

**Mišljenje Europskoga gospodarskoga i socijalnog odbora – Rezanje brodova i društvo koje reciklira**  
**(samoinicijativno mišljenje)**

(2017/C 034/06)

Izjestitelj: **Martin SIECKER**

Suizjestitelj: **Richard ADAMS**

|   |  |
|---|--|
| Odluka Plenarne skupštine:                    | 21.1.2016.   |
| Pravni temelj:                                | pravilo 29. stavak 2. Poslovnika<br><br>(samoinicijativno mišljenje) |
| Nadležno tijelo:                              | CCMI   |
| Datum usvajanja u Stručnoj skupini:           | 28.9.2016.   |
| Datum usvajanja na plenarnom zasjedanju:      | 19.10.2016.  |
| Plenarno zasjedanje br.:                      | 520  |
| Rezultat glasovanja<br>(za/protiv/suzdržani): | 202/2/3  |

## 1. Zaključci i preporuke

1.1. Brodovlasnici u EU-u upravljaju s oko 40 % svjetske trgovačke flote, a odgovorni su i za oko trećinu tonaže dotrajalih brodova nasukanih u brodogradilištima niskih standarda u južnoj Aziji. EU je najveće tržište koje dotrajale brodove šalje na opasno rezanje kojim se onečišćuje okoliš. Budući da u njemu živi najveći broj brodovlasnika, EU ima i posebnu odgovornost za reguliranje recikliranja brodova.

1.2. EGSO tvrdi da postoji snažan socijalni i moralni razlog uklanjanja zloupotreba neodgovornog rastavljanja brodova putem sustava kojim se stvara dovoljna dodana vrijednost za dotrajali brod da se pokriju viši troškovi odgovornog recikliranja. Većina brodova vjerojatno bi se i dalje reciklirala u zemljama s niskim troškovima rada, ali uz poboljšane uvjete rada i povoljnije uvjete za okoliš. To će istodobno omogućiti da pogoni za rastavljanje u EU-u postanu konkurentniji.

1.3. Napori Međunarodne pomorske organizacije (IMO) imali su slabi učinak do sada, međutim potrebno je nastaviti te napore kako bi se putem ovog foruma izradio pravno obvezujući instrument. Uloga EU-a u ovom postupku može biti utjecajna i dinamična. Potraga za učinkovitim rješenjem za neodgovorno rezanje brodova nalazi se na dnevnom redu EU-a već dugi niz godina, što je dovelo do izrade Uredbe o recikliranju brodova koja će u cijelosti početi primjenjivati najkasnije 31. prosinca 2018. Međutim, temeljnu slabost predstavlja činjenica da bi brodovlasnici mogli lako izbjeći Uredbu o recikliranju brodova ako upišu brod pod zastavu zemlje izvan EU-a.

1.4. U Uredbi nedostaje ekonomski instrument kojim bi Komisija usmjeravala djelovanje u željenom smjeru. U sklopu vrlo detaljnog izvješća razvijen je nacrt za takav instrument s uvođenjem „plana za licenciranje za recikliranje brodova”. Do kraja godine, Komisija će predstaviti prijedlog koji se temelji na ovoj ideji, a koji će poticati brodovlasnike da svoje dotrajale brodove rastave na socijalno i ekološki prihvatljiv način u postrojenjima koje je odobrio EU.

1.5 Prednost predloženoga financijskog mehanizma jest sinergija s postojećim regulatornim okvirom koju će on stvoriti. Mehanizmi kontrole neće ometati mehanizme Uredbe o recikliranju brodova. Postojeće institucije EU-a već su spremne dodjeljivati takve licencije i provoditi ih. Međutim, EGSO potiče Komisiju da također procijeni postoji li opasnost da trgovački partneri EU-a prijedlog dožive kao uplitanje kojim se narušava tržišno natjecanje u međunarodnom pomorskom prometu.

1.6 Samo priznavanjem odgovornosti brodovlasnika putem načela „onečišćivač plaća” i ugradnjom troška odgovornog recikliranja u operativne troškove broda mogu se ukloniti trenutačne štetne prakse. Operateri i korisnici prijevoza rasute robe, tereta i putnika svi imaju svoju ulogu. Moraju priznati da postoji ozbiljan problem i poduprijeti postupan i izvršiv financijski mehanizam, poput licencije za recikliranje brodova, kojeg je moguće proširiti diljem svijeta pod okriljem IMO-a te uz pomoć informativne kampanje koja se proteže izvan granica EU-a.

1.7 EGSO podržava Europsku komisiju u ovom projektu. Osim činjenice da se vrlo dobro uklapa u politiku EU-a o društvu koje reciklira, može ga se također promatrati kao važan korak naprijed prema reformiranju opasne i onečišćujuće industrije rastavljanja brodova u južnoj Aziji i sprečavanju da se ta industrija ponovno pojavi negdje drugdje. EGSO prepoznaje potencijal Konvencije iz Hong Konga, pod uvjetom da se u nju uključe načela Uredbe o recikliranju brodova, te naglašava da je potreban i financijski instrument. Potičemo EU na pružanje tehničke podrške reciklažnim dvorištima diljem svijeta radi ispunjavanja tih zahtjeva.

## 2. Trenutačno stanje

2.1 Bez pomorstva, svjetsko gospodarstvo ne bi funkcioniralo. Svake godine proda se oko 1 000 velikih preoceanskih brodova (cisterni i kontejnera, teretnih i putničkih brodova) radi rastavljanja. Više od 70 % tih dotrajalih brodova završi na plažama u Indiji, Bangladešu ili Pakistanu, gdje ih se reže opasnim metodama. Ostatak se uglavnom rastavlja u Kini i Turskoj, gdje odgovarajuća infrastruktura više pogoduje čistim i sigurnijim praksama, uz uvjet da se primjenjuju odgovarajući postupci <sup>(1)</sup>.

2.2 Većina brodova koji su stavljeni izvan pogona odlaže se na otpad s pomoću neprihvatljive metode nasukavanja. Ta metoda obuhvaća nasukavanje brodova na pješčane plaže gdje ih rastavljaju uglavnom nekvalificirani radnici (uključujući prijavljene slučajeve dječjeg rada u Bangladešu) bez potpuno odgovarajuće opreme te s malo ili bez ikakve zaštite od velikih količina ispuštenih štetnih tvari <sup>(2)</sup>.

2.3 Industrija recikliranja brodova premjestila se u istočnu Aziju (Kinu i Tajvan) u 1970-ima, kada su u Europi uvedeni stroži standardi zaštite okoliša i zdravlja na radu. U 1980-ima, industrija u istočnoj Aziji suočila se sa strožim zakonodavstvom, slijedom čega se preselila u južnu Aziju. Posljednjih 30 godina, prijavljeno je 470 smrtnih slučajeva u Indiji. U brodogradilištima u južnoj Aziji 2014. godine prijavljeno je 25 smrtnih slučajeva i 50 slučajeva teških ozljeda. Prošle godine, 16 radnika izgubilo je život na brodogradilištima u Bangladešu, a ove godine 12 radnika. Mnogo je više radnika teško ozlijeđeno ili oboljelo zbog otrovnih para ili umire u bolovima od raka uzrokovanog izlaganjem opasnim materijalima kao što je azbest. Prirodni okoliš oko tih postrojenja za nasukavanje u velikoj je mjeri onečišćen <sup>(3)</sup>.

## 3. Uzrok problema – izbjegavanje odgovornosti

3.1 U samoj srži problema industrije recikliranja brodova nalazi se nedostatak učinkovitog međunarodnog upravljanja kako bi se pronašlo globalno rješenje. Međunarodna pomorska organizacija (IMO), agencija UN-a, izradila je Međunarodnu konvenciju iz Hong Konga za sigurno i okolišno prihvatljivo recikliranje brodova (KHK) koja je još neratificirana, a njezin učinak je neizvjestan. Kao i u mnogim drugim područjima, promicanjem dobre prakse i praktičnih rješenja EU može ponuditi regulatorni i pravni okvir koji može doprinijeti ostvarivanju pozitivnih rezultata diljem svijeta i biti djelotvoran pri suočavanju s određenim skupom izvanteritorijalnih pitanja koja prevladavaju u pomorskoj industriji.

<sup>(1)</sup> Popis svih brodova rastavljenih diljem svijeta, 2015.

<sup>(2)</sup> Rezanje brodova u Bangladešu i Indiji, videozapis National Geographica *Where Ships Go to Die, Workers Risk Everything* („Gdje brodovi umiru, radnici žrtvuju sve”) (2014.).

<sup>(3)</sup> NVO *Shipbreaking Platform*.

3.2. Prema međunarodnom pravu svaki trgovački brod treba biti registriran u nekoj zemlji. Konferencija UN-a o trgovini i razvoju (UNCTAD) izvijestila je da gotovo 73 % svjetske pomorske flote plovi pod zastavom druge zemlje ili je registrirano u drugoj zemlji, a ne u onoj u kojoj je registriran stvarni vlasnik plovila. Razlozi plovidbe pod zastavom druge zemlje obuhvaćaju izbjegavanje plaćanja poreza, mogućnost izbjegavanja nacionalnih propisa o radu i zaštiti okoliša te mogućnost angažiranja posade iz zemalja s nižim dohotkom. Mnogi od tih otvorenih registara također se nazivaju zastave pogodnosti (Flag of Convenience – FOC) ili zastave nepoštivanja (Flag of Non-Compliance – FONC). To su zastave iz zemalja za koje je poznato da vrlo slabo provode međunarodno pravo. Otprilike 40 % svih brodova na kraju vijeka trajanja nasukanih u južnoj Aziji uvezeno je pod zastavama pogodnosti ili zastavama nepoštivanja, kao što su zastave Svetog Kristofora i Nevisa, Komora i Tuvalua. Te zastave na kraju vijeka trajanja rijetko se upotrebljavaju tijekom operativnog vijeka bilo kojeg broda i nude posebne popuste za posljednja putovanja te brzu i jednostavnu registraciju u kratkom roku bez ikakvih zahtjeva u vezi s državljanstvom.

3.3. Samo manji broj brodovlasnika poduzeo je dobrovoljne mjere kako bi zajamčili čisto i sigurno recikliranje svojih zastarjelih plovila. Manje od 8 % brodova prodanih za rezanje još uvijek ima europsku zastavu i oni se većinom rastave na siguran i održiv način. Većina plovila na kraju vijeka trajanja prodaje se takozvanim gotovinskim kupcima, koji plovila odvoze do njihova konačnog odredišta u južnoj Aziji. Sami brodovlasnici većinom ne posluju direktno s postrojenjima za recikliranje: prikladno se distanciraju od konačnog zbrinjavanja i prepuste ga gotovinskim kupcima koji su specijalizirani za dotrajale brodove te djeluju kao posrednici između brodovlasnika i pogona za rezanje brodova. Njihova usluga obuhvaća premještanje broda i angažiranje posade za njegovo posljednje putovanje te sređivanje potrebne dokumentacije i odnose s vlastima u zemlji rezališta.

Tim se praksama koriste i privatni i javni brodovlasnici.

3.4. Taj je posao profitabilan za:

- one koji uništavanje brodova organiziraju lokalno uz najniži trošak, iskorištavaju radnike i štete okolišu,
- brodovlasnike diljem svijeta, koji mogu dobiti bolju cijenu za rastavljeni brod,
- poslovne interese u dotičnim zemljama, jer brodovi predstavljaju važan izvor čeličnog otpada koji se koristi u lokalnom i nacionalnom gospodarstvu,
- vlade koje primaju prihode od trgovine i koje imaju slab poticaj da reguliraju ili nadziru industriju i primjenjuju pravna jamstva koja postoje.

3.5. Iako dobrovoljno i koordinirano djelovanje brodovlasnika postoji od 2009., poput niza smjernica o pripremi popisa opasnih materijala i ostalih mjera za brodove na kraju vijeka trajanja, Bangladeš, gdje su uvjeti najgori, bio je 2015. godine najpopularnije odredište za dotrajale brodove<sup>(4)</sup>.

#### 4. Suočavanje s problemom – pokušaji provedbe odgovornosti

4.1. U 2009. godini, IMO je usvojio poseban instrument za pomorsku industriju, Konvenciju iz Hong Konga (KHK), kojim se uspostavlja okvir uredaba s krajnjim ciljem ostvarivanja potrebnih održivih jednakih uvjeta za recikliranje brodova diljem svijeta. U stvarnosti, ako bolje promotrimo, to nije ostvarivo. Iako Konvencija predstavlja mali korak prema naprijed, provedbene odredbe su slabe i otvorene za brojna tumačenja, nije predviđena nezavisna certifikacija ili revizija, a nasukavanje je, u praksi, još uvijek dopušteno.

4.2. KHK će stupiti na snagu 24 mjeseca nakon ratifikacije u 15 država koje predstavljaju 40 % svjetske tonaže i čiji godišnji kapacitet za recikliranje brodova iznosi najmanje 3 % kombinirane tonaže potpisnika. Do sada je samo pet država, uključujući Panamu kao jedinu veliku državu zastave, ratificiralo KHK, ali nijedna od njih ne raspolaže kapacitetima potrebnima za stupanje Konvencije na snagu. Stoga se ne očekuje da će Konvencija stupiti na snagu u skoro vrijeme.

<sup>(4)</sup> Uredba o recikliranju brodova, „Smjernice pomorske industrije o prijelaznim mjerama za brodovlasnike koji prodaju brodove za recikliranje”, 2. izdanje, siječanj 2016.

4.3. Još jedna inicijativa IMO-a, Međunarodni uzajamni fond za recikliranje brodova, nije naišla na međunarodnu potporu. Iako je IMO proveo pozitivne pomorske reforme na više područja, one ne uključuju učinkovite mjere za razgradnju brodova. Industrija recikliranja brodova obično je bila locirana ili se premještala u zemlje s niskim troškovima rada i gdje su standardi zaštite okoliša i sigurnosti niski i ne primjenjuju se. Ponašanje tih država koje pogoduju takvoj industriji može se zaustaviti samo uspostavljanjem značajnog financijskog fonda u neovisnoj pričuvi za svaki pojedinačni brod, koji se pod uvjetom da se brod reciklira odgovorno, u cijelosti vraća vlasniku. Pomorstvo je svjetska industrija, a rastavljanje brodova – pri čemu se 70 % svih brodova rastavlja na tri plaže u južnoj Aziji – predstavlja regionalni skandal za koji je potrebno učinkovito rješenje.

4.4. Unutar EU-a, brodove koji su povučeni iz uporabe smatra se opasnim otpadom i oni ulaze u područje primjene Bazelske konvencije kojom se uređuju sve vrste prijevoza opasnog otpada i koja je prenesena na razinu EU-a putem Uredbe o pošiljkama otpada. Time se u teoriji trebalo spriječiti neodgovorno zbrinjavanje brodova čiji su vlasnici iz EU-a. Brodovlasnici također sustavno zaobilaze pravila Konvencije i Uredbe o pošiljkama otpada time što brodove koji se približavaju kraju vijeka trajanja prodaju gotovinskim kupcima čim ta plovila napuste vode EU-a radi svog posljednjeg putovanja. Međutim, nakon stupanja na snagu Uredbe o recikliranju brodova unutar EU-a, brodovi koji su povučeni iz uporabe i koji plove pod zastavom države članice EU-a bit će od 2019. godine isključeni iz primjene Uredbe o pošiljkama otpada i Bazelske konvencije kojom se uređuju sve vrste prijevoza opasnog otpada.

4.5. Nakon analize, EU i njegove države članice zaključili su da konvencije iz Hong Konga i Basela osiguravaju jednaku razinu nadzora i provedbe za brodove klasificirane kao otpad. Nevladine organizacije diljem svijeta, posebni izvjestitelj UN-a za ljudska prava i otrovni otpad kao i Europski parlament i EGSO oštro su kritizirali KHK jer ne pruža odgovarajuća rješenja.

4.6. Potraga za djelotvornim rješenjem godinama je bila na programu EU-a. Europska komisija je 2007. izradila zelenu knjigu<sup>(5)</sup> o ovoj temi, nakon čega je uslijedila Komunikacija u 2008. godini<sup>(6)</sup> i konačno Prijedlog uredbe o recikliranju (EU SRR)<sup>(7)</sup> u 2012. godini. Uredba je stupila na snagu 30. prosinca 2013., ali njezina potpuna provedba obvezna je tek od 31. prosinca 2018. Uredba omogućuje ranije stupanje na snagu niza zahtjeva iz KHK-a. Osim toga, Uredbom o recikliranju brodova uspostavlja se europski popis odobrenih postrojenja za recikliranje u kojima će se trebati zbrinuti plovila registrirana u EU-u. Ta postrojenja trebaju proći neovisnu certifikaciju i reviziju. Uredbom o recikliranju brodova također se nadilazi KHK uspostavljanjem strožih normi za postrojenja za recikliranje i obraćanjem pozornosti na upravljanje otpadom na kraju lanca kao i na radnička prava.

4.7. No, Uredba o recikliranju brodova tek je blijedi odraz prethodne zelene knjige i komunikacije o toj temi. U tim dvama dokumentima navedena je besprijekorna analiza problema s recikliranjem brodova u južnoj Aziji te izraženo stajalište da su potrebne snažne mjere za suočavanje s neprihvatljivim stanjem u tim zemljama. No, mjerama u Uredbi o recikliranju brodova ne rješavaju se ti problemi. Iako se Uredbom o recikliranju brodova postavljaju visoke norme za postrojenja za recikliranje brodova kojima se djelotvorno isključuje nedovoljno kvalitetna metoda nasukavanja, brodovlasnici vrlo lako mogu zaobići te norme prijenosom vlasništva ili jednostavno registracijom broda pod zastavom zemlje koja nije članica EU-a. Kako je EGSO svojedobno i zaključio, bilo je očito da nedostaje politička volja da pomorska industrija snosi odgovornost te da je Komisija trebala iznijeti prijedlog koji je bolji, kreativniji i smioniji, koji je bogat inicijativama i u skladu s razinom ambicija iz prethodnih dokumenata Komisije<sup>(8)</sup>.

## 5. Djelotvorniji pristup

5.1. U Uredbi nedostaje ekonomski instrument kojim bi Komisija mogla usmjeravati razvoj događaja u željenom smjeru. Komisija je u svom prvotnom prijedlogu iz 2012., u koji je uključila klauzulu o „odgovornosti predzadnjeg vlasnika” prepoznala temeljni nedostatak koji brodovlasnicima omogućuje izbjegavanje Uredbe o recikliranju brodova time što brod upisuju pod zastavu zemlje izvan EU-a. Iako je ta klauzula odbačena tijekom tripartitnih pregovora, EP je zajamčio da će se u Uredbu uključiti članak kojim se od Komisije traži da istraži moguće alternativne financijske mehanizme.

<sup>(5)</sup> Zelena knjiga COM(2007) 269.

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

<sup>(7)</sup> Uredba (EU) br. 1257/2013 (SL L 330, 10.12.2013, str. 1.).

<sup>(8)</sup> SL C 299, 4.10.2012, str. 158.

5.2. U srpnju ove godine, Komisija je objavila novu studiju, koju su proveli Ecorys, DNV-GL i Sveučilište Erasmus iz Rotterdama, o „licenciji za recikliranje brodova”, cilj koje je da se brodovlasnike potakne da konačno preuzmu odgovornost za čisto i sigurno rastavljanje brodova.

5.3. Licencijom za recikliranje brodova stvorio bi se namjenski fond za svaki konkretan brod, čiji bi polog držala velika financijska institucija koja bi izgradila kapital za financiranje sigurnog i održivog recikliranja. Iznos za licenciju utvrdio bi se kombinacijom tonaže, vrstom prijevoza, učestalosti pristajanja u lukama EU-a, izvedbe broda temeljene na načelu „cjelovitnog ciklusa” (*cradle to cradle*) i prisutnosti toksičnih materijala na brodu. Kapital stvaraju brodovlasnici koji svaki put kada jedno od njihovih plovila pristane u luci EU-a uplaćuju odgovarajuću pristojbu u fond koji je povezan s tim određenim plovilom.

5.4. Na kraju vijeka trajanja, sredstva iz tog fonda mogla bi se vratiti ako je brod uistinu recikliran u postrojenju koje je odobrio EU i tako iskoristiti za pokrivanje gubitka prihoda uzrokovanog odabirom odgovornog rastavljanja. Do kraja ove godine, Komisija će iznijeti službeno stajalište o ovoj studiji.

5.5. Velika prednost predloženoga financijskog mehanizma jest sinergija s postojećim regulatornim okvirom koju će on donijeti. Konkretno, mehanizmi nadzora iz predloženoga financijskog mehanizma vrlo dobro bi funkcionirali s postojećim mehanizmima nadzora iz Uredbe o recikliranju brodova, kao što su provjere postrojenja prije i nakon uključivanja na europski popis. Licencije bi se mogle uključiti i na popis certifikata koje državna tijela za nadzor nad lukama trebaju redovito provjeravati kao dio već postojećih obveza. Slično tome, čini se da je postojeća Europska agencija za pomorsku sigurnost najprikladnija za provedbu zadataka provjere i izdavanja licencija, s obzirom na to da bi bilo najbolje odrediti jednu od europskih financijskih institucija kao što je Europska investicijska banka (EIB) ili Europski investicijski fond za upravljanje prihodom od moguće licencije za recikliranje brodova. EGSO potiče Komisiju da također procijeni postoji li opasnost da trgovački partneri EU-a prijedlog dožive kao uplitanje kojim se narušava tržišno natjecanje u međunarodnom pomorskom prometu.

5.6. Takav bi fond bio u skladu s prijedlogom EGSO-a koji podržava opsežniju i održiviju industriju recikliranja brodova u Europi. EU raspolaže dostatnim kapacitetima koji se više ne koriste za izgradnju i popravak brodova, ali koji su primjereni za rastavljanje i recikliranje brodova. To se uklapa u EU-ov cilj razvoja u održivo društvo koje reciklira s kružnim gospodarstvom u kojem se otpad s pomoću složenog i detaljnog sustava recikliranja pretvara u sirovinu. U pogledu naizmjenično nestabilnih i stalno rastućih cijena sirovina i visoke nezaposlenosti u nizu država članica EU-a, te činjenice da se niz naftnih bušotina u vodama EU-a približava kraju svog ekonomski održivog vijeka, to bi moglo biti vrlo profitabilno za cijelu Europu. Nadalje, industrija specijalizirana za recikliranje dotrajalih brodova bila bi prilika za razvoj pomorskih područja i osposobljavanje mladih i nezaposlenih za nove vještine.

5.7. Komisija je 12. travnja 2016. objavila tehničke smjernice za postrojenja za recikliranje brodova koja traže odobrenje u skladu s Uredbom o recikliranju brodova. Postrojenja koja žele biti navedena na popisu onih koje je odobrio EU trebaju zajamčiti zdrave i sigurne radne uvjete, nadzor onečišćenja, uključujući odgovarajuće upravljanje otpadom na kraju lanca, te provedbu međunarodnih radničkih prava. Postrojenja unutar i izvan EU-a mogu podnijeti zahtjev za uključivanje na taj popis. Osim EU-ovih postrojenja, na popisu, koji će se objaviti do kraja ove godine, najvjerojatnije će se nalaziti i bolja postrojenja u Kini i Turskoj. Postrojenja za recikliranje koja koriste metodu nasukavanja već su se prijavila za uvrštavanje na popis EU-a. EGSO se slaže s Parlamentom i Komisijom da sadašnja metoda nasukavanja ne bi trebala biti uvrštena na popis EU-a.

5.8. Ako Europa želi na odgovoran način zbrinuti svoje brodove, razumno je da treba zajamčiti da se trošak toga integrira u operativne troškove plovila. U tržišnom gospodarstvu ništa nije besplatno, za sve treba platiti cijenu. Cijena za odgovorno zbrinjavanje brodova plaća se u novcu. Kada se brodovi zbrinjavaju na neodgovoran način, cijena se plaća u drugim valutama, kao što su uništavanje lokalnog okoliša i gubitak ljudskih života. Budući da EU ne želi prihvatiti te vrijednosti kao zakonsko sredstvo plaćanja, ne bi trebao također prihvatiti njihovu uporabu kao legitimnu valutu u platnom prometu sa zemljama u razvoju izvan Europe.

5.9. U razdoblju preopterećenja kapaciteta i niske dobiti u industriji postoje snažne indikacije da se velika većina brodovlasnika opire svim mjerama koje će obuhvaćati više naknade. No to će vrlo malo utjecati na brodovlasnike. Procjenjuje se da će mjere potrebne za postizanje promjene ponašanja kod 42 % brodovlasnika sa sobom donijeti povećanje operativnih troškova od 0,5 % za manje brodove i oko 2 % za najveće brodove. Ako se naknada za licenciju povisi i/ili ako se trajanje akumulacije kapitala skрати, postotak brodova koji se prodaje s ciljem održivog recikliranja porast će do 68 %. Dugoročno gledano, prema procjenama iz izvješća do 97 % brodova koji pristaju u europskim lukama moći će prikupiti dovoljno sredstava za pokrivanje razlike za prihvatljivo recikliranje <sup>(9)</sup>.

5.10. Sredstva fonda, povezanog s licencijom za reciklirane brodova, moraju pokazati da pokrivaju trošak odgovornog recikliranja i da će ih se primjenjivati te naplaćivati pravično na sve subjekte koji pristaju u lukama EU-a. Međutim, regionalna (na razini kontinenta) mjera poput licencije EU-a za recikliranje brodova ne može se učinkovito provoditi diljem svijeta bez suradnje brodovlasnika i Međunarodne pomorske organizacije. Financijski instrument EU-a, primjenjiv na svaki brod koji pristaje u luci EU-a, mogao bi dovesti do primjene tog rješenja na globalnoj razini, a koje bi se proširilo putem IMO-a. Vlade država članica, u kojima veliki broj brodovlasnika ima prebivalište, moraju uložiti znatne napore za provedbu relevantnog zakonodavstva u skladu s politikama za borbu protiv prijevara te u skladu sa smjernica Svjetske trgovinske organizacije.

5.11. Do političkog rješenja i potpore tom rješenju može doći i informiranim javnim mnijenjem. Javno iznošenje nečuvanih uvjeta u većini postrojenja za recikliranje u južnoj Aziji ima određeni učinak, ali trenutačno nema načina na koji zabrinuta javnost može izravno utjecati na industriju morskog prometa kupnjom ili bojkotiranjem odgovarajućih brodskih usluga. To treba promijeniti poticanjem velikih korporativnih korisnika morskoga teretnog prijevoza da zahtijevaju da se njihova roba prevozi plovilima za koja postoje uspostavljene odgovorne i neopozive politike u vezi s dotrajalošću.

5.12. Kao i u mnogim drugim područjima, promicanjem dobre prakse i praktičnih rješenja EU mora preuzeti svoju ulogu i ponuditi poticajan regulatorni okvir pomoću kojega se mogu ostvariti pozitivni rezultati diljem svijeta i učinkovito riješiti niz dodatnih izvanteritorijalnih pitanja, značajnih za pomorsku industriju.

U Bruxellesu 19. listopada 2016.

*Predsjednik*  
*Europskog gospodarskog i socijalnog odbora*  
Georges DASSIS

---

<sup>(9)</sup> Tablica 4.2, str. 83.