

**Advies van het Europees Economisch en Sociaal Comité over scheepssloop en de recyclingmaatschappij****(initiatiefadvies)**

(2017/C 034/06)

Rapporteur: **Martin SIECKER**Corapporteur: **Richard ADAMS**

Besluit van de voltallige vergadering	21.10.2016
Rechtsgrondslag	Artikel 29, lid 2, van het reglement van orde Initiatiefadvies
Bevoegd orgaan	CCMI
Goedkeuring door de commissie	28.9.2016
Goedkeuring door de voltallige vergadering	19.10.2016
Zitting nr.	520
Stemuitslag (voor/tegen/onthoudingen)	202/2//3

**1. Conclusies en aanbevelingen**

1.1. EU-scheepseigenaren hebben ongeveer 40 % van de mondiale koopvaardijvloot in handen. Zij zijn ook goed voor ongeveer een derde van de afgedankte tonnenmaat die via de strandingmethode in ondermaatse werven in Zuid-Azië wordt gesloopt. De EU is de grootste markt die afgedankte schepen op een gevaarlijke en vervuilende manier laat ontmantelen. Als thuisbasis van de meeste reders draagt de EU ook een bijzondere verantwoordelijkheid bij het reguleren van de scheepsrecycling.

1.2. Het Europees Economisch en Sociaal Comité (EESC) stelt dat een systeem dat in het afgeschreven schip toegevoegde waarde creëert die groot genoeg is om de hogere kosten voor verantwoorde recycling te betalen, een krachtig sociaal en moreel argument aanreikt om een eind te maken aan de misbruiken van onverantwoorde scheepsontmanteling. Scheepsrecycling zal waarschijnlijk grotendeels blijven doorgaan in landen met lage arbeidskosten, maar met betere arbeids- en milieumomstandigheden. Tegelijkertijd zullen sloopwerven in de EU ook beter kunnen concurreren.

1.3. Het optreden van de Internationale Maritieme Organisatie (IMO) heeft tot dusver weinig effect gesorteerd. Niettemin moet men alles in het werk blijven stellen om via dit forum tot een wereldwijd bindend instrument te komen. De EU kan in dit proces een invloedrijke en dynamische rol spelen. Het zoeken naar een doeltreffende oplossing voor onverantwoorde scheepssloop is vele jaren op de EU-agenda blijven staan en heeft tot dusver geleid tot de EU-verordening inzake scheepsrecycling (EU SRR), die uiterlijk op 31 december 2018 volledig van toepassing zal worden. Een bijzonder zwak punt is echter dat reders de EU SRR gemakkelijk kunnen omzeilen door eenvoudigweg „uit te vlaggen” naar een derde land.

1.4. Wat in de verordening ontbreekt, is een economisch instrument waarmee de Commissie de gewenste ontwikkeling zou kunnen sturen. In een zeer uitvoerig rapport is thans een blauwdruk gemaakt van een dergelijk instrument, waarbij gebruik zou worden gemaakt van een „vergunningregeling voor scheepsrecycling (SRL)”. Tegen het einde van dit jaar zal de Commissie op basis van dit idee een voorstel indienen, dat scheepseigenaren ertoe zal aanzetten hun schepen die het einde van hun gebruiksduur bereiken, op een zowel sociaal als ecologisch aanvaardbare manier te laten ontmantelen in door de EU erkende installaties.

1.5. Een voordeel van de voorgestelde financiële regeling ligt in de synergie die met het bestaande regelgevingskader zou worden gecreëerd. Controlemechanismen zouden niet interfereren met die van de EU SRR. Reeds bestaande EU-instellingen zouden de betreffende vergunning kunnen afgeven en ten uitvoer leggen. Het EESC dringt er evenwel bij de Commissie op aan ook het risico in te schatten dat de handelspartners van de EU dit voorstel eventueel als een concurrentievervalsende inmenging in de internationale scheepvaartpraktijken zullen beschouwen.

1.6. Alleen als de verantwoordelijkheid van de scheepseigenaar op grond van het beginsel „de vervuiler betaalt” wordt erkend en als de kosten van verantwoorde recycling in de operationele kosten van het schip worden meegerekend, zal een einde kunnen worden gemaakt aan de huidige schadelijke praktijken. De exploitanten en de gebruikers van (stort)goederen- en personenvervoer over zee hebben allemaal een rol te spelen. Ten eerste moeten zij erkennen dat er een ernstig probleem is, en ten tweede moeten zij hun steun geven aan een geleidelijk, afdwingbaar financieel mechanisme zoals de SRL, die wereldwijd kan worden uitgebreid onder de auspiciën van de IMO middels een ook buiten de EU te voeren voorlichtingscampagne.

1.7. Het EESC staat achter de Europese Commissie bij deze onderneming. Afgezien van het feit dat een en ander goed past in het EU-beleid inzake de recyclingmaatschappij, kan dit ook een belangrijke stap voorwaarts zijn in de hervorming van de gevaarlijke en vervuulende scheepsontmanteling in Zuid-Azië en kan dit ook voorkomen dat deze zich naar ergens anders verplaatst. Het EESC erkent het belang van het VH voor zover de beginselen van de EU SRR erin worden opgenomen, en het benadrukt dat een financieel instrument nodig is. De EU wordt aangemoedigd technische bijstand te verlenen aan werven over de hele wereld die proberen aan deze vereisten te voldoen.

## 2. Stand van zaken

2.1. Zonder scheepvaart zou de wereldeconomie niet functioneren. Elk jaar worden ongeveer 1 000 grote zeeschepen (tankers, container-, vracht- en passagiersschepen) voor ontmanteling verkocht. Meer dan 70 % van deze afgedankte schepen eindigen op stranden in India, Bangladesh en Pakistan om er op gevaarlijke wijze te worden gesloopt. De rest wordt voornamelijk ontmanteld in China en Turkije, waar de juiste infrastructuur schonere en veiliger praktijken mogelijk maakt, op voorwaarde dat passende procedures worden toegepast <sup>(1)</sup>.

2.2. Het merendeel van de afgedankte schepen wordt gesloopt op onaanvaardbare wijze volgens de „strandingmethode”. Daarbij worden schepen een zandstrand op gevaren, waar ze worden gesloopt door veelal ongeschoold personeel (waarbij in Bangladesh ook melding wordt gemaakt van kinderarbeid), zonder passend gereedschap en met weinig of geen bescherming tegen de grote hoeveelheden vrijkomende gevaarlijke stoffen <sup>(2)</sup>.

2.3. De scheepsrecyclingindustrie is in de jaren 70 naar Oost-Azië (China en Taiwan) verschoven, toen in Europa strengere normen voor het milieu en voor de gezondheid op de werkplek werden ingevoerd. In de jaren 80 kreeg de sector ook in Oost-Azië met striktere regulering te maken en verplaatste zich bijgevolg naar Zuid-Azië. In de afgelopen dertig jaar werden in India 470 sterfgevallen gemeld. In 2014 werden 25 doden en 50 zwaargewonden op Zuid-Aziatische werven gemeld. Vorig jaar hebben 16 werknemers het leven verloren op scheepswerven in Bangladesh, en dit jaar zijn tot nu toe twaalf werknemers omgekomen. Talrijker nog zijn de werknemers die ernstig verwond raken of ziek worden door giftige dampen en een pijnlijke dood sterven ten gevolge van kanker die is veroorzaakt door blootstelling aan gevaarlijke stoffen zoals asbest. De natuurlijke omgeving rond de stranden waar de schepen gesloopt worden, is zwaar aangetast <sup>(3)</sup>.

## 3. De oorzaak van het probleem — ontlopen van verantwoordelijkheid

3.1. De kern van het scheepsrecyclingprobleem is het ontbreken van doeltreffende internationale governance om tot een wereldwijde oplossing te komen. De Internationale Maritieme Organisatie (IMO), een agentschap van de Verenigde Naties, is de grondlegger van het Internationaal Verdrag voor het veilig en milieuvriendelijk recyclen van schepen (Verdrag van Hongkong), dat nog geratificeerd moet worden en waarvan het effect onzeker is. Zoals op vele andere terreinen kan de EU, door het bevorderen van goede praktijken en praktische oplossingen, een regelgevings- en juridisch kader bieden dat wereldwijd positieve resultaten kan opleveren en de bijzondere extraterritoriale aspecten van de scheepvaartindustrie doeltreffend kan aanpakken.

<sup>(1)</sup> Lijst van alle wereldwijd ontmantelde schepen in 2015.

<sup>(2)</sup> Scheepssloop in Bangladesh en India. Video van National Geographic: „Where Ships Go to Die, Workers Risk Everything” (2014).

<sup>(3)</sup> Platform van ngo's voor het slopen van schepen.

3.2. Het internationaal recht gebiedt dat elk koopvaardijship in een land geregistreerd is. De Unctad (de conferentie van de Verenigde Naties inzake handel en ontwikkeling) laat weten dat bijna 73 % van de mondiale scheepsvloot geregistreerd is in of onder de vlag vaart van een ander land dan het land waar de begunstigde eigenaar van het vaartuig geregistreerd is. De redenen om een schip uit te vlaggen naar een ander dan het eigen land zijn o.m. belastingontwijking, de mogelijkheid om nationale arbeids- en milieuregels te omzeilen en de mogelijkheid om bemanning uit lageloonlanden in te huren. Veel van deze open registers worden ook gelegenheidsvlaggen of niet-conforme vlaggen genoemd. Dit zijn vlaggen van landen die zeer zwak presteren op het gebied van handhaving van het internationaal recht. Ongeveer 40 % van alle afgedankte schepen die op stranden in Zuid-Azië worden gevaren, is ingevoerd onder gelegenheids- of niet-conforme vlaggen, zoals de vlaggen van Saint Kitts en Nevis, de Comoren en Tuvalu. Deze „afdankingsvlaggen” worden nauwelijks gebruikt tijdens het operationele leven van een schip en bieden speciale kortingen voor de „laatste reis” en voor een snelle en eenvoudige kortetermijnregistratie zonder nationaliteitsvereisten.

3.3. Slechts een klein aantal reders heeft vrijwillig maatregelen genomen om te zorgen voor schone en veilige recycling van hun oude schepen. Minder dan 8 % van de voor de sloop verkochte schepen vaart nog onder een Europese vlag en wordt grotendeels ontmanteld op een veilige en duurzame wijze. De meeste vaartuigen die het einde van hun levensduur hebben bereikt, worden verkocht aan zogenaamde contant-kopers die het vaartuig naar zijn eindbestemming in Zuid-Azië brengen. De meeste reders houden zich zelf niet bezig met recyclinginrichtingen; zij distantiëren zich gemakshalve van de uiteindelijke afhandeling en laten dit over aan deze contant-kopers die gespecialiseerd zijn in afgedankte schepen en als tussenpersoon tussen scheepseigenaren en sloopwerven fungeren. Zij zorgen voor de laatste reis en bemanning van het schip en handelen de nodige formaliteiten af met de overheden op de sloopbestemming.

Zowel openbare als particuliere reders nemen hun toevlucht tot deze praktijken.

3.4. Dit is een winstgevende zaak voor:

- degenen die de sloop lokaal organiseren, tegen een zo laag mogelijke prijs, en daarbij werknemers uitbuiten en schade toebrengen aan het milieu;
- reders wereldwijd, die een betere prijs voor het gesloopte schip kunnen krijgen;
- zakelijke belangen in de betrokken landen, daar dit een belangrijke bron van staalschroot is die in de lokale en nationale economie wordt gebruikt;
- regeringen die uit de handel inkomsten verwerven en dan ook weinig geneigd zijn om de sector te reguleren of te controleren en de bestaande rechtsbescherming te hanteren.

3.5. Hoewel scheepseigenaren sinds 2009 vrijwillig gecoördineerde stappen hebben gezet en bijvoorbeeld met een reeks richtsnoeren zijn gekomen voor de opstelling van inventarissen van gevaarlijke materialen, en in 2015 met andere eindegebruiksduur-maatregelen, bleef Bangladesh, waar de omstandigheden kennelijk het slechtst zijn, de favoriete bestemming van afgedankte schepen<sup>(4)</sup>.

#### 4. Aanpak van het probleem — initiatieven inzake aansprakelijkstelling

4.1. In 2009 heeft de IMO het Verdrag van Hongkong (VH) aangenomen, een specifiek instrument voor de scheepvaartsector, dat naar eigen zeggen een kader van voorschriften biedt met als uiteindelijk doel de vereiste duurzame en gelijke concurrentievoorwaarden te creëren voor scheepsrecyclingbedrijven wereldwijd. Bij nader onderzoek houdt deze bewering in werkelijkheid echter geen stand. Hoewel met het verdrag weliswaar een kleine stap voorwaarts wordt gezet, laten de tenuitvoerleggings- en handhavingsmaatregelen te wensen over en zijn ze breed interpreteerbaar, is er in geen onafhankelijke certificering of controle voorzien en is „stranden” in de praktijk nog steeds toegestaan.

4.2. Het VH zal pas in werking treden 24 maanden na ratificatie door 15 landen die samen goed zijn voor 40 % van de wereldwijde tonnage en wier jaarlijkse scheepsrecyclingcapaciteit ten minste 3 % van de totale tonnage van de ondertekenaars bestrijkt. Tot dusver hebben slechts vijf landen het VH geratificeerd, met Panama als enige belangrijke vlaggenstaat. Geen van hen voldoet echter aan de vereiste capaciteit voor de scheepssloop om het Verdrag in werking te laten treden. De inwerkingtreding van het VH wordt derhalve niet snel verwacht.

<sup>(4)</sup> EU SRR „Shipping Industry Guidelines on Transitional Measures for Ship owners Selling Ships for Recycling”, 2e editie, januari 2016.

4.3. Een ander IMO-initiatief, het internationale trustfonds voor scheepsrecycling, heeft geen internationale steun gekregen. Hoewel de IMO op verschillende gebieden voor positieve hervormingen heeft gezorgd, is van doeltreffende actie voor een betere ontmanteling van schepen geen sprake. De scheepsrecyclingindustrie had de neiging haar activiteiten op te zetten in of te verplaatsen naar landen met lage arbeidskosten en met milieu-, gezondheids- en veiligheidsnormen die zowel laag zijn als niet gehandhaafd worden. De „faciliterende” rol van deze landen kan alleen een halt worden toegevoerd door aan elk individueel schip een aanzienlijk, onafhankelijk beheerd fonds te koppelen dat terugvorderbaar is op voorwaarde dat het schip verantwoord gerecycled wordt. Scheepvaart is een mondiale sector terwijl het slopen van schepen — waarbij 70 % van alle schepen wordt ontmanteld op drie stranden in Zuid-Azië — een regionaal schandaal is en een doeltreffende oplossing verdient.

4.4. Afdankte schepen worden binnen de EU beschouwd als gevaarlijk afval en vallen binnen de werkingssfeer van het Verdrag van Bazel, dat alle transport van gevaarlijke afvalstoffen regelt en op EU-niveau is omgezet via de afvaltransportverordening. Dit zou in theorie hebben moeten voorkomen dat schepen in Europees bezit op onverantwoorde wijze zouden worden afdankt. De regels van het Verdrag en van de afvaltransportverordening worden ook systematisch omzeild door reders die hun binnenkort af te danken schepen aan contantkopers verkopen zodra deze vaartuigen de EU-wateren voor hun laatste reis verlaten. Echter, na inwerkingtreding van de verordening inzake scheepsrecycling (SRR) in de EU zullen afdankte schepen die onder de vlag van een EU-lidstaat varen vanaf 2019 worden uitgesloten van de toepassing van de EU-verordening inzake de overbrenging van afvalstoffen en het Verdrag van Bazel, dat betrekking heeft op alle soorten vervoer van gevaarlijk afval.

4.5. De EU en haar lidstaten zijn na analyse tot de slotsom gekomen dat de Verdragen van Hongkong en van Bazel voor een gelijkwaardig niveau van controle en handhaving zorgen wat betreft schepen die als afval zijn geclassificeerd. Ngo's overall ter wereld, de speciale VN-rapporteur voor mensenrechten en giftig afval, evenals het Europees Parlement en het EESC hekelen het Verdrag van Hongkong dat volgens hen geen adequate oplossingen biedt.

4.6. Het zoeken naar een doeltreffende oplossing heeft vele jaren op de agenda van de EU gestaan. De Europese Commissie heeft in 2007 een groenboek <sup>(5)</sup> ter zake uitgebracht, in 2008 gevolgd door een mededeling <sup>(6)</sup>, en in 2012 ten slotte een voorstel voor een EU-verordening inzake scheepsrecycling (EU SRR) <sup>(7)</sup>. De verordening is op 30 december 2013 in werking getreden, maar moet pas op 31 december 2018 volledig van toepassing worden. De verordening doet een aantal vereisten van het VH vervroegd in werking treden. Voorts is in de EU SRR een Europese lijst van goedgekeurde recyclinginrichtingen vastgesteld waar onder EU-vlag varende schepen moeten worden gesloopt. Deze installaties moeten onafhankelijk worden gecertificeerd en gecontroleerd. De EU SRR gaat ook verder dan het VH door stringentere normen voor recyclingbedrijven vast te stellen en aandacht te schenken aan de verdere verwerking van het afval en de arbeidsrechten.

4.7. De EU SRR is echter slechts een flauw aftreksel van het eerder gepubliceerde groenboek en de mededeling over hetzelfde onderwerp. In die twee documenten werden de problemen met betrekking tot de scheepsrecycling in Zuid-Azië feilloos geanalyseerd en werd de overtuiging uitgesproken dat er krachtige maatregelen moesten worden genomen om iets aan de misstanden daar te doen. De maatregelen in de EU SRR bieden echter geen oplossing voor deze problemen. Hoewel de EU SRR strenge normen vastlegt voor scheepsrecyclinginrichtingen waarbij de minderwaardige strandingmethode effectief wordt uitgesloten, is het heel gemakkelijk voor reders om die te omzeilen via eigendomsoverdracht of door gewoon naar een niet-EU-vlag uit te vlaggen. Zoals het EESC concludeerde, was de politieke wil om de scheepvaartsector aansprakelijk te stellen duidelijk niet aanwezig en werd geoordeeld dat de Commissie met een beter, creatiever, gedurfter en initiatiefrijker voorstel had moeten komen, in overeenstemming met het ambitieniveau van de vorige Commissiedocumenten <sup>(8)</sup>.

## 5. Een doeltreffendere aanpak

5.1. Wat in de verordening ontbreekt, is een economisch instrument waarmee de Commissie de ontwikkelingen in de gewenste richting zou kunnen sturen. Het fundamentele zwakke punt, nl. dat reders de EU SRR gemakkelijk kunnen omzeilen door eenvoudigweg uit te vlaggen naar een derde land, werd door de Commissie erkend in haar oorspronkelijke voorstel van 2012, waarin een clause inzake „verantwoordelijkheid van de voorlaatste eigenaar” was opgenomen. Hoewel deze clause tijdens de tripartiete onderhandelingen werd verworpen, heeft het EP ervoor gezorgd dat een artikel in de verordening werd opgenomen waarbij de Commissie wordt verzocht zich te buigen over mogelijke alternatieve financiële mechanismen.

<sup>(5)</sup> Groenboek COM(2007) 269.

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

<sup>(7)</sup> Verordening (EU) nr. 1257/2013 (PB L 330 van 10.12.2013, blz. 1).

<sup>(8)</sup> PB C 299 van 4.10.2012, blz. 158.

5.2. In juli van dit jaar is de Commissie met een nieuwe studie gekomen die werd verricht door Ecorys, DNV-GL en de Erasmus Universiteit Rotterdam en die handelt over een „scheepsrecyclingvergunning” (SRL), die scheepseigenaren ertoe moet aanzetten om eindelijk hun verantwoordelijkheid te nemen met het oog op schone en veilige ontmanteling van schepen.

5.3. De SRL zou zorgen voor een specifiek daarvoor bestemd fonds voor elk schip, dat door een grote financiële instelling zou worden bewaard die kapitaal opbouwt voor de financiering van een veilige en duurzame recycling. Het bedrag van de vergunning zou worden bepaald door een combinatie van de tonnage, het soort vervoer, het aantal keren dat het schip EU-havens heeft aangedaan, het ontwerp van het schip volgens het „wiegtotwieg”-beginsel, en de aanwezigheid van giftige materialen aan boord. Het kapitaal wordt gecreëerd door reders die, telkens als een van hun vaartuigen een EU-haven aandoet, de relevante lasten betalen aan het fonds dat aan het specifieke vaartuig gekoppeld is.

5.4. Aan het eind van de levensduur, indien het schip inderdaad is gerecycled in een door de EU goedgekeurde werf, zouden de middelen kunnen worden teruggevorderd en zou aldus het verlies aan inkomsten ten gevolge van de keuze voor verantwoorde sloop, kunnen worden goedge maakt. Tegen het einde van dit jaar zal de Commissie een formeel standpunt over deze studie innemen.

5.5. Een belangrijk voordeel van de voorgestelde financiële regeling ligt in de synergie die met het bestaande regelgevingskader zou worden gecreëerd. De controlemechanismen in het kader van de voorgestelde financiële regeling zouden met name zeer goed aansluiten bij de bestaande controlemechanismen van de EU SRR, zoals de bepaling dat de inspecties van installaties moeten plaatsvinden vóór en na hun opname in de Europese lijst. De vergunningen zouden ook kunnen worden opgenomen in de lijst met certificaten die regelmatig moeten worden gecontroleerd door de havenstaatcontrole in het kader van bestaande verplichtingen. Ook lijkt het reeds bestaande Europees Agentschap voor maritieme veiligheid (EMSA) het meest aangewezen om de taken van inspectie en afgifte van vergunningen op zich te nemen, terwijl één van de Europese financiële instellingen, zoals de Europese Investeringsbank (EIB) of het Europees Investeringsfonds (EIF), het meest geschikt lijken om de inkomsten uit een eventuele SRL te beheren. Het EESC dringt er bij de Commissie op aan ook het risico in te schatten dat de handelspartners van de EU dit voorstel eventueel als een concurrentievervalsende inmenging in de internationale scheepvaartpraktijken zullen beschouwen.

5.6. Een dergelijk fonds zou enigszins tegemoet komen aan het voorstel van het EESC om een grotere en duurzamere scheepsrecyclingindustrie in Europa te ondersteunen. Er is in de EU voldoende capaciteit die niet langer wordt gebruikt voor het bouwen en repareren van schepen maar die heel geschikt is voor het ontmantelen en recyclen ervan. Een en ander strookt met de EU-doelstelling om uit te groeien tot een duurzame „recycling society”, een samenleving met een circulaire economie, waarin afval in grondstof wordt omgezet via een uitgekiend en fijnmazig recyclingsysteem. Gezien de nu eens volatiele en dan weer gestaag stijgende prijzen van grondstoffen alsook de hoge werkloosheid in een aantal Europese lidstaten, en gelet op het feit dat een aantal oliebronnen in Europese wateren het einde van hun economisch rendabele leven bereiken, kan dat voor Europa als geheel heel profijtelijk zijn. Bovendien kan een keten voor het ontmantelen van afgeschreven schepen kansen bieden voor de ontwikkeling van maritieme gebieden en voor de opleiding van zowel jongeren als werklozen in nieuwe beroepen.

5.7. Op 12 april 2016 heeft de Commissie technische richtsnoeren gepubliceerd voor scheepsrecyclinginrichtingen die onder de EU SRR wensen te worden erkend. Inrichtingen die door de EU als goedgekeurd wensen te worden aangemerkt, moeten zorgen voor gezonde en veilige arbeidsomstandigheden — met inbegrip van degelijke verdere verwerking van het afval — en handhaving van internationale arbeidsrechten. Installaties binnen en buiten de EU kunnen verzoeken om op de EU-lijst te worden opgenomen. Naast Europese inrichtingen zullen ook de betere werven in China en Turkije waarschijnlijk voorkomen op de lijst die tegen eind dit jaar verschijnt. Recyclinginstallaties die gebruikmaken van de strandingmethode hebben reeds verzocht om op de EU-lijst te worden opgenomen. Het EESC deelt het standpunt van het Europees Parlement en de Commissie dat de huidige strandingmethode niet op de EU-lijst kan worden aanvaard.

5.8. Als Europa wil dat zijn schepen op een verantwoorde manier worden gesloopt is het zinvol ervoor te zorgen dat de kosten hiervoor ook worden meegenomen in de operationele kosten van het schip. In een markteconomie is nu eenmaal niets gratis, voor alles moet een prijs worden betaald. Bij het verantwoord slopen van schepen wordt die prijs betaald in geld. Bij het onverantwoord slopen wordt een deel van die prijs betaald in andere waarden, zoals vernietiging van het lokale milieu en het verlies van mensenlevens. Aangezien de EU die waarden niet als wettig betaalmiddel wenst te accepteren mag ze ook niet toestaan dat ze worden gebruikt in haar betalingsverkeer met landen buiten Europa.

5.9. In een periode van overcapaciteit en lage winsten van de sector zijn er sterke aanwijzingen dat de overgrote meerderheid van scheepseigenaren gekant zal zijn tegen maatregelen die met hogere lasten gepaard gaan. De gevolgen voor scheepseigenaren zullen evenwel gering zijn. De maatregelen die nodig zijn om de houding van 42 % van de reders te veranderen, zullen de bedrijfskosten van kleinere schepen naar schatting met 0,5 %, en die van de grootste categorieën schepen met ca. 2 % verhogen. Als de tarieven voor de licentievergoedingen worden verhoogd en/of de duur van de kapitaalvorming wordt verkort, zal het percentage schepen dat wordt verkocht voor duurzame scheepsrecycling stijgen tot 68 %. Uit het verslag blijkt dat naar schatting tot 97 % van de schepen die Europese havens aandoen, op de lange termijn in staat zal zijn voldoende middelen te vergaren om de kloof naar verantwoorde recycling te overbruggen <sup>(9)</sup>.

5.10. De ontvangsten uit de SRL moeten echter aantonen dat het fonds de kosten van verantwoorde recycling kan dekken en dat de regeling billijk zal worden toegepast en opgelegd aan alle marktdeelnemers die EU-havens aandoen. Een regionale (continentale) maatregel als de EU SRL kan evenwel niet doeltreffend ten uitvoer worden gelegd zonder de medewerking van reders en de IMO. Het is goed mogelijk dat een financieel EU-instrument dat geldt voor elk schip dat een Europese haven aandoet, ook tot een oplossing op mondiaal niveau leidt; de IMO zou het toepassingsgebied ervan dan kunnen uitbreiden. Regeringen van lidstaten met belangrijke binnenlandse reders moeten aanzienlijke inspanningen leveren om werk te maken van relevante wetgeving die aansluit bij het beleid inzake fraudebestrijding en strookt met de WTO-richtsnoeren.

5.11. Ook een goed geïnformeerde publieke opinie kan de betreffende politieke wil helpen creëren en ondersteunen. Het bekendmaken van de onaanvaardbare omstandigheden in de meeste Zuid-Aziatische recyclingwerven sorteert wel enig effect maar het is ondenkbaar dat bezorgde burgers thans op de scheepvaartsector rechtstreeks invloed zouden kunnen uitoefenen door betreffende diensten te kopen of te boycotten. Daarin kan verandering worden gebracht door belangrijke zakelijke gebruikers van vervoersdiensten over zee te doen eisen dat hun goederen worden vervoerd door vaartuigen waarop een verantwoord en onherroepelijk afdankbeleid van toepassing is.

5.12. Zoals op vele andere terreinen kan de EU, door het bevorderen van goede praktijken en praktische oplossingen, een rol spelen en een ondersteunend regelgevingskader bieden dat wereldwijd positieve resultaten kan opleveren en de bijzondere extraterritoriale aspecten van de scheepvaartindustrie doeltreffend kan aanpakken.

Brussel, 19 oktober 2016.

*De voorzitter*  
*van het Europees Economisch en Sociaal Comité*  
Georges DASSIS

---

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