

## Stanovisko Evropského hospodářského a sociálního výboru k Zelené knize o zlepšení postupů demontáže lodí

KOM(2007) 269 v konečném znění

(2008/C 120/08)

Dne 22. května 2007 se Evropská komise, v souladu s článkem 262 Smlouvy o založení Evropského společenství, rozhodla konzultovat Evropský hospodářský a sociální výbor ve věci

*Zelená kniha o zlepšení postupů demontáže lodí.*

Specializovaná sekce Zemědělství, rozvoj venkova, životní prostředí, kterou Výbor pověřil přípravou podkladů na toto téma, přijala stanovisko dne 31. října 2007. Zpravodajem byl pan ADAMS.

Na 440. plenárním zasedání, které se konalo ve dnech 12. a 13. prosince 2007 (jednání dne 13. prosince 2007), přijal Evropský hospodářský a sociální výbor následující stanovisko jednomyslně.

### 1. Závěry a doporučení

1.1 Evropský hospodářský a sociální výbor (EHSV) vítá návrh Komise na opatření jak na mezinárodní, tak na regionální úrovni k co nejrychlejší změně dosavadních nepřijatelných demontážních postupů.

1.2 V současné době je mezinárodní odvětví demontáže lodí provozováno nejrůznějšími způsoby: od bezpečných, dobře regulovaných zařízení v suchých docích po ruční demontáž na plážích s minimální ochranou zdraví, bezpečností a ochranou životního prostředí. Většina obchodních lodí v současné době končí na jedné z těchto pláží v jižní Asii. Na celém světě je závažný nedostatek demontážních zařízení, která odpovídají zásadám environmentální a sociální udržitelnosti.

1.3 Výbor má obavy, že tato situace se bude zhoršovat z důvodu nárůstu počtu lodí končících provoz, protože v několika následujících letech budou na celém světě postupně vyřazovány z provozu tankery s jednoduchým trupem; z důvodu současného objemu odhadovaných 15 milionů tun výtlačku prázdné lodí (LDT)<sup>(1)</sup>; a z důvodu současného rozmachu výroby lodí. Část přebytku lodí bude v následujících letech potřeba odstranit v důsledku opatření přijatých Mezinárodní námořní organizací (IMO) a podněcovaných Evropskou unií na ochranu vlastního životního prostředí, a proto zodpovědnost za tato opatření leží jasně na EU.

1.4 Výbor konstatuje, že někteří majitelé lodí nevytváří rezervy v provozních nákladech na bezpečné a kontrolované odstranění lodí na konci jejich životnosti, ačkoliv velká skupina<sup>(2)</sup> chápe nutnost jednat a začíná provádět dobrovolná opatření.

1.5 Výbor také konstatuje, že ačkoliv existují právní předpisy v EU, které by měly zabránit lodím v poslední cestě na místa, kde by byly demontovány bez odpovídajících zařízení, těmto předpisům je snadné se vyhnout. EHSV důsledně zastává názor,

(1) Evropská komise, generální ředitelství pro životní prostředí: závěrečná zpráva o demontáži a předčištění pro lodě z června 2007.

(2) Členové organizací ICS, BIMCO, ESCA, INTERTANKO, INTERCARGO, kteří dohromady tvoří velkou část světového loďstva.

naposledy v březnu 2007 ve svém stanovisku k zelené knize Směrem k budoucí námořní politice Unie<sup>(3)</sup>, že členské státy by měly urychleně ratifikovat mezinárodní úmluvy o námořní bezpečnosti a ochraně životního prostředí a zajistit, aby byly náležitě prosazovány.

1.6 Uznává se, že demontáž lodí vyřazených z provozu je složitá otázka zahrnující významný přírůstek pracovních míst a zdrojů surovin, které se přesouvají do rozvojových zemí, kde je nabízena demontáž s nízkými náklady. Zároveň Výbor uznává, že strukturální chudoba a další sociální a právní problémy v některých oblastech jižní Asie jsou do velké míry spojené s neexistencí nebo neprováděním ani minimálních norem v oblasti bezpečnosti práce, minimálních pracovních norem a ochrany životního prostředí.

#### Doporučení EHSV

1.7 Měl by být vytvořen účinný mezinárodní režim pro identifikaci, kontrolu a likvidace vyřazených lodí prostřednictvím IMO. Tento režim musí mít úroveň kontroly ekvivalentní té, která je zakotvena v Basilejské úmluvě: zahrnovat všechny důležité normy Mezinárodní organizace práce (ILO); nepovolovat výjimky a zabránit tomu, aby se vyřazené lodě s nebezpečným odpadem dostávaly do zemí, které nepodepsaly úmluvu a které nemají odpovídající zařízení.

1.8 Realizace této dohody s IMO zabere několik let, proto:

— by měly být podporovány účinné dobrovolné programy majitelů lodí, aby problémy s likvidací byly minimální;

— EU by měla jednoznačně aplikovat existující právní předpisy vymáháním nařízení o přepravě odpadů. Měla by být podniknuta okamžitá opatření s cílem zajistit, aby měly přístavní státy pravomoc prohlásit životnost lodí za ukončenou, a podpořit sestavení příručky objasňující termíny „mysl likvidovat“ a „vývozní stav“. EHSV také žádá Komisi, aby

(3) Úř. věst. C 168, 20.7.2007, s. 50.

neodkladně navrhla a provedla dodatečná opatření k zabránění vyhýbání se placení daní, například aby požadovala kaucí na lodě starší než 25 let nebo lodě označené jako vysoce riskantní a aby spojila stálé dotace do odvětví lodní dopravy s používáním „zelené“ demontáže lodí a/nebo zařízení na předčištění;

— EU by měla vypracovat schéma certifikace třetí stranou a auditu pro bezpečná demontážní zařízení šetrná k životnímu prostředí. Toto je požadavek odvětví majitelů lodí, který pomůže vytvořit transparentní a rovné podmínky.

1.9 EHSV intenzivně podporuje provádění osvědčených postupů při recyklaci lodí a jejich předčištění od plynů a toxických odpadů v EU. Závazek členských států, že budou takto nakládat se všemi státem vlastněnými loděmi, a závazná ustanovení o lodích s ukončenou životností při prodeji těchto lodí třetím stranám jsou prvními klíčovými kroky k podpoře tohoto přístupu. Předčištění plavidel před vývozem zajistí to, že se do destinací v jižní Asii, kde je vysoká poptávka, dostane čistá sekundární ocel. Pro tento účel by měla být vypracována příručka pro předčištění.

1.10 Poskytování finanční a technické pomoci jihoasijským zemím na zlepšení jejich zařízení – aby alespoň demontáž na plážích byla nahrazena zpracováním na bezpečných molech nebo v suchých docích a byla poskytnuta větší bezpečnost a zařízení na nakládání s odtékajícími odpady – zmírní některé nejhorší problémy.

1.11 EHSV uznává, že účinná opatření v této problematice budou znamenat náklady navíc. Podporuje návrhy Komise na mechanismy k tomu, aby se tyto náklady staly součástí normálních provozních nákladů lodní dopravy. IMO a majitelé lodí požadují především další opatření k tomu, aby každá loď měla fond na recyklaci, který by byl vytvořen buď v průběhu jejího provozu nebo jako kaucí při uvedení do provozu. Různé finanční instituce jsou vhodné k tomu, aby vytvořily strukturu těchto opatření a uskutečnily je. Pokud není možné vytvořit takový fond, měla by EU přezkoumat regionální mechanismy, jako je státní zdanění přístavů a podobně.

1.12 Design respektující recyklaci, zjištění existujících nebezpečí a nahrazování co nejvíce toxických materiálů při stavbě lodí mají v dlouhodobém horizontu pozitivní účinky a EHSV podporuje toto úsilí jak ze strany EU a IMO, tak ze strany majitelů a stavitelů lodí.

## 2. Úvod

2.1 Kontextem pro vypracování tohoto stanoviska je mezinárodní lodní doprava a mezinárodní přeprava odpadů. Každý rok je demontováno 200–600 velkých lodí a ocel a ostatní suroviny z nich jsou recyklovány. Většinou se to odehrává na přílivových

plážích v jihoasijských zemích za minimálního respektování bezpečnosti pracovníků nebo ochrany životního prostředí. Odhaduje se, že v příštích osmi letech se na tyto demontážní lokality dostane asi 5,5 milionů tun nebezpečného materiálu z vyrazených lodí, zejména ropné kaly, ropné látky, barvy, PVC a azbest.

2.2 Ani jedna z lokalit využívaných pro demontáž lodí na indickém subkontinentu nemá zadržovací systém, který by zabránil znečištění půdy a vody, a zpracování odpadů jen zřídka splňuje alespoň minimální normy ochrany životního prostředí. Z důvodu nedostatečných bezpečnostních opatření dochází k častým nehodám a k dlouhodobým zdravotním rizikům, protože pracovníci nakládají s toxickými látkami bez odpovídající ochrany<sup>(4)</sup>.

2.3 Na převod vyrazených lodí z průmyslových do rozvojových zemí se vztahuje mezinárodní právo v oblasti přepravy odpadů s tím, že vývoz plavidel obsahujících nebezpečné materiály z EU zakazuje nařízení ES o přepravě odpadů. Avšak převod na lodní makléře a změna vlajky zahluje vlastnictví lodí a otázky zodpovědnosti a prosazení existující legislativy je tudíž obtížné a umožňuje nezodpovědným majitelům lodí, aby se vyhnuli svým povinnostem.

2.4 Součástí řešení je podpořit větší kapacitu v EU. Přestože by to byl pozitivní krok a mohly by ho udělat námořní a státem vlastněné lodě, bude se jednat pravděpodobně pouze o malé procento z odhadovaných 105 milionů LDT, které budou demontovány do roku 2020<sup>(5)</sup>.

2.5 Zelená kniha proto naléhavě hledá způsoby, kterými by se úsporně a důkladně zlepšily normy v souladu s existující evropskou a mezinárodní legislativou, jak bylo uvedeno výše.

## 3. Shrnutí zelené knihy

3.1 V závěrech ze zasedání v listopadu 2006 Rada uznala, že řízení demontáže lodí šetrné k životnímu prostředí je pro Evropskou unii prioritou. Komise již nastínila své stanovisko v Zelené knize o námořní politice z června 2006<sup>(6)</sup>, podle které by budoucí námořní politika EU měla podporovat iniciativy probíhající na mezinárodní úrovni s cílem dosáhnout závazných minimálních norem pro recyklaci lodí a podpořit budování čistých recyklačních zařízení.

<sup>(4)</sup> Zpráva o pracovnících v odvětví demontáže lodí (2005): Young Power in Social Action (YPSA).

<sup>(5)</sup> Evropská komise, generální ředitelství pro životní prostředí: závěrečná zpráva o demontáži a předčištění pro lodě z června 2007.

<sup>(6)</sup> KOM(2006) 275 v konečném znění, v Bruselu 7.6.2006.

3.2 Tato zelená kniha předkládá čerstvé nápady s cílem posílit dialog s členskými státy a zúčastněnými stranami, a dále připravit půdu pro budoucí opatření a vítá odpovědi na řadu důležitých otázek, které poukazují na hlavní problémy.

3.3 Hlavním cílem této činnosti je ochrana životního prostředí a lidského zdraví; cílem není uměle přenést objem obchodní činnosti související s recyklací lodí zpět do EU, čímž by země v jižní Asii přišly o hlavní zdroj příjmu a nezbytné materiály. Konečným cílem je dosáhnout celosvětově udržitelných řešení.

3.4 Současná kapacita na recyklování lodí, která splňuje environmentální a bezpečnostní normy, je s to zvládnout nejvýše 2 miliony tun ročně na celém světě, což je přibližně 30 % celkové předpokládané vrakovací poptávky v běžných letech. Většina těchto zařízení – především v Číně, ale také v některých členských státech EU – nedokáže nabídnout stejné vrakovací ceny a vykazuje mnohem vyšší náklady než konkurenti v jižní Asii. Tato (a všechna ostatní) zařízení se dostanou brzy do problémů, protože do roku 2015 musí být téměř 1 300 tankerů s jednoduchým trupem vyřazeno z provozu v důsledku opatření po neštěstí tankerů *Erika* a *Prestige* (<sup>7</sup>). Existují velké obavy, že najímání méně kvalifikovaných pracovníků pro zpracování mnohem většího objemu ještě více sníží bezpečnostní a environmentální normy. Vrchol nastane v roce 2010, kdy má být z provozu vyřazeno přibližně 800 lodí s jednoduchým trupem, takže je nutno jednat.

### 3.5 Právní situace

Basilejská úmluva z roku 1989 poskytuje rámec pro kontrolu vývozu nebezpečných odpadů přes hranice států. V roce 1997 byl do právních předpisů EU začleněn úplný zákaz („basilejský zákaz“) vývozu nebezpečných odpadů z členských zemí OECD do nečlenských zemí OECD (<sup>8</sup>) a je závazný pro všechny členské státy. Je však obtížné uplatnit zákaz vývozu v případě, že loď opustila evropské vody. Další závazná pravidla týkající se demontáže lodí jsou navrhována v návrhu úmluvy, která je v současnosti předmětem diskusí v rámci IMO, ale panuje shoda v tom, že období demontáže dosáhne vrcholu mnohem dříve, než tato úmluva vstoupí v platnost.

### 3.6 Ekonomická stránka demontáže lodí

Převážná většina lodí je nyní demontována v jižní Asii z důvodu výhod, které plynou z některých ekonomických faktorů. Nejvýznamnějšími z nich jsou:

(<sup>7</sup>) Nařízení (ES) č. 417/2002 Evropského parlamentu a Rady ze dne 18. února 2002 o urychleném zavádění požadavků dvojitého trupu nebo rovnocenné konstrukce u ropných tankerů s jednoduchým trupem, kterým se ruší nařízení Rady (ES) č. 2978/94.

(<sup>8</sup>) Nařízení Rady (EHS) č. 259/93 ze dne 1. února 1993 o dozoru nad přepravou odpadů v rámci Evropského společenství, do něj, z něj a o její kontrole (Úř. věst. L 30, 6.2.1993, s. 1), ve znění pozdějších předpisů.

— nižší nebo neprosazované regulační požadavky v otázkách odpadů, ochrany zdraví a bezpečnosti;

— značně nižší mzdové náklady. Demontáž na plážích neumožňuje používání těžkých strojů, a proto velkou část nákladů tvoří manuální práce;

— dodávky lodí jsou nepravidelné a různorodé. Lodě jsou převážně vyřazovány z provozu tehdy, když jsou sazby za nákladní dopravu nízké a pravidla se do velké míry liší v designu a složení;

— trh s použitou ocelí a použitým loďním vybavením v podstatě v zemích OECD neexistuje z důvodu regulačních požadavků.

Komise v podstatě objasňuje, že trh v jižní Asii funguje díky mimořádné externalizaci nákladů, která vytváří vysoce problematické sociální a environmentální podmínky.

### 3.7 Environmentální a sociální dopady

Převážná část demontáže lodí se uskutečňuje na otevřených plážích, kde neexistuje zachycování škodlivin, přepracování a zařízení na likvidaci. Široká škála látek škodlivých pro životní prostředí se vyluhuje do půdy, písku a moře a spalování barev a nátěrů z umělých hmot znečišťuje ovzduší. Výbuchy se smrtelnými následky jsou běžným jevem, počet nehod je vysoký a bezpečnostní opatření jsou považována za naprosto nedostatečná. Dělníci dostávají nevyčísitelné chronické nemoci, u přibližně 16 % zaměstnanců nakládajících s azbestem na vrakovištech v Alangu v Indii byla zjištěna azbestóza. V Bangladéši bylo zabito při neštěstích více než 400 dělníků a přes 6 000 jich bylo za posledních 20 let vážně zraněno (<sup>9</sup>).

### 3.8 Aktuální mezinárodní situace

Od roku 2005 IMO společně s ILO a UNEP (Program OSN pro životní prostředí) pracují na závazném mezinárodním režimu pro ekologickou demontáž lodí. Návrh úmluvy se projednává a měl by být schválen do roku 2009, vstoupí ale v platnost o několik let později. V současné době se návrh nevztahuje na válečné lodě a na plavidla vlastněná státy. Stále jsou nevyřešené otázky externích norem mimo rámec IMO, minimální normy pro zařízení recyklující lodě, ohlašovací požadavky – včetně mezistátního oznamování a mechanismu zajišťujícího plnění. Komise je toho názoru, že je nepravděpodobné, že by navrhovaná úmluva zajistila stejnou úroveň kontroly, vymáhání a ochrany, jaké stanoví Basilejská úmluva.

(<sup>9</sup>) Zpráva o pracovnících v odvětví demontáže lodí (2005): Young Power in Social Action (YPSA).

### 3.9 Mezinárodní řešení

Zelená kniha uvádí, že nejlepší střednědobý až dlouhodobý přístup je podporovat vypracovávání úmluvy IMO. Existují obavy, že úmluva nebude dosti důrazná a bude hotova příliš pozdě na to, aby vyřešila problém postupného vyřazování tankerů s jednoduchým trupem, což bude vyžadovat prozatímní řešení. Komise proto uvádí možnosti na zlepšení evropského řízení demontáže lodí, které by se měly vzájemně podporovat v úsilí na mezinárodní úrovni – je to naléhavé, protože v několika příštích letech půjde kriticky velké množství vyřazených lodí na vrakování.

### 3.10 Lepší vymáhání práva EU v oblasti přepravy odpadů

Kromě lepší spolupráce mezi členskými státy a dalšího vedení ohledně definice odpadu a přijatelných recyklačních zařízení to bude zahrnovat lepší vymáhání ze strany orgánů dohlížejících na přepravu odpadů a přístavních orgánů v evropských přístavech se zaměřením na lodě určitého stáří (nad 25 let) nebo na případy, kdy je podezření, že loď je určena k demontáži. Navíc je nutno zlepšit sledování vyřazených lodí a rozšířit spolupráci s klíčovými třetími stranami (například Egyptem kvůli Suezskému průplavu). Komise také navrhuje, aby se politika zaměřila na válečné lodě a další státem vlastněná plavidla.

### 3.11 Posílení kapacity pro demontáž lodí v EU

Demontážní kapacita v EU a dalších členských zemích OECD (zejména v Turecku) stěží postačuje pro válečné lodě a další státem vlastněná plavidla, která mají být vyřazena z provozu v následujících 10 letech, v dohledné budoucnosti bude značný nedostatek přijatelné demontážní kapacity. Avšak i kdyby taková „zelená“ zařízení existovala, nemohla by konkurovat vrakovišťům v jižní Asii. Dokud nebudou zavedena účinná mezinárodní opatření, která slouží k vytvoření rovných podmínek, navrhuje Komise, aby se opatření zaměřila na lodě vlastněné státem. Členské státy, které by měly jít příkladem ve způsobu odstraňování válečných lodí, by tak mohly zajistit, aby kapacita „zelených“ zařízení byla využita. Tím, že se do smlouvy o prodeji válečných lodí zemím mimo EU zahrne ustanovení o odstraňování lodí s ukončenou životností, lze tuto odpovědnost přiměřeně rozšířit.

3.11.1 Pro vytvoření mnohem rozsáhlejšího obchodního loďstva jsou nutné iniciativy, které by vyvolaly změny stávajících postupů v loďní dopravě. Například, jak je uvedeno níže, systém financování, v jehož rámci by majitelé lodí a další subjekty, přispívali na bezpečnou a k životnímu prostředí šetrnou demontáž lodí na celém světě.

### 3.12 Technická pomoc, přenos technologií a předávání osvědčených postupů státům provádějícím recyklaci

Přes vážné sociální a ekologické nevýhody přispívá demontáž lodí významně k hospodářskému rozvoji některých jihoasijských zemí. Proto je třeba zvážit podporu modernizace zařízení v těchto zemích prostřednictvím technické pomoci a lepších právních předpisů. Přiznává se však, že neexistence nebo neplnění základních pravidel bezpečnosti práce a ochrany životního prostředí úzce souvisí se strukturální chudobou a dalšími sociálními a právními problémy. Za účelem udržitelné změny by musela být pomoc začleněna do širšího rámce.

### 3.13 Podpora dobrovolné činnosti

Majitel lodí je nejpovolanější k tomu, aby zajistil její bezpečnou likvidaci, a existují příklady pozitivních dobrovolných dohod mezi evropskými majiteli lodí a demontážními zařízeními o poskytnutí pomoci při modernizaci těchto zařízení. V krátkodobém horizontu by byla také prospěšná podpora dobrovolných kodexů a dohod, s odměnami a certifikací pod záštitou sociální odpovědnosti podniků<sup>(10)</sup>. Sociálně odpovědná účetní praxe a dobrovolné dohody mohou být efektivní, pokud jsou řádně plánovány, a jsou tím nejrychlejším způsobem, jak zlepšit situaci. Pokud se však ukáže, že závazky nejsou v praxi dodržovány, bude i přesto zřejmě nezbytný právní předpis.

### 3.14 Fond pro demontáž lodí

Diskutuje se o tom, zda by měla být zvažována přímá finanční podpora čistým zařízením provádějícím demontáž lodí v EU nebo majitelům lodí, kteří posílají svá plavidla do „zelených“ loděnic za účelem úplné demontáže nebo dekontaminace. Důraz je kladen na vysoké náklady takové pomoci a možný konflikt se zásadou „znečišťovatel platí“. Zelená kniha proto navrhuje, aby se zásada, že náklady udržitelné likvidace na konci životnosti by měly být započítány do provozních nákladů plavidla, stala standardním postupem.

3.14.1 Vytvoření fondu pro udržitelnou demontáž lodí jako povinné součásti nového mezinárodního režimu demontáže lodí prostřednictvím IMO by také mohlo být pozitivním krokem. Precedens existuje ve stávajících fondech pro znečištění ropnými látkami v souladu s úmluvou MARPOL.

### 3.15 Další možnosti

Procesu zlepšování odvětví demontáže lodí by z krátkodobého a střednědobého hlediska mohla prospět i některá další opatření. V souhrnu jsou to:

(a) *právní předpisy EU, a to především předpisy týkající se ropných tankerů s jednoduchým trupem,*

<sup>(10)</sup> Například jak vyvinul Marisec ([www.marisec.org/recycling](http://www.marisec.org/recycling)) a Svaz provozovatelů námořních plavidel Evropského společenství.

- (b) zefektivnění podpor lodní dopravě s provázáním na ekologickou demontáž lodí,
- (c) vytvoření evropského systému certifikace ekologické demontáže lodí a ceny za příkladnou ekologickou recyklaci,
- (d) posílení mezinárodního výzkumu v oblasti demontáže lodí.

#### 4. Všeobecné poznámky

4.1 Velká část recyklace lodí probíhá způsobem, který odporuje mezinárodně uznávaným normám ochrany zdraví a bezpečnosti pracovníků a ochrany životního prostředí.

4.2 Je velmi důležité, aby EU zajistila, aby námořní bezpečnost a ochrana, kterou stanovila například pro tankery s jednoduchým trupem, nepřemístila jednoduše nebezpečí do rozvojových zemí, ale aby byla ve skutečnosti řešena úplným prováděním nařízení o přepravě odpadů, které zahrnuje Basilejskou úmluvu, včetně novely basilejského zákazu a jejích zásad.

4.3 Kromě technické a finanční pomoci pro zlepšení podmínek v zařízeních na demontáž lodí v rozvojových zemích, budou požadovány finanční prostředky na sanaci znečištěné půdy a vody a odstranění dalších škod způsobených nekontrolovaným vrakováním. Je třeba však dále zdůraznit, že typy

problémů, které jsou endemické pro situaci v lokalitách v rozvojových zemích, nemohou být řešeny pouze poskytnutím samotného technologického pokroku.

4.4 EHSV podporuje zájem Komise o tuto otázku a také její přístup, který zahrnuje uskutečnění široké řady opatření. Z důvodu naléhavé potřeby zlepšení zařízení a podmínek, zvláště v Bangladéši, by měla být dána priorita rychlému postupu při určování nejúčinnějších forem pomoci, regulace a pobídek tak, aby návrhy mohly být formulovány v bílé knize a mohlo být provedeno příslušné hodnocení dopadů. Odvětví lodní dopravy také uznává potřebu zlepšit zdravotní a bezpečnostní normy v zařízeních na recyklaci lodí po celém světě <sup>(1)</sup> a staví se kladně k úloze, kterou při tom a při ovlivňování IMO může sehrát EU.

#### 5. Konkrétní připomínky

5.1 Pro zajištění jasnosti a stručnosti byly konkrétní připomínky vyplývající z práce Výboru na tomto tématu shrnuty v odstavcích o praktické činnosti a byly uvedeny v části závěry a doporučení (odstavce 1.1 až 1.12), která je v úvodu tohoto stanoviska.

V Bruselu dne 13. prosince 2007

předseda

Evropského hospodářského a sociálního výboru

Dimitris DIMITRIADIS

<sup>(1)</sup> Ship Recycling – The Way Forward, BIMCO, ECSA, INTERTANKO, INTERCARGO.