udgangen af indeværende år vil Kommissionen fremlægge et forslag baseret på denne idé, som vil give skibsrederne et incitament til at få de skibe, som nærmer sig afslutningen på deres forventede levetid, ophugget på anlæg, der er godkendt af EU, under anvendelse af metoder, som er både socialt og miljømæssigt acceptable.

1.5. En fordel ved den foreslåede finansielle mekanisme er den synergi, der vil opstå i forhold til den eksisterende lovramme. Kontrolmekanismerne vil ikke komme i karambolage med mekanismerne i forordningen om ophugning af skibe, og der findes allerede EU-institutioner, som kan forvalte og gennemføre en sådan licens. Imidlertid opfordrer EØSU Kommissionen til også at vurdere eventuelle risici for, at EU's handelspartnere ser forslaget som et konkurrencebegrænsende indgreb i den måde, hvorpå den internationale skibsfart foregår.

1.6. Kun hvis man gennem princippet om, at forureneren betaler, erkender, at skibsrederen bærer et ansvar, og gør omkostningerne ved forsvarlig ophugning til en del af omkostningerne ved skibsdrift, kan der blive gjort en ende på de nuværende skadelige metoder. Operatører og brugere af bulk-, fragt- og passagerskibsfart spiller alle sammen en rolle; for det første ved at erkende, at der er et alvorligt problem, og for det andet ved at støtte en gradvis, finansiell mekanisme, der kan håndhæves, såsom skibsophugningslicensen, der kan udvides til hele verden under ledelse af IMO, og ledsages af en informationskampagne, som går ud over EU's grænser.

1.7. EØSU støtter Kommissionen i dens bestræbelser i forbindelse hermed. Ud over at det passer som fod i hose til EU's politik om genanvendelsessamfundet, kan det også vise sig at blive et vigtigt skridt fremad, når det gælder om at få gjort noget ved den farlige og forurenende skibsophugningssektor i Sydasiens og forhindre den i at genopstå et andet sted. EØSU anerkender Hongkongkonventionens potentiale, forudsat at den integrerer principperne i EU's forordning om ophugning af skibe, og understreger samtidig, at der er behov for et finansielt instrument. EU opfordres til at stille teknisk assistance til rådighed for værfter rundt omkring i verden, så de kan leve op til disse krav.

## 2. Den aktuelle situation

2.1. Uden skibsfarten ville den globale økonomi ikke kunne fungere. Hvert år sælges omkring 1 000 store oceangående skibe (tankskibe og containerskibe, fragtskibe og passagerskibe) til ophugning. Mere end 70 % af disse udtjente skibe ender på strande i Indien, Bangladesh eller Pakistan, hvor de ophugges på en uforsvarlig måde. Resten af skibene ophugges hovedsageligt i Kina og Tyrkiet, hvor der findes en ordentlig infrastruktur, som er mere befordrende for renere og sikrere metoder, under forudsætning af at der anvendes passende procedurer <sup>(1)</sup>.

2.2. De fleste udtjente skibe ophugges på en uforsvarlig måde ved anvendelse af strandværftsmetoden (beaching). Ved denne metode sejles skibene på grund på en sandstrand, hvor de hugges op af primært ufaglært personale (heriblandt rapporterede tilfælde af børnearbejde i Bangladesh) uden ordentligt værktøj og med kun lidt eller ingen beskyttelse mod de store mængder farlige stoffer, der frigøres ved ophugning <sup>(2)</sup>.

2.3. Skibsophugningsindustrien rykkede i 1970'erne til Østasien (Kina og Taiwan), da der blev indført strengere miljø- og arbejdsmiljøstandarder i Europa. I 1980'erne blev der også indført strengere regler i Østasien, hvorefter industrien flyttede til Sydasiens. I løbet af de seneste 30 år er der indberettet 470 dødsfald i Indien. I 2014 blev der indberettet 25 dødsfald og 50 tilfælde af alvorlige personskader på værfter i Sydasiens. Sidste år mistede 16 arbejdere livet på værfter i Bangladesh, og i år er indtil videre 12 arbejdere omkommet der. Mange flere kommer alvorligt til skade eller bliver syge af giftige dampe og lider en pinefuld død som følge af kræft forårsaget af farlige materialer som f.eks. asbest. Det naturlige miljø omkring disse strandværfter er stærkt forurenet <sup>(3)</sup>.

## 3. Årsagen til problemet — ansvarsforflygtigelse

3.1. Roden til problemet med ophugning af skibe ligger i manglen på en effektiv international styring rettet mod at finde frem til en global løsning. Den Internationale Søfartsorganisation (IMO), som er et agentur under FN, står bag den internationale Hongkongkonvention om sikker og miljømæssigt forsvarlig ophugning af skibe, der endnu ikke er blevet ratificeret og hvis virkning er usikker. Som på mange andre områder kan EU ved at fremme god praksis og praktiske løsninger tilbyde et retsgrundlag, som er i stand til at skabe positive resultater på verdensplan og kan håndtere det særlige sæt af ekstraterritoriale problemstillinger inden for skibsfarten effektivt.

<sup>(1)</sup> 2015 List of all ships dismantled worldwide.

<sup>(2)</sup> Shipbreaking in Bangladesh and India. Video fra National Geographic: Where Ships Go to Die, Workers Risk Everything (2014).

<sup>(3)</sup> NGO'en Shipbreaking Platform.

3.2. Folkeretten kræver, at alle handelsskibe er registreret i et land. UNCTAD (De Forenede Nationers Konference for Handel og Udvikling) har rapporteret, at næsten 73 % af verdens skibsflåde er registreret i eller »udflaget til« et andet land end det land, hvor skibets egentlige ejer er hjemmehørende. Grundene til at udflage sit skib til et andet land omfatter skatteundgåelse, muligheden for at undgå nationale arbejdsmarkeds- og miljøforskrifter og muligheden for at hyre besætninger fra lande, hvor lønnen er lavere. Mange af disse åbne registre betegnes også som bekvemmelighedsflag eller ikkeoverholdelsesflag. Disse er flag fra lande, som har meget dårlige resultater med håndhævelse af folkeretten. Ca. 40 % af alle udtjente skibe, der ophugges i Sydasiens, er blevet indført under bekvemmelighedsflag eller ikkeoverholdelsesflag, f.eks. flag fra St. Kitts og Nevis, Comorerne og Tuvalu. Disse flag anvendes, når skibene skal hugges op, men næsten ikke under skibenes normale driftstid. De tilbyder særlige tilbudspriser for den sidste rejse og hurtig og nem kortvarig registrering uden nogen nationalitetskrav.

3.3. Kun et lille antal skibsredere har frivilligt truffet foranstaltninger til at sikre ren og sikker ophugning af deres udtjente skibe. Færre end 8 % af de skibe, der sælges til ophugning, sejler stadig under europæisk flag, og disse skibe ophugges for det meste på en sikker og bæredygtig måde. De fleste af de udtjente skibe sælges til såkaldte kontantkøbere, som sørger for, at skibene bringes til deres endelige destination i Sydasiens. Flertallet af rederierne har ikke selv noget med ophugningsanlæggene at gøre. De distancerer sig meget belejligt fra den endelige bortskaffelse af skibet og overlader resten til disse kontantkøbere, som har specialiseret sig i udtjente skibe og agerer mellemmand mellem skibsrederne og ophugningsværfterne. Deres ydelse omfatter flytning og bemanning af et skib på dets sidste rejse, og de tager sig af det nødvendige papirarbejde og myndighederne dér, hvor skibet skal ophugges.

Både private og offentlige skibsejere benytter sig af denne praksis.

3.4. Disse aktiviteter er fordelagtige for:

- dem, der organiserer ophugningen lokalt til laveste pris, udnytter arbejderne og skader miljøet
- skibsredere verden over, som kan få en bedre pris for deres udtjente skib
- erhvervsinteresser i de berørte lande, da der er tale om en vigtig kilde til stålskrot, som anvendes i den lokale og nationale økonomi
- regeringer, som får indtægter fra handelen, og som har ringe interesse i at regulere eller kontrollere industrien og anvende de retlige sikkerhedsforanstaltninger, som rent faktisk findes.

3.5. Selv om der siden 2009 har eksisteret frivillige koordinerede tiltag blandt skibsrederne, som f.eks. et sæt retningslinjer vedrørende udformning af fortegnelser over beholdningen af farlige materialer samt andre foranstaltninger i forbindelse med ophugning, var Bangladesh, hvor forholdene som bekendt er de værste, i 2015 den foretrukne destination for udtjente skibe<sup>(4)</sup>.

#### 4. Håndtering af problemet — forsøg på at placere et ansvar

4.1. I 2009 vedtog IMO et særligt instrument for søfartsindustrien, nemlig Hongkongkonventionen, som etablerer en lovramme med det endelige mål at skabe de fornødne bæredygtige og lige vilkår globalt set, når det gælder skibsophugningsaktiviteter. En nærmere gennemgang viser dog, at målsætningen ikke holder. Selv om konventionen er et lille skridt i den rigtige retning, er gennemførelses- og håndhævelsesbestemmelserne vage og åbner for en bred vifte af fortolkninger. Der er ikke fastlagt nogen uafhængig certificering eller kontrol, og strandværftsmetoden er i praksis stadig tilladt.

4.2. Hongkongkonventionen træder først i kraft 24 måneder efter, at den er blevet ratificeret af 15 stater, som tilsammen repræsenterer 40 % af den globale tonnage, og hvis årlige skibsophugningskapacitet udgør mindst 3 % af underskrivernes samlede tonnage. Indtil videre har kun fem lande, med Panama som den eneste betydende flagstat, ratificeret Hongkongkonventionen, men ingen af disse lever op til den skibsophugningskapacitet, der kræves for konventionens ikrafttræden. Det forventes derfor ikke, at konventionen træder i kraft lige med det første.

<sup>(4)</sup> EU's forordning om ophugning af skibe, Shipping Industry Guidelines on Transitional Measures for Ship owners Selling Ships for Recycling, 2. udgave, januar 2016.

4.3. Et andet initiativ fra IMO, den internationale skibsophugningsfond, har ikke vundet international støtte. IMO har stået bag positive søfartsreformer på en række områder, men effektive foranstaltninger vedrørende skibsophugning er ikke blandt dem. Skibsophugningsindustrien har været tilbøjelig til at slå sig ned i eller flytte til lande, hvor lønomkostningerne er lave, og hvor miljø-, sundheds- og sikkerhedsstandarderne både er lave og ikke håndhæves. Der kan kun sættes en stopper for sådanne staters rolle som villig medspiller ved at knytte en betydelig, uafhængigt forvaltet økonomisk fond til hvert enkelt skib, som kan kræves tilbagebetalt, hvis ellers skibet ophugges på en forsvarlig måde. Skibsfart er en global industri, mens skibsophugning — hvor 70 % af alle skibe ophugges på en af tre strande i Sydasiens — er en regional skandale, som fortjener en effektiv løsning.

4.4. Inden for EU anses udtjente skibe for at være farligt affald, og de er dermed omfattet af Baselkonventionens anvendelsesområde. Denne regulerer alle former for transport af farligt affald og gennemføres på EU-niveau via forordningen om overførsel af affald. Dette burde i teorien have forhindret EU-ejede skibe i at blive bortskaffet på en uforsvarlig måde. Reglerne i konventionen og i forordningen om overførsel af affald omgås også systematisk af rederierne, som sælger fartøjer, der er ved at være udtjente, til kontantkøbere, så snart disse fartøjer forlader EU-farvande for at indlede deres sidste rejse. Når forordningen om ophugning af skibe træder i kraft i EU, vil udtjente skibe, som sejler under en EU-medlemsstats flag, imidlertid fra 2019 blive udelukket fra anvendelsesområdet for EU's forordning om overførsel af affald og Baselkonventionen, der regulerer alle former for transport af farligt affald.

4.5. Efter nærmere analyse har EU og dets medlemsstater konkluderet, at Hongkong- og Baselkonventionerne skaber et ensartet niveau for kontrol og håndhævelse, når det gælder skibe, der er klassificeret som affald. NGO'er rundt omkring i verden, FN's særlige rapportør om menneskerettigheder og giftigt affald samt Europa-Parlamentet og EØSU har kritiseret Hongkongkonventionen for ikke at skabe reelle løsninger.

4.6. Jagten på en effektiv løsning har stået på EU's dagsorden i mange år. I 2007 udarbejdede Kommissionen en grøn bog <sup>(5)</sup> om emnet efterfulgt af en meddelelse <sup>(6)</sup> i 2008 og endelig et forslag til EU-forordningen om ophugning af skibe <sup>(7)</sup> i 2012. Forordningen trådte i kraft den 30. december 2013, men skal først fuldt ud finde anvendelse fra den 31. december 2018. Forordningen fremskynder gennemførelsen af en række af Hongkongkonventionens krav. Desuden indfører forordningen en europæisk liste over godkendte skibsophugningsanlæg, hvor fartøjer, der sejler under EU-flag, skal ophugges. Disse anlæg skal certificeres og kontrolleres uafhængigt. Forordningen om ophugning af skibe går også videre end Hongkongkonventionen ved at fastsætte strengere standarder for ophugningsanlæg og se nærmere på efterfølgende affaldshåndtering såvel som arbejdstagerrettigheder.

4.7. EU's forordning om ophugning af skibe er imidlertid temmelig tandløs i forhold til grønbogen og meddelelsen om emnet. Disse to dokumenter indeholder en rammende analyse af problemerne med ophugning af skibe i Sydasiens, og der gives udtryk for den overbevisning, at der kræves solide foranstaltninger for at ændre på de uacceptable forhold i disse lande. Foranstaltningerne i forordningen løser imidlertid ikke disse problemer. Selv om forordningen om ophugning af skibe fastsætter høje standarder for skibsophugningsanlæg, som effektivt udelukker strandværftsmetoden, der ikke lever op til standarderne, er det meget nemt for skibsrederne at omgå disse standarder ved at overdrage ejendomsretten eller simpelt hen udflygte til et land uden for EU. Som EØSU konkluderede, var den politiske vilje til at holde skibsfarten ansvarlig tydeligvis ikke til stede, og det var holdningen, at Kommissionen burde have fremsat et bedre, mere kreativt og dristigt forslag indeholdende flere initiativer og i tråd med ambitionsniveauet i tidligere kommissionsdokumenter <sup>(8)</sup>.

## 5. En mere effektiv strategi

5.1. Det, der mangler i forordningen, er et økonomisk instrument, som Kommissionen kan bruge til at styre udviklingen i den ønskede retning. Den afgørende svaghed, nemlig at skibsrederne nemt kan omgå forordningen om ophugning af skibe ved simpelt hen at udflygte til et land uden for EU, blev anerkendt af Kommissionen i dennes indledende forslag fra 2012, som indeholdt en bestemmelse om, at den næstsidste ejer af skibet i dette tilfælde pådrog sig et ansvar. Selv om denne bestemmelse blev forkastet i trepartsforhandlingerne, sørgede Europa-Parlamentet for, at forordningen kom til at indeholde en artikel, som opfordrede Kommissionen til at kigge nærmere på mulige alternative finansielle mekanismer.

<sup>(5)</sup> Grøn bog COM(2007) 269.

<sup>(6)</sup> COM(2008) 767.

<sup>(7)</sup> Forordning (EU) nr. 1257/2013 (EUT L 330 af 10.12.2013, s. 1).

<sup>(8)</sup> EUT C 299 af 4.10.2012, s. 158.

5.2. I juli i år offentliggjorde Kommissionen en ny undersøgelse, gennemført af Ecorys, DNV-GL og Erasmus-universitetet i Rotterdam, som vedrører en »skibsophugningslicens«, der har til formål at give skibsrederne et incitament til langt om længe at påtage sig ansvaret for miljøvenlig og sikker skibsophugning.

5.3. I forbindelse med skibsophugningslicensen vil der blive oprettet en særlig fond for hvert enkelt skib, som deponeres hos en større finansiel institution, og som opbygger kapital, der kan finansiere en sikker og bæredygtig ophugning. Licensens størrelse bestemmes af en kombination af tonnage, transporttype, hvor ofte skibet anløber EU-havne, samt skibets konstruktion baseret på princippet om vugge-til-vugge samt tilstedeværelsen af giftige materialer om bord. Kapitalen opbygges af skibsrederne, som, hver gang et af deres fartøjer anløber en EU-havn, betaler den opkrævede afgift til den fond, som er tilknyttet det pågældende fartøj.

5.4. Når skibet skal ophugges, kan denne fond kræves tilbagebetalt, hvis skibet ellers ophugges på et EU-godkendt værft, og dermed anvendes til at kompensere indtægtstabt som følge af den ansvarlige ophugning. Inden udgangen af året vil Kommissionen fremsætte sin officielle holdning til denne undersøgelse.

5.5. En stor fordel ved den foreslåede finansielle mekanisme er den synergi, der vil opstå i forhold til den eksisterende lovramme. Navnlig vil kontrolmekanismerne under den foreslåede finansielle mekanisme fungere fint i samspil med eksisterende kontrolmekanismer under EU's forordning om ophugning af skibe. Det gælder f.eks. inspektionsbesøgene på anlæggene, som skal finde sted inden og efter deres optagelse på EU's liste. Licenserne kunne også medtages på listen over certifikater, som kontrolleres regelmæssigt af havnestatskontrollen som en del af de allerede gældende forpligtelser. På samme måde synes Det Europæiske Søfartssikkerhedsagentur (EMSA) at være bedst egnet til at opfylde inspektionsopgaverne og tage sig af udstedelsen af licenser, mens en af de europæiske finansielle institutioner som f.eks. Den Europæiske Investeringsbank (EIB) eller den Europæiske Investeringsfond (EIF) formentlig bedst vil være i stand til at administrere indtægterne fra en eventuel skibsophugningslicens. EØSU opfordrer Kommissionen til også at vurdere eventuelle risici for, at EU's handelspartnere ser forslaget som et konkurrencebegrænsende indgreb i den måde, hvorpå den internationale skibsfart foregår.

5.6. En sådan fond ville være et skridt i retning af EØSU's forslag om at støtte en mere omfattende og levedygtig skibsophugningsindustri i Europa. Der er tilstrækkelig kapacitet i EU, som ikke længere bruges til at bygge eller reparere skibe, men er velegnet til ophugning af skibe. Dette rimer fint med EU's målsætning om at udvikle sig til et bæredygtigt genanvendelsessamfund, dvs. en cirkulær økonomi, hvor der udvindes råstoffer af affald gennem et intelligent og finmasket genbrugssystem. Med udsigt til skiftevis svingende og stabilt stigende priser på råmaterialer og høj arbejdsløshed i en række af EU's medlemsstater kan dette sammen med det forhold, at et antal olieplatforme i EU-farvande snart ikke længere vil være rentable, vise sig at blive højst indbringende for Europa som helhed. Endvidere ville en industri for ophugning af udtjente skibe være en mulighed for at udvikle de kystnære områder og uddanne både unge og arbejdsløse til nye erhverv.

5.7. Den 12. april 2016 offentliggjorde Kommissionen tekniske retningslinjer for skibsophugningsanlæg, som søger godkendelse under EU's forordning om ophugning af skibe. Anlæg, som ønsker at opføres som EU-godkendte, skal sørge for sunde og sikre arbejdsforhold, forureningsbegrænsning — inklusive efterfølgende affaldshåndtering — og håndhævelse af internationale arbejdstagerrettigheder. Anlæg både i og uden for EU kan ansøge om at komme med på listen. Ud over anlæg i EU vil de bedre værfter i Kina og Tyrkiet højst sandsynligt komme til at optræde på listen, som offentliggøres sidst på året. Der er allerede ophugningsanlæg, som anvender strandværftsmetoden, der har søgt om at blive opført på EU's liste. EØSU er enig med Europa-Parlamentet og Kommissionen i, at værfter, der anvender den nuværende strandværftsmetode, ikke bør optages på EU's liste.

5.8. Hvis Europa ønsker, at europæiske skibe skal ophugges på en forsvarlig måde, er det rimeligt, at EU sikrer, at udgifterne hertil gøres til en del af fartøjets driftsomkostninger. I en markedsøkonomi er der nu engang intet, der er gratis — alt har sin pris. Når det gælder forsvarlig ophugning af skibe, betales prisen i penge. I forbindelse med uforsvarlig ophugning betales en del af regningen på anden vis, f.eks. i form af forurening af det lokale miljø og tab af menneskeliv. Eftersom EU ikke ønsker at acceptere den slags værdier som legitime betalingsmidler, bør Unionen ikke tillade, at de bruges som gangbar valuta i forbindelse med dens betalinger i udviklingslande uden for Europa.

5.9. I en tid med overkapacitet og ringe overskud i industrien er der meget, der tyder på, at størstedelen af skibsrederne er modstandere af foranstaltninger, som vil indebære højere omkostninger. Ikke desto mindre vil betydningen for skibsrederne være beskeden. Hvis man skal ændre adfærd blandt 42 % af skibsrederne, vil de foranstaltninger, som kræves for at nå dette mål, skønsmæssigt lægge 0,5 % til et mindre skibs driftsomkostninger, og ca. 2 %, når det gælder de største skibe. Hvis licensafgifterne øges, og/eller hvis kapitalakkumulationsperioden forkortes, vil procentandelen af skibe, der sælges til bæredygtig skibsophugning, øges til op imod 68 %. I det lange løb, vurderer rapporten, vil op til 97 % af de skibe, som anløber europæiske havne, være i stand til at akkumulere tilstrækkelige midler til at kunne betale for en forsvarlig ophugning<sup>(9)</sup>.

5.10. Fonden med midlerne fra skibsophugningslicensen er imidlertid nødt til at demonstrere, at den er i stand til at dække udgifterne til ansvarlig ophugning, og at midlerne anvendes retfærdigt og opkræves ligeligt fra alle operatører, der anløber EU-havne. En regional foranstaltning (dvs. en foranstaltning, der er begrænset til en enkelt verdensdel) som skibsophugningslicensen kan dog ikke gennemføres effektivt i resten af verden, hvis ikke rederierne og IMO samarbejder. Et finansielt EU-instrument, som anvendes til alle skibe, der anløber havne i EU, kan meget vel udgøre en sådan global løsning, som kan udbredes via IMO. Regeringerne i medlemsstater, der er hjemsted for store rederier, er nødt til at gøre en betydelig indsats for at gennemføre relevant lovgivning i tråd med politikker til bekæmpelse af svig og WTO's retningslinjer.

5.11. En velinformeret offentlighed kan også skabe og støtte den politiske vilje. At fortælle offentligheden om de skandaløse forhold, der hersker i de fleste sydasiatiske ophugningsanlæg, har en vis effekt, men på nuværende tidspunkt har de medlemmer af offentligheden, som er bekymrede over forholdene, ingen som helst mulighed for at påvirke skibsfartsindustrien direkte ved at købe eller boykotte relevante skibstjenester. Dette må ændres ved at opmuntre større erhvervsmæssige brugere af skibsfragt til at kræve, at deres varer transporteres på fartøjer, for hvilke der findes ansvarlige og uigenkaldelige politikker for ophugning.

5.12. Som på mange andre områder kan EU spille en rolle ved at fremme god praksis og praktiske løsninger og kan tilbyde en understøttende retlig ramme, som er i stand til at skabe positive resultater på verdensplan og kan håndtere det særlige sæt af ekstraterritoriale problemstillinger inden for skibsfarten effektivt.

Bruxelles, den 19. oktober 2016.

Georges DASSIS  
Formand  
for Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg

---

<sup>(9)</sup> Tabel 4.2; s. 83.