

Stanovisko Evropského hospodářského a sociálního výboru Vrakování lodí a recyklační společnost**(Stanovisko z vlastní iniciativy)**

(2017/C 034/06)

Zpravodaj: **Martin SIECKER**Spoluzpravodaj: **Richard ADAMS**

Rozhodnutí plenárního shromáždění	21/01/2016
Právní základ	čl. 29 odst. 2 jednacího řádu stanovisko z vlastní iniciativy
Odpovědná specializovaná sekce:	CCMI
Přijato ve specializované sekci	28/09/2016
Přijato na plenárním zasedání	19/10/2016
Plenární zasedání č.	520
Výsledek hlasování (pro/proti/zdrželi se hlasování)	202/2/3

1. Závěry a doporučení

1.1. Majitelé lodí v EU mají pod kontrolou přibližně 40 % světového obchodního loďstva. Vlastní také přibližně třetinu lodí (ve smyslu prostornosti), jimž končí životnost a které jsou demontovány tzv. plážovou metodou v loděnicích jižní Asie, které nesplňují příslušné normy. EU je největším trhem, který vyřazené lodě posílá k nebezpečnému vrakování, jež znečišťuje životní prostředí. Vzhledem k tomu, že v EU sídlí největší komunita majitelů lodí, nese EU také zvláštní odpovědnost za regulaci recyklace plavidel.

1.2. EHSV se domnívá, že máme velkou společenskou a morální odpovědnost za odstranění zneužívání v podobě nezodpovědné demontáže lodí, a to prostřednictvím systému, který by u vyřazené lodi vytvořil přidanou hodnotu v dostatečné výši, aby pokryla vyšší náklady na odpovědnou recyklaci. Většina recyklací lodí by sice nejspíš i nadále probíhala v zemích s nízkými náklady na práci, ale za lepších pracovních a environmentálních podmínek. Zároveň by díky tomu loděnice pro demontáž lodí v EU mohly být konkurenceschopnější.

1.3. Činnost Mezinárodní námořní organizace (IMO) má dosud malý vliv, ačkoli i nadále by se mělo prostřednictvím tohoto fóra usilovat o dosažení univerzálního právně závazného nástroje. EU může v tomto procesu hrát významnou a dynamickou roli. EU se již mnoho let snaží nalézt účinné řešení nezodpovědného vrakování, což vedlo k nařízení EU o recyklaci lodí, které bude v plném rozsahu použitelné nejpozději 31. prosince 2018. Závažným nedostatkem tohoto nařízení však je, že je majitelé lodí mohou jednoduše obejít tím, že zruší registraci pod vlajkou EU ve prospěch země mimo EU („flagging out“).

1.4. V nařízení chybí ekonomický nástroj, jenž by Komisi umožnil ovlivňovat vývoj situace žádoucím směrem. Velmi podrobná zpráva nyní připravila plán vedoucí k takovému nástroji, a to prostřednictvím zavedení „systému licencí pro recyklaci lodí“. Komise do konce tohoto roku představí návrh vycházející z této myšlenky, který bude majitele lodí motivovat k tomu, aby své lodě přestávající sloužit nechali demontovat sociálně i environmentálně přijatelnými způsoby v zařízeních schválených EU.

1.5. Výhodou navrhovaného finančního mechanismu je součinnost, která by vznikla se stávajícím regulačním rámcem. Kontrolní mechanismy by nezasahovaly do mechanismů nařízení EU o recyklaci lodí. Ke správě a provádění dotčené licence jsou stávající orgány EU již připraveny. EHSV však naléhá na Komisi, aby rovněž posoudila všechna rizika toho, že obchodní partneři EU budou tento návrh považovat za protisoutěžní vměšování do mezinárodní námořní dopravy.

1.6. Současné škodlivé postupy lze odstranit pouze uznáním odpovědnosti majitele lodí prostřednictvím zásady „platí znečišťovatel“ a započítáním nákladů na odpovědnou recyklaci do nákladů na provoz lodí. Svou úlohu musí sehrát provozovatelé lodí přepravujících volně ložený náklad, nákladních lodí a lodí pro přepravu cestujících. Za prvé tím, že uznají, že stojíme před závažným problémem, a za druhé podporou pokrokového a vymahatelného finančního nástroje, jako je například licence pro recyklaci lodí, který se může pod záštitou IMO a s informační kampaní namířenou vně EU celosvětově rozšířit.

1.7. EHSV Evropskou komisi v tomto úsilí podporuje. Kromě skutečnosti, že velmi dobře zapadá do politiky recyklační společnosti EU, může také představovat zásadní krok vpřed pro reformu nebezpečného a znečišťujícího odvětví demontáže lodí v jižní Asii a pro zabránění jeho opětovnému zavedení jinde. EHSV ocení potenciál Hongkongské úmluvy za předpokladu, že bude obsahovat zásady nařízení o recyklaci lodí, a zdůrazňuje rovněž nezbytnost finančního nástroje. Vyzýváme EU, aby poskytla technickou podporu loděnicím po celém světě s cílem splnit tyto požadavky.

2. Současný stav

2.1. Světové hospodářství by bez lodní dopravy nefungovalo. Každoročně je přibližně 1 000 velkých oceánských lodí (tankerů a lodí pro přepravu kontejnerů, nákladu a cestujících) prodáno k demontáži. Více než 70 % těchto lodí, jež dosloužily, končí na plážích v Indii, Bangladéši nebo Pákistánu za účelem nebezpečného vrakování. K demontáži zbývajících plavidel dochází zejména v Číně a Turecku, jejichž infrastruktura spíše umožňuje čistší a bezpečnější postupy, za předpokladu, že se použijí odpovídající procesy ⁽¹⁾.

2.2. Vrakování většiny lodí probíhá nepříjemným způsobem za použití tzv. plážové metody. Tato metoda spočívá v najetí lodí na písčitou pláž, kde je rozebrána většinou nekvalifikovanými pracovníky (včetně hlášených případů dětské práce v Bangladéši), bez plně odpovídajícího vybavení a s malou nebo žádnou ochranou proti velkému množství uvolňovaných nebezpečných látek ⁽²⁾.

2.3. Odvětví recyklace lodí se v 70. letech minulého století přesunulo do východní Asie (Čína a Tchaj-wan), protože v Evropě byly zavedeny přísnější environmentální normy a normy v oblasti bezpečnosti a ochrany zdraví při práci. V 80. letech se regulace zpřísnila i ve východní Asii, a odvětví se tudíž přesunulo do Asie jižní. Za posledních 30 let bylo hlášeno 470 úmrtí v Indii. V roce 2014 bylo v loděnicích v jižní Asii hlášeno 25 úmrtí a 50 vážných úrazů. Loni o život přišlo 16 pracovníků v Bangladéši a letos zde zatím zemřelo 12 lidí. Mnohem více pracovníků utrpí vážný úraz nebo onemocnění kvůli toxickým výparům a umírá v bolestech na rakovinu, kterou mnozí pracovníci v důsledku kontaktu s nebezpečnými materiály, například s azbestem. Přírodní prostředí kolem těchto plážových zařízení je značně poškozené ⁽³⁾.

3. Příčina problému – vyhýbání se odpovědností

3.1. Jádrem problému recyklace lodí je nedostatečně účinná mezinárodní správa pro dosažení celosvětového řešení. Mezinárodní námořní organizace (IMO) – agentura OSN, připravila Hongkongskou mezinárodní úmluvu pro bezpečnou a environmentálně šetrnou recyklaci lodí (dále jen „Hongkongská úmluva“), která je však stále neratifikovaná a její účinky jsou sporné. Stejně jako v mnoha jiných oblastech i zde může EU prosazovat osvědčené postupy a praktická řešení, a poskytnout tak regulační a právní rámec, díky kterému bude možné dosáhnout dobrých výsledků v celosvětovém měřítku a účinně řešit specifické extrateritoriální otázky, které jsou pro odvětví lodní dopravy typické.

⁽¹⁾ Seznam všech lodí, jež byly ve světě rozebrány v roce 2015.

⁽²⁾ Vrakování lodí v Bangladéši a Indii. Video National Geographic: Where Ships Go to Die, Workers Risk Everything (2014).

⁽³⁾ Nevládání organizace Shipbreaking Platform.

3.2. Mezinárodní právní předpisy stanoví, že každá obchodní loď musí být registrovaná v některé zemi. Na konferenci OSN o obchodu a rozvoji (UNCTAD) bylo uvedeno, že téměř 73 % světového loďstva pluje pod vlajkou jiné země nebo je registrováno v jiné zemi než té, kde je registrován skutečný vlastník plavidla. Mezi důvody pro registrování lodí pod vlajkou jiné než vlastní země patří vyhýbání se daňovým povinnostem, možnost vyhnout se vnitrostátním pracovním a environmentálním právním předpisům a možnost najímat posádky ze zemí s nízkými mzdami. Mnoha těmto otevřeným rejstříkům se také říká výhodné vlajky (FOC – *flag of convenience*) nebo vlajky pro nedodržování právních předpisů (FONC – *flag of non-compliance*). Jedná se o vlajky zemí, které jsou známy tím, že nepříliš důsledně prosazují mezinárodní právo. Přibližně 40 % všech vyřazených lodí vrakovaných tzv. plážovou metodou bylo dovezeno pod FOC nebo FONC, jako jsou vlajky zemí Svatý Kryštof a Nevis, Komorský svaz a Tuvalu. Tyto vlajky pro lodě, jimž končí životnost, se na lodích v provozu téměř vůbec nepoužívají a poskytují zvláštní slevy na poslední cesty a rychlou a snadnou krátkodobou registraci bez jakýchkoliv požadavků na státní příslušnost.

3.3. Pouze malý počet majitelů lodí přijal dobrovolná opatření, aby zajistili čistou a bezpečnou recyklaci vysloužilých plavidel. Méně než 8 % lodí prodaných k vrakování stále pluje pod evropskou vlajkou a tyto jsou většinou demontovány bezpečně a udržitelným způsobem. Většina lodí, které doslouží, se prodá za hotovost zprostředkovatelům, kteří plavidlo dopraví do jeho konečné destinace v jižní Asii. Většina majitelů lodí se zařízeními pro recyklaci nejedná přímo, šikovně se od konečné likvidace distancují a nechávají ji na těchto zprostředkovatelích za hotovost, kteří se na vyřazené lodě specializují a fungují jako prostředníci mezi majiteli lodí a vrakovacími loděnicemi. Jejich služby zahrnují přesun lodí a zajištění posádky pro její závěrečnou cestu, vyřízení potřebných dokumentů a komunikaci s úřady v místě vrakování.

K těmto praktikám se uchylují veřejní i soukromí majitelé lodí.

3.4. Z této činnosti těží:

- ti, kdo nabízejí lokální vrakování za nejnižší cenu, vykořisťují pracovníky a poškozují životní prostředí,
- majitelé lodí na celém světě, kteří mohou získat lepší cenu za vrakování lodí,
- obchodní zájmy v dotčených zemích, protože přináší významný zdroj ocelového šrotu, který se využije v místní a vnitrostátní ekonomice,
- vlády, jež mají z obchodu příjmy, a nejsou tak dostatečně motivovány k regulaci daného odvětví nebo k dohledu nad ním a k uplatňování dostupných právních záruk.

3.5. Ačkoliv od roku 2009 existují dobrovolná koordinovaná opatření ze strany majitelů lodí, jako například soubor pokynů pro přípravu soupisu nebezpečných materiálů a další opatření pro případ vrakování z roku 2015, upřednostňovaným cílem pro vyřazené lodě byla Bangladéš, která je proslulá nejhoršími podmínkami.⁽⁴⁾

4. Řešení problému – pokusy vymáhat odpovědnost

4.1. V roce 2009 přijala IMO konkrétní nástroj pro námořní dopravu – Hongkongskou úmluvu, která stanoví rámec předpisů se zastřešujícím cílem poskytnout požadované celosvětové udržitelné rovné podmínky v oblasti recyklace lodí. Ta se však v praxi neosvědčila. Jedná se jen o malý krůček vpřed, provádění a prosazování ustanovení jsou slabé, jsou vykládána mnoha způsoby, neexistuje nezávislá certifikace nebo audit a tzv. plážová metoda je v praxi stále povolena.

4.2. Hongkongská úmluva vstoupí v platnost až 24 měsíců po její ratifikaci 15 státy, které představují 40 % celosvětové prostornosti lodí a jejichž roční kapacita na recyklaci lodí je alespoň 3 % kombinované prostornosti signatářů. Dosud úmluvu ratifikovalo pouze pět zemí, z nichž jediným významným státem vlajky je Panama, ale ani jedna z nich nesplňuje požadavky na kapacitu na recyklaci lodí nezbytné pro vstup úmluvy v platnost. Vstup této úmluvy v platnost se tedy v dohledné době neočekává.

⁽⁴⁾ „Pokyny pro odvětví námořní dopravy, přechodná opatření pro vlastníky lodí prodávající lodě k recyklaci, nařízení EU o recyklaci lodí, 2. vydání, leden 2016.

4.3. Další iniciativa IMO, Mezinárodní svěřenský fond pro recyklaci lodí, nemá mezinárodní podporu. Přestože IMO přišla s pozitivní reformou v několika oblastech námořní dopravy, účinné kroky v oblasti demontáže lodí k nim nepatří. Odvětví recyklace lodí se často usazuje v zemích s nízkými náklady na práci, kde jsou environmentální normy a normy v oblasti bezpečnosti práce a ochrany zdraví při práci na nízké úrovni a nejsou vymáhány, nebo se do těchto zemí toto odvětví přemísťuje. „Nápomocnou“ úlohu těchto států lze odstranit pouze navázáním významných a nezávisle spravovaných finančních prostředků ke každé jednotlivé lodi, přičemž tyto prostředky bude možné získat zpět, pokud bude plavidlo odpovědně recyklováno. Lodní doprava je celosvětovým odvětvím, zatímco vrakování, kdy 70 % všech lodí je rozebíráno na třech plážích jižní Asie, je regionálním skandálem a zaslouží si účinné řešení.

4.4. V EU jsou vyřazené lodě považovány za nebezpečný odpad a spadají do oblasti působnosti Basilejské úmluvy, která upravuje všechny druhy přepravy nebezpečných odpadů a na úrovni EU se provádí prostřednictvím nařízení o přepravě odpadů. To by teoreticky mělo zabránit, aby byly lodě vlastněné v EU likvidovány nezodpovědným způsobem. Majitelé lodí pravidla úmluvy a nařízení o přepravě odpadů také systematicky obcházejí prodejem lodí, které se blíží konci své životnosti, zprostředkovatelům za hotovost, jakmile tato plavidla opustí vody EU na svou poslední cestu. Nicméně poté, co nařízení o recyklaci lodí vstoupí v EU v platnost, budou počínaje rokem 2019 vyřazené lodě, jež plují pod vlajkou některého z členských států EU, vyňaty z působnosti nařízení EU o přepravě odpadů a Basilejské úmluvy, která reguluje všechny druhy přepravy nebezpečného odpadu.

4.5. EU a členské státy provedly analýzu a došly k závěru, že jak Hongkongská, tak Basilejská úmluva patrně poskytují rovnocennou úroveň kontroly a vymahatelnosti pro lodě označené jako odpad. Nevládní organizace na celém světě, zvláště zpravodaj OSN pro lidská práva a pro toxický odpad a také Evropský parlament a Evropský hospodářský a sociální výbor Hongkongskou úmluvu odsoudily, protože nepřináší vhodná řešení.

4.6. Hledání účinného řešení se EU věnuje již mnoho let. Evropská komise v roce 2007 vydala zelenou knihu⁽⁵⁾ k tomuto tématu a v roce 2008 na ni navázalo sdělení⁽⁶⁾ a následně návrh nařízení EU o recyklaci lodí⁽⁷⁾ v roce 2012. Nařízení vstoupilo v platnost dne 30. prosince 2013, avšak má být použitelné v plném rozsahu až k 31. prosinci 2018. Nařízení uvádí v účinnost řadu požadavků Hongkongské úmluvy v rané fázi. Dále zřizuje evropský seznam schválených recyklačních zařízení, kde budou muset být vrakovány lodě plující pod vlajkou EU. Tato zařízení budou muset být nezávisle certifikovaná a podstupovat audit. Nařízení EU o recyklaci lodí jde také nad rámec Hongkongské úmluvy, jelikož stanoví přísnější normy pro recyklační zařízení a zaměřuje se na následné nakládání s odpady a také na pracovní právní předpisy.

4.7. Nařízení o recyklaci lodí je pouze poměrně matným odrazem dříve zveřejněné zelené knihy a sdělení na téže téma. V těchto dvou dokumentech byla provedena nezpochybnitelná analýza problémů souvisejících s recyklací lodí v jižní Asii a došlo se k závěru, že za účelem řešení nepřipustných podmínek v těchto zemích je třeba přijmout důkladná opatření. Opatření uvedená nařízením EU o recyklaci lodí však tyto problémy neřeší. Zatímco nařízení EU o recyklaci lodí zavádí přísné normy pro zařízení na recyklaci lodí, které účinně vylučují tzv. plážovou metodu, která nesplňuje normy, pro majitele lodí je velmi snadné tyto normy obcházet převodem vlastnictví, případně pouhou změnou vlajky lodí na vlajku státu mimo EU. EHSV dospěl k závěru, že prokazatelně chybí politická vůle přivést odvětví lodní dopravy k zodpovědnosti a že Komise měla vypracovat lepší, kreativnější a odvážnější návrh s výraznějšími pobídkami a v souladu s úrovní ambicí předchozích dokumentů Komise⁽⁸⁾.

5. Účinnější přístup

5.1. V nařízení chybí ekonomický nástroj, jenž by Komisi umožnil ovlivňovat vývoj situace žádoucím směrem. Komise ve svém prvotním návrhu v roce 2012, který obsahoval doložku o „odpovědnosti předposledního vlastníka“, uznala zásadní slabinu, díky které mohou majitelé lodí snadno obejít nařízení EU o recyklaci lodí, a to jednoduše tím, že zruší registraci pod vlajkou EU ve prospěch země mimo EU („flagging out“). Během třístranných vyjednávání byla tato doložka odmítnuta, avšak Evropský parlament zajistil, aby byl do nařízení začleněn článek, v němž byla Komise požádána, aby se zabývala možnými alternativními finančními mechanismy.

⁽⁵⁾ Zelená kniha COM(2007) 269.

⁽⁶⁾ KOM(2008) 767 v konečném znění.

⁽⁷⁾ Nařízení (EU) č. 1257/2013 (Úř. věst. L 330, 10.12.2013, s. 1).

⁽⁸⁾ Úř. věst. C 299, 4.10.2012, s. 158.

5.2. V červenci tohoto roku Komise zveřejnila novou studii provedenou společnostmi Ecorys, DNV-GL a Erasmovou univerzitou v Rotterdamu o licenci pro recyklaci lodí, která by měla majitele lodí pobídnout k tomu, aby konečně přijali odpovědnost za čistou a bezpečnou demontáž lodí.

5.3. Prostřednictvím této licence by byl vytvořen fond prostředků pro každé konkrétní plavidlo uložených na vázaném účtu ve významné finanční instituci, což by vedlo k vytvoření kapitálu na financování bezpečné a udržitelné recyklace. Výše licence by se určovala na základě kombinace prostornosti, druhu přepravy, četnosti vplouvání do přístavů v EU, což je návrh založený na zásadě „od kolébky ke kolébce“ a také na přítomnosti toxických materiálů na palubě. Daný kapitál vytvářejí majitelé lodí, kteří při každém vplutí svého plavidla do přístavu EU zaplatí odpovídající poplatek do fondu svázaného s tímto konkrétním plavidlem.

5.4. Tyto finanční prostředky by bylo možné na konci životnosti lodi vyžádat zpět, pokud k recyklaci dojde skutečně v loděnici schválené EU, a mohly by tak pokrýt ztrátu příjmu v důsledku odpovědné likvidace. Do konce tohoto roku Komise přijme k této studii formální postoj.

5.5. Velkou výhodou navrhovaného finančního mechanismu je součinnost, která by vznikla se stávajícím regulačním rámcem. Zejména by velmi dobře fungovaly spolu se stávajícími kontrolními mechanismy v rámci nařízení EU o recyklaci lodí kontrolní mechanismy v rámci navrhovaného finančního mechanismu, například kontroly zařízení na místě prováděné před zařazením na evropský seznam a po něm. Licence by také mohly být zařazeny na seznam osvědčení, která mají být pravidelně ověřována kontrolou přístavního státu v rámci již existujících povinností. Obdobně se zdá být pro provádění inspekcí a vydávání licencí nejvhodnější již fungující Evropská agentura pro námořní bezpečnost (EMSA) a pro správu příjmů z případné licence pro recyklaci lodí by mohla být nejpříhodnější jedna z evropských finančních institucí, například Evropská investiční banka (EIB) nebo Evropský investiční fond (EIF). EHSV naléhá na Komisi, aby rovněž posoudila všechna rizika toho, že obchodní partneři EU budou tento návrh považovat za protisoutěžní vměšování do mezinárodní námořní dopravy.

5.6. Takovýto fond by představoval určitý pokrok směrem k návrhu EHSV na podporu rozsáhlejšího a funkčnějšího odvětví recyklace lodí v Evropě. V EU je dostatečná kapacita, jež již není využívána pro stavbu a opravu lodí, ale je vhodná pro demontáž a recyklaci lodí. Tento postup odpovídá cíli Evropské unie stát se udržitelnou recyklační společností s oběhovým hospodářstvím, kde se z odpadů prostřednictvím propracovaného a kvalitního systému recyklace stávají suroviny. Vzhledem ke střídavě kolísajícím anebo postupně rostoucím cenám surovin a vysoké míře nezaměstnanosti v řadě členských států Evropské unie a také k tomu, že řada ropných plošin ve vodách EU dosahuje konce své ekonomické životnosti, by toto řešení mohlo být vysoce ziskové pro Evropu jako celek. Odvětví pro recyklaci vyřazených lodí by navíc představovalo šanci pro rozvoj přímořských oblastí a pro odbornou přípravu mladých lidí i nezaměstnaných v nových dovednostech.

5.7. Komise dne 12. dubna 2016 vydala technické pokyny pro zařízení na recyklaci lodí, která usilují o schválení v rámci nařízení EU pro recyklaci lodí. Zařízení, která chtějí být zařazena na seznam zařízení schválených EU, musí zajistit bezpečnost a ochranu zdraví při práci, kontrolu znečištění – včetně řádného následného nakládání s odpady – a prosazování mezinárodních pracovněprávních předpisů. O zařazení na seznam mohou požádat zařízení z EU i mimo ni. Na seznam, který bude zveřejněn do konce tohoto roku, se kromě zařízení v EU pravděpodobně dostanou i lepší loděnice v Číně a Turecku. Recyklační zařízení, která využívají metodu demontáže na pláži, již také požádala, aby byla na seznamu EU. EHSV souhlasí s Evropským parlamentem a Komisí, že stávající plážová metoda by neměla být v rámci seznamu EU akceptována.

5.8. Pokud Evropa chce, aby její lodě byly vrakovány odpovědným způsobem, měla by zajistit, aby náklady na odpovědné vrakování byly součástí provozních nákladů plavidla. V tržní ekonomice totiž není nic zadarmo, vše má svou cenu. Cena za odpovědné vrakování lodí je vyjádřena penězi. Pokud jsou lodě vrakovány neodpovědně, zaplatíme jinými hodnotami, např. zničením místního životního prostředí a ztrátou lidských životů. Jelikož EU nechce tyto hodnoty připustit jako legální způsob platby, neměla by dovolit, aby byly využívány jako legitimní měna v rámci platebních toků s rozvojovými zeměmi mimo Evropu.

5.9. V období nadměrné kapacity a nízkých zisků v odvětví existují silné náznaky, že velká většina majitelů lodí je proti opatřením, která by zahrnovala vyšší poplatky. Dopad na majitele lodí však bude malý. Odhaduje se, že aby se změnilo chování 42 % majitelů lodí, potřebná opatření k dosažení uvedeného cíle navýší provozní náklady menších lodí o 0,5 % a asi o 2 % v případě největších kategorií lodí. Pokud se sazby poplatků za licence zvýší a/nebo pokud bude doba akumulace kapitálu zkrácena, procentní podíl lodí prodaných za účelem udržitelné recyklace lodí se zvýší až na 68 %. Z dlouhodobého hlediska se odhaduje, že až 97 % lodí v evropských přístavech bude schopno shromáždit dostatečné finanční prostředky na pokrytí nákladů na šetrnou recyklaci⁽⁹⁾.

5.10. Fond pro příjmy z licence pro recyklaci lodí však musí prokázat, že odpovídá nákladům na odpovědnou recyklaci a že bude uplatněn na všechny provozovatele vyplouvající do přístavů v EU a od všech vybírán. Nicméně regionální (celoevropské) opatření, jako je unijní licence pro recyklaci lodí, nemůže být na celém světě účinně provedeno bez spolupráce s majiteli lodí a Mezinárodní námořní organizací (IMO). Finanční nástroj EU, který se použije pro jakoukoliv loď vyplouvající do přístavu EU, může prosadit toto řešení i na celosvětové úrovni, což by mohla podpořit IMO. Vlády členských států, v nichž sídlí vysoký počet majitelů lodí, musí vyvinout značné úsilí k prosazení příslušných právních předpisů v souladu s opatřeními proti podvodům, jež odpovídají doporučením Světové obchodní organizace.

5.11. Politické odhodlání může vytvořit a podpořit také informované veřejné mínění. Zveřejnění otřesných podmínek ve většině jihoasijských recyklačních zařízení má určitý účinek, ale v současné době neexistuje způsob, jak by zúčastněná veřejnost mohla přímo ovlivnit odvětví lodní dopravy nákupem či bojkotem příslušných lodních služeb. Toto je třeba změnit podporou významných korporátních uživatelů služeb námořní nákladní dopravy tak, aby požadovali, aby jejich zboží bylo přepravováno na plavidlech, která se řídí odpovědnými a nezrušitelnými opatřeními pro postup po vyřazení lodě z provozu.

5.12. Stejně jako v mnoha jiných oblastech i zde může EU prosazovat osvědčené postupy a praktická řešení, plnit svou úlohu a může nabídnout podpůrný regulační rámec, díky kterému bude možné dosáhnout dobrých výsledků v celosvětovém měřítku a účinně řešit řadu specifických extrateritoriálních otázek, které jsou pro odvětví lodní dopravy typické.

V Bruselu dne 19. října 2016.

předseda
Evropského hospodářského a sociálního výboru
Georges DASSIS

⁽⁹⁾ Tabulka 4.2; s. 83.