

**Yttrande från Europeiska ekonomiska och sociala kommittén om fartygsskrotning och återvinnings-samhället****(yttrande på eget initiativ)**

(2017/C 034/06)

Föredragande: **Martin SIECKER**Medföredragande: **Richard ADAMS**

Beslut av EESK:s plenarförsamling	21.1.2016
Rättslig grund	Artikel 29.2 i arbetsordningen Yttrande på eget initiativ
Ansvarigt organ	CCMI
Antagande av facksektionen	28.9.2016
Antagande vid plenarsessionen	19.10.2016
Plenarsession nr	520
Resultat av omröstningen (för/emot/nedlagda röster)	202/2/3

**1. Slutsatser och rekommendationer**

1.1 EU:s fartygsägare kontrollerar runt 40 % av världens handelsflotta. De står också för ungefär en tredjedel av det uttjänta tonnaget som nedmonteras i undermåliga anläggningar på stränder i Sydasien. EU är den största marknad som skickar uttjänta fartyg till farlig och förorenande fartygsskrotning. Som hemvist för den största fartygsägargemenskapen har EU också ett särskilt ansvar för att reglera fartygsåtervinningen.

1.2 EESK anser att det finns starka sociala och moraliska argument för att stoppa oansvarig nedmontering av fartyg genom ett system som skapar ett mervärde av uttjänta fartyg som är tillräckligt högt för att kompensera de högre kostnaderna för ansvarsfull återvinning. Den största delen av fartygsåtervinningen skulle troligtvis även i fortsättningen äga rum i länder med låga arbetskraftskostnader, men med förbättrade arbets- och miljöförhållanden. Samtidigt skulle det också ge anläggningar för skrotning av fartyg inom EU en möjlighet att bli mer konkurrenskraftiga.

1.3 Internationella sjöfartsorganisationens (IMO) åtgärder har hittills haft liten inverkan, men alla ansträngningar bör fortfarande göras för att åstadkomma ett universellt rättsligt bindande instrument genom detta forum. EU skulle kunna ha en inflytelserik och dynamisk roll i denna process. Sökandet efter en effektiv lösning på problemet med oansvarig fartygsskrotning har funnits med på EU:s dagordning under många år och har hittills resulterat i EU:s förordning om återvinning av fartyg, som senast den 31 december 2018 kommer att gälla fullt ut. Ett grundläggande problem är dock att fartygsägare lätt kan kringgå förordningen om återvinning av fartyg genom att helt enkelt "flagga ut" fartyget till ett land utanför EU.

1.4 Det som saknas i förordningen är ett ekonomiskt instrument som kommissionen kan använda för att styra utvecklingen i rätt riktning. I en mycket detaljerad rapport har man nu tagit fram en plan för ett sådant instrument som bygger på införandet av ett system med en "licens för fartygsåtervinning". Före utgången av detta år kommer kommissionen att lägga fram ett förslag baserat på denna idé, som kommer att uppmanera fartygsägare att låta nedmontera fartyg som är på väg att bli uttjänta i EU-godkända anläggningar på ett sätt som är både socialt och miljömässigt acceptabelt.

1.5 En fördel med den föreslagna ekonomiska mekanismen är att den skulle leda till synergieffekter med det befintliga regelverket. Kontrollmekanismerna skulle inte skapa hinder för dem i förordningen om återvinning av fartyg. Det finns redan EU-organ som kan förvalta och genomföra en sådan licens. EESK uppmanar emellertid kommissionen att även bedöma om det finns en risk för att EU:s handelspartner ser förslaget som konkurrensbegränsande påverkan på den internationella sjöfarten.

1.6 Bara genom att erkänna fartygsägarens ansvar enligt principen "förorenaren betalar" och baka in kostnaderna för ansvarsfull återvinning i kostnaderna för fartygens drift kan man sätta stopp för den skadliga verksamhet som förekommer i nuläget. Operatörer och användare av bulk-, gods- och passagerarfartyg har alla en roll att spela. För det första genom att erkänna att det finns ett allvarligt problem och för det andra genom att stödja en progressiv och genomförbar finansiell mekanism – såsom en licens för fartygsåtervinning – som kan utvidgas globalt inom ramen för Internationella sjöfartsorganisationen, med hjälp av en informationskampanj som sträcker sig utanför EU:s gränser.

1.7 EESK stöder kommissionen i detta arbete. Bortsett från det faktum att det stämmer väl överens med EU:s strategi för ett återvinningssamhälle kan det också utgöra ett stort framsteg när det gäller att reformera den farliga och förorenande industrin för nedmontering av fartyg i Sydasiens och förhindra att denna verksamhet återupptas någon annanstans. EESK erkänner Hongkongkonventionens potential under förutsättning att den integrerar principerna i EU:s förordning om återvinning av fartyg, och betonar även att det behövs ett finansiellt instrument. Vi uppmanar EU att tillhandahålla tekniskt bistånd till anläggningar runtom i världen i syfte att uppfylla kraven.

## 2. Det aktuella läget

2.1 Utan sjöfart skulle den globala ekonomin inte fungera. Omkring 1 000 stora oceangående fartyg (tankfartyg och containerfartyg, lastfartyg och passagerarfartyg) säljs varje år för att bli nedmonterade. Mer än 70 % av dessa uttjänta fartyg hamnar på stränder i Indien, Bangladesh eller Pakistan för att huggas upp på riskabla sätt. Återstoden nedmonteras huvudsakligen i Kina och Turkiet, där det finns ordentlig infrastruktur som är mer lämpad för renare och säkrare metoder, förutsatt att lämpliga förfaranden tillämpas <sup>(1)</sup>.

2.2 De flesta uttjänta fartyg skrotas på ett oacceptabelt sätt genom den så kallade strandningsmetoden. Denna metod innebär att fartygen körs upp på land på sandstränder där de huggs upp av huvudsakligen okvalificerad arbetskraft (det finns bland annat rapporterade fall av barnarbete i Bangladesh) som saknar korrekt utrustning och har lite eller inget skydd mot de stora mängder farliga ämnen som frigörs <sup>(2)</sup>.

2.3 Fartygsåtervinningen flyttade till Östasien (Kina och Taiwan) under 1970-talet då strängare miljö- och arbetsmiljönormer infördes i Europa. På 1980-talet infördes strängare regler för denna verksamhet även i Östasien, och följaktligen flyttade den vidare till Sydasiens. Under de senaste 30 åren har 470 dödsfall rapporterats i Indien. År 2014 rapporterades 25 dödsfall och 50 allvarligt skadade på anläggningar i Sydasiens. Förra året miste 16 arbetstagare livet på anläggningar i Bangladesh, och hittills i år har tolv personer omkommit där. Många fler arbetstagare skadas allvarligt, blir sjuka av giftig rök och dör en plågsam död till följd av cancer som orsakas av exponering för farliga ämnen såsom asbest. Naturen kring dessa anläggningar skadas allvarligt <sup>(3)</sup>.

## 3. Orsaken till problemet – oviljan att ta ansvar

3.1 En grundläggande faktor bakom den problematiska fartygsåtervinningen är bristen på effektiv internationell styrning för att uppnå en global lösning. Internationella sjöfartsorganisationen, ett FN-organ, har utarbetat den internationella Hongkongkonventionen om säker och miljöriktig fartygsåtervinning, som ännu inte har ratificerats och vars inverkan ännu är osäker. Som på många andra områden kan EU, genom att främja god praxis och praktiska lösningar, erbjuda en rättslig ram som kan ge positiva resultat i hela världen och på ett effektivt sätt kan bidra till hanteringen av de särskilda gränsöverskridande frågor som är vanligt förekommande när det gäller sjöfartssektorn.

<sup>(1)</sup> Förteckning över alla nedmonterade fartyg i världen 2015.

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

<sup>(3)</sup> Plattform för icke-statliga organisationer om fartygsskrotning.

3.2 Internationell rätt kräver att alla handelsfartyg är registrerade i ett land. Unctad (FN:s konferens för handel och utveckling) har rapporterat att nästan 73 % av världens skeppsflotta är registrerad eller flaggad i ett annat land än det land där fartygets verkliga ägare är registrerad. Skälen för att flagga ut sitt skepp till ett annat land är bland annat att man vill undvika skatt, kringgå nationella arbetsmarknads- och miljöbestämmelser eller anställa besättningsmän från länder med lägre löner. Många av dessa öppna register kallas också bekvämlighetsflagg. Med detta avses flagg från länder som uppvisar mycket bristfälliga resultat när det gäller verkställandet av internationell rätt. Omkring 40 % av alla uttjänta fartyg som har hamnat på stränderna i Sydasiens importerades under bekvämlighetsflagg från länder såsom Saint Kitts och Nevis, Komorerna och Tuvalu. Sådan "flaggning för uttjänta fartyg" används nästan aldrig under fartygens operativa livslängd och ger möjlighet till särskilda rabatter vid fartygens sista resor och en snabb och enkel kortfristig registrering utan några krav i fråga om nationalitet.

3.3 Endast ett litet antal rederier har frivilligt vidtagit åtgärder för att säkerställa en ren och säker återvinning av deras uttjänta fartyg. Mindre än 8 % av de fartyg som säljs för att huggas upp har fortfarande europeisk flagg och dessa nedmonteras oftast på ett säkert och hållbart sätt. De flesta fartyg som tas ur bruk säljs till köpare som betalar kontant och kör fartyget till dess slutdestination i Sydasiens. En majoritet av rederierna har själva ingen kontakt med återvinningsanläggningarna: de håller sig på bekvämt avstånd från den slutliga skrotningen och låter dessa kontantbetalande köpare, som specialiserar sig på uttjänta fartyg och agerar mellanhand mellan rederierna och nedmonteringsanläggningarna, ta hand om saken. Deras tjänst inbegriper att förflytta och bemanna fartyget på dess sista resa och ta hand om nödvändigt pappersarbete och kontakter med myndigheterna på nedmonteringsdestinationen.

Både offentliga och privata fartygsägare använder sig av dessa metoder.

3.4 Denna verksamhet är lönsam för

- dem som organiserar skrotningen lokalt till lägsta kostnad, utnyttjar arbetstagare och skadar miljön,
- redare världen över som kan få ett högre pris för det skrotade fartyget,
- affärsintressen i de berörda länderna, eftersom verksamheten utgör en viktig källa till stålskrot som används i den lokala och nationella ekonomin,
- regeringar som får intäkter från handeln och har låg motivation att reglera och övervaka sektorn och tillämpa de rättsliga bestämmelser som faktiskt finns.

3.5 Även om frivilliga samordnade åtgärder har vidtagits av fartygsägare sedan 2009, t.ex. en uppsättning riktlinjer för utarbetandet av förteckningar över farliga material och andra åtgärder avseende uttjänta fartyg, var Bangladesh, där förhållandena har konstaterats vara värst, den populäraste destinationen för uttjänta fartyg år 2015 <sup>(4)</sup>.

#### 4. Ta itu med problemet – insatser för att få aktörer att ta sitt ansvar

4.1 År 2009 antog Internationella sjöfartsorganisationen ett särskilt instrument för sjöfart, Hongkongkonventionen, som fastställer en ram av bestämmelser med det slutliga målet att få till stånd de hållbara rättvisa villkor som krävs i fartygsåtervinningsverksamheten runt om i världen. I verkligheten uppnås syftet bara delvis. Även om konventionen utgör ett litet steg framåt är bestämmelserna om genomförande och efterlevnad kraftlösa och öppna för ett brett spektrum av tolkningar, och det finns inga bestämmelser om oberoende certifiering eller revision, och i praktiken är strandningsmetoden fortfarande tillåten.

4.2 Hongkongkonventionen kommer endast att träda i kraft 24 månader efter det att den ratificerats av 15 stater som svarar för 40 % av det globala tonnaget och vars årliga kapacitet för fartygsåtervinning motsvarar minst 3 % av undertecknarnas sammanlagda tonnage. Hittills har endast fem länder ratificerat Hongkongkonventionen, med Panama som enda stora flaggstat, men inget av dem har den fartygsåtervinningskapacitet som krävs för att konventionen ska träda i kraft. Konventionen förväntas därför inte träda i kraft inom överskådlig framtid.

---

<sup>(4)</sup> Förordningen om återvinning av fartyg, "Shipping Industry Guidelines on Transitional Measures for Ship owners Selling Ships for Recycling", andra utgåvan, januari 2016.

4.3 Ett annat initiativ från Internationella sjöfartsorganisationen, nämligen Internationella fonden för fartygsåtervinning, har inte fått internationellt stöd. Internationella sjöfartsorganisationen har visserligen bidragit till positiva reformer på flera områden inom sjöfarten, men inte när det gäller effektiva åtgärder avseende nedmontering av fartyg. Fartygsnedmonteringen har tenderat att förläggas eller flytta till länder med låga arbetskraftskostnader och miljö-, hälso- och säkerhetsnormer som är låga och inte tillämpas. Den "underlättande" roll som sådana stater spelar kan endast undanröjas genom att varje enskilt fartyg tilldelas ett betydande, oberoende förvaltad ekonomiskt bidrag som endast kan lösas ut om fartyget återvinns på ett ansvarsfullt sätt. Sjöfarten är en global näring, medan fartygsnedmonteringen – med tanke på att 70 % av alla fartyg huggs upp på tre stränder i Sydasiens – är en regional skandal som förtjänar en effektiv lösning.

4.4 Inom EU betraktas uttjänta fartyg som farligt avfall. De omfattas av Baselkonventionen, som reglerar alla slags transporter av farligt avfall och tillämpas på EU-nivå genom förordningen om avfallstransporter. Teoretiskt sett borde detta ha förhindrat att EU-ägda fartyg monteras ned på ett oansvarigt sätt. Bestämmelserna i konventionen och i förordningen om avfallstransporter kringgås också systematiskt av fartygsägare genom att fartyg som håller på att bli uttjänta säljs till kontantbetalande köpare så snart fartygen lämnar EU:s vatten och ger sig ut på sin sista resa. När förordningen om återvinning av fartyg träder i kraft i EU kommer uttjänta fartyg som seglar under en EU-medlemsstats flagg emellertid inte att omfattas av EU:s förordning om avfallstransporter eller av Baselkonventionen, som reglerar alla typer av transporter av farligt avfall, från och med 2019.

4.5 Efter en utvärdering kom EU och dess medlemsstater fram till att Hongkong- och Baselkonventionerna av allt att döma fastställer likvärdiga kontroll- och genomförandenivåer för fartyg klassade som avfall. Icke-statliga organisationer världen över, FN:s särskilda rapportör om mänskliga rättigheter och giftigt avfall samt Europaparlamentet och EESK har kritiserat Hongkongkonventionen för att inte tillhandahålla lämpliga lösningar.

4.6 Sökandet efter en effektiv lösning har stått på EU:s dagordning i många år. År 2007 lade kommissionen fram en grönbok<sup>(5)</sup> i denna fråga, följt av ett meddelande 2008<sup>(6)</sup> och slutligen ett förslag till EU:s förordning om återvinning av fartyg<sup>(7)</sup> 2012. Förordningen trädde i kraft den 30 december 2013, men kommer endast att vara fullt tillämplig den 31 december 2018. Enligt förordningen ska ett antal av kraven i Hongkongkonventionen träda i kraft i ett tidigt skede. Dessutom kommer man att på basis av förordningen om återvinning av fartyg upprätta en europeisk förteckning över godkända återvinningsanläggningar där EU-flaggade fartyg ska skrotas. Dessa anläggningar måste omfattas av oberoende certifiering och granskning. Förordningen om återvinning av fartyg går också längre än Hongkongkonventionen genom att den fastställer striktare normer för återvinningsanläggningar och fokuserar på både hanteringen av avfall i senare led och arbetstagares rättigheter.

4.7 Förordningen om återvinning av fartyg framstår emellertid som relativt kraftlös i förhållande till grönboken och meddelandet om samma ämne. I dessa två dokument gjordes en träffsäker analys av problemen kring fartygsåtervinning i Sydasiens och framfördes synpunkten att det behövs kraftfulla åtgärder för att komma till rätta med missförhållandena där. Åtgärderna i förordningen om återvinning av fartyg kan dock inte lösa dessa problem. Förordningen fastställer visserligen höga standarder för fartygsåtervinningsanläggningar som i praktiken undviker den oacceptabla strandningsmetoden, men det är mycket lätt för fartygsägare att kringgå dessa standarder genom att överlåta äganderätten eller helt enkelt flagga ut fartyget till ett land utanför EU. Som EESK har konstaterat rådde det en uppenbar brist på politisk vilja att utkräva ansvar av rederierna, och man ansåg att kommissionen borde ha utarbetat ett bättre, ambitiösare och mer kreativt förslag som innehöll fler initiativ och låg i linje med ambitionsnivån i de föregående kommissionsdokumenten<sup>(8)</sup>.

## 5. En effektivare strategi

5.1 Det som saknas i förordningen är ett ekonomiskt instrument som kommissionen kan använda för att styra utvecklingen i rätt riktning. Den grundläggande svagheten, att fartygsägare enkelt kan kringgå förordningen om återvinning av fartyg genom att helt enkelt flagga ut fartyget till ett land utanför EU, påpekades i kommissionens ursprungliga förslag från år 2012 som innehöll en klausul om "nästa ägarens ansvar". Även om denna klausul ströks under trepartsförhandlingarna såg parlamentet till att man i förordningen lade till en artikel i vilken kommissionen uppmanas att undersöka möjliga alternativa finansieringsmekanismer.

<sup>(5)</sup> Grönbok, KOM(2007) 269 slutlig.

<sup>(6)</sup> KOM(2008) 767 slutlig.

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

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

5.2 I juli i år offentliggjorde kommissionen en ny studie som genomförts av Ecorys, DNV-GL och Erasmusuniversitetet i Rotterdam angående en "fartygsåtervinningslicens" med syftet att uppmuntra fartygsägare att äntligen ta sitt ansvar när det gäller ren och säker nedmontering av fartyg.

5.3 Licensen skulle innebära att man för varje fartyg skapar en särskild fond som hålls som deposition av ett större finansinstitut och som skulle bygga upp kapital för att finansiera en säker och hållbar återvinning. Licensbeloppet skulle beräknas utifrån en kombination av faktorer: tonnage, typ av transport, hur ofta fartyget anlöpt EU-hamnar, dess utformning enligt principen "vagga till vagga" och förekomsten av giftiga ämnen ombord. Kapitalet skapas av fartygsägare som, varje gång ett av deras fartyg angör en EU-hamn, betalar den tillämpliga avgiften till den fond som är kopplad till det specifika fartyget.

5.4 När fartyget är uttjänt kan ägaren få tillgång till medlen i denna fond om fartyget verkligen återvinns i en EU-godkänd anläggning, och därmed kompenseras den förlust av inkomster som valet av en ansvarsfull nedmontering innebär. Före utgången av detta år kommer kommissionen att lägga fram en formell ståndpunkt beträffande denna studie.

5.5 En stor fördel med den föreslagna ekonomiska mekanismen är att den skulle leda till synergieffekter med det befintliga regelverket. Framför allt skulle den föreslagna ekonomiska mekanismens kontrollmekanismer fungera mycket väl tillsammans med de befintliga kontrollmekanismerna inom ramen för förordningen om återvinning av fartyg, till exempel i fråga om inspektioner på plats av anläggningar både innan och efter att de förs upp på EU-förteckningen. Licenserna skulle också kunna föras upp på förteckningen över certifikat som ska kontrolleras regelbundet genom hamnstatskontroll som en del av befintliga skyldigheter. Likaså förefaller den redan existerande Europeiska sjösäkerhetsbyrån (Emsa) vara mest lämpad att utföra inspektioner och utfärda certifikat, medan ett av de europeiska finansinstituterna, såsom Europeiska investeringsbanken (EIB) eller Europeiska investeringsfonden (EIF), verkar ha de bästa förutsättningarna att förvalta intäkterna från en eventuell fartygsåtervinningslicens. EESK uppmanar kommissionen att även bedöma om det finns en risk för att EU:s handelspartner ser förslaget som konkurrensbegränsande påverkan på den internationella sjöfarten.

5.6 En sådan fond skulle innebära ett steg framåt för EESK:s förslag till stöd för en mer omfattande och lönsam sektor för fartygsåtervinning i Europa. Inom EU finns tillräcklig kapacitet som inte längre används för konstruktion och reparation av fartyg, men som lämpar sig väl för nedmontering och återvinning av fartyg. Detta ligger i linje med EU:s mål om att utvecklas till ett hållbart återvinningsamhälle med en kretsloppsekonomi där avfall omvandlas till råvaror genom ett smart, sammanflätat återvinningssystem. Med hänsyn till de växelvis svängande och stadigt stigande råvarupriserna och den höga arbetslösheten i ett antal EU-medlemsstater och det faktum att flera oljeplattformar i EU:s vatten håller på att nå slutet av sin ekonomiskt lönsamma livslängd skulle detta kunna vara mycket lönsamt för Europa som helhet. Dessutom skulle en specialiserad sektor för återvinning av uttjänta fartyg ge möjlighet att utveckla kustområdena och utbilda såväl ungdomar som arbetslösa inom framtidsyrken.

5.7 Den 12 april 2016 offentliggjorde kommissionen tekniska riktlinjer för anläggningar för fartygsåtervinning som ansöker om godkännande enligt förordningen om återvinning av fartyg. Anläggningar som vill registreras som EU-godkända måste se till att arbetsförhållandena är hälsosamma och säkra, kontrollera föroreningar – med fokus även på en korrekt hantering av avfall i senare led – och tillämpa internationella arbetsrättsliga rättigheter. Anläggningar inom och utanför EU kan ansöka om att föras upp på förteckningen. Förutom anläggningar inom EU kommer troligtvis bättre varv i Kina och Turkiet att tas med i förteckningen, som kommer att offentliggöras före utgången av detta år. Återvinningsanläggningar som använder strandningsmetoden har redan ansökt om att komma med på EU:s förteckning. EESK håller med Europaparlamentet och kommissionen om att den nuvarande strandningsmetoden inte bör godtas på EU:s förteckning.

5.8 Om EU:s ambition är att dess fartyg ska skrotas på ett ansvarsfullt sätt är det rimligt att EU ser till att kostnaderna för detta räknas med i fartygens driftskostnader. I en marknadsekonomi är inget gratis, allting har ett pris. Priset för en ansvarsfull skrotning av fartyg måste betalas i pengar. Oansvarig skrotning av fartyg sker på bekostnad av andra värden, till exempel förstörelse av den lokala miljön och förlust av människoliv. Eftersom EU inte anser att sådana värden bör vara lagliga betalningsmedel bör man inte heller tillåta att de används som en giltig valuta i betalningstrafiken mellan EU och utvecklingsländer utanför Europa.

5.9 I en tid präglad av överkapacitet och låga vinster inom industrin finns det starka indikationer på att det stora flertalet redare är motståndare till alla åtgärder som leder till högre kostnader. Konsekvenserna för fartygsägarna kommer dock att vara måttliga. För att ändra beteendet hos 42 % av fartygsägarna räknar man med att de åtgärder som krävs för att nå detta mål kommer att öka driftskostnaderna med 0,5 % för mindre fartyg och med omkring 2 % när det gäller fartygen inom de största fartygskategorierna. Om licensavgifterna höjs och/eller om kapitalackumuleringsperioden förkortas kommer den procentuella andelen fartyg som säljs till hållbar fartygsåtervinning att öka med upp till 68 %. På längre sikt uppskattar man i rapporten att upp till 97 % av alla fartyg som trafikerar europeiska hamnar kommer att kunna ackumulera tillräckliga medel för att täcka kostnaderna för en korrekt återvinning<sup>(9)</sup>.

5.10 Man måste emellertid visa att fonden med medel från fartygsåtervinningslicensen klarar av att täcka kostnaderna för ansvarsfull återvinning och att den utan åtskillnad kommer att gälla för och inkasseras av alla operatörer som anlöper EU-hamnar. En regional (kontinentöverspännande) åtgärd såsom EU:s licens för fartygsåtervinning kan dock inte genomföras effektivt i hela världen utan att fartygsägarna och Internationella sjöfartsorganisationen samarbetar. Ett finansiellt EU-instrument, tillämpligt för alla fartyg som angör en EU-hamn, kan mycket väl bidra till en sådan lösning på global nivå som därefter skulle kunna spridas inom ramen för Internationella sjöfartsorganisationen. Regeringarna i medlemsstater med stora inhemska rederier måste göra stora insatser för att ta fram relevant lagstiftning som överensstämmer med strategierna mot bedrägerier och WTO:s riktlinjer.

5.11 Politisk beslutsamhet kan också genereras och stödjas av en välinformerad allmän opinion. Att sprida information till allmänheten om de fruktansvärda förhållandena i de flesta återvinningsanläggningar i Sydasiens har en viss inverkan, men för närvarande har vanliga medborgare som engagerar sig ingen möjlighet att direkt påverka sjöfartsindustrin genom att köpa eller bojkotta relevanta fartygstjänster. Detta måste åtgärdas genom att man uppmuntrar större företagskunder av godstransporttjänster till sjöss att kräva att deras varor transporteras på fartyg som omfattas av ansvarsfulla och orubbliga strategier för hur det uttjänta fartyget ska hanteras.

5.12 Som på många andra områden kan EU, genom att främja god praxis och praktiska lösningar, spela en viktig roll och erbjuda en stödjande rättslig ram som kan ge positiva resultat i hela världen och på ett effektivt sätt bidra till hanteringen av de särskilda gränsöverskridande frågor som är vanligt förekommande när det gäller sjöfartssektorn.

Bryssel den 19 oktober 2016.

Georges DASSIS  
Europeiska ekonomiska och sociala kommitténs  
ordförande

---

<sup>(9)</sup> Tabell 4.2, s. 83.