

Avizul Comitetului Economic și Social European – Dezmembrarea navelor și „societatea reciclării”**(aviz din proprie inițiativă)**

(2017/C 034/06)

Raportor: **Martin SIECKER**Coraportor: **Richard ADAMS**

Decizia Adunării Plenare	21.1.2016
Temei juridic	Articolul 29 alineatul (2) din Regulamentul de procedură Aviz din proprie inițiativă
Organismul competent	CCMI
Data adoptării în secțiune	28.9.2016
Data adoptării în sesiunea plenară	19.10.2016
Sesiunea plenară nr.	520
Rezultatul votului (voturi pentru/voturi împotriva/ abțineri)	202/2/3

1. Concluzii și recomandări

1.1. Armatorii din UE controlează aproximativ 40 % din flota comercială mondială. De asemenea, aceștia reprezintă aproximativ o treime din tonajul scos din uz eșuat în mod deliberat pe șantierelor ce funcționează sub standarde în Asia de Sud. UE este cea mai mare piață care trimite nave scoase din uz pentru o dezmembrare periculoasă și poluantă. Întrucât găzduiește cea mai mare comunitate de armatori, UE are, de asemenea, o responsabilitate specială în ceea ce privește reglementarea reciclării navelor.

1.2. CESE susține că există un argument social și moral puternic pentru eliminarea abuzurilor de dezmembrare iresponsabilă a navelor, prin intermediul unui sistem care să producă valoare adăugată suficientă în cazul unei nave scoase din uz pentru a compensa costurile mai ridicate ale reciclării responsabile. Cea mai mare parte a activităților de reciclare a navelor va continua, probabil, în țările cu costuri reduse ale forței de muncă, dar cu condiții îmbunătățite de muncă și de mediu. Totodată, acest lucru va spori, de asemenea, competitivitatea șantierelor de dezmembrare din UE.

1.3. Acțiunile întreprinse de Organizația Maritimă Internațională (OMI) au avut un efect limitat până în prezent, deși toate eforturile ar trebui să continue în vederea instituirii unui instrument universal obligatoriu din punct de vedere juridic prin intermediul acestui forum. Rolul UE în acest proces poate fi decisiv și dinamic. Căutarea unei soluții eficiente privind dezmembrarea iresponsabilă a navelor este pe ordinea de zi a UE de mulți ani, rezultatul de până acum fiind Regulamentul privind reciclarea navelor în UE (RRN UE), care va deveni pe deplin aplicabil înainte de 31 decembrie 2018. Cu toate acestea, o deficiență fundamentală este că proprietarii de nave ar putea evita cu ușurință Regulamentul UE privind reciclarea navelor prin mutarea pavilionului într-o țară din afara UE.

1.4. Ceea ce îi lipsește regulamentului este un instrument economic pe care Comisia să-l poată folosi pentru a orienta evoluțiile în direcția dorită. Un raport detaliat a dezvoltat un plan de acțiune pentru un astfel de instrument prin introducerea unui „permis de reciclare a navelor (SRL)”. Până la sfârșitul acestui an, Comisia va prezenta o propunere pe baza acestei idei, care va stimula armatorii să-și dezmembreze navele care ajung la sfârșitul duratei lor de viață utilă în instalații autorizate din UE, prin procedee care sunt acceptabile din punct de vedere social și ecologic.

1.5. Un avantaj al mecanismului financiar propus este sinergia pe care ar crea-o cu cadrul de reglementare existent. Mecanismele de control nu ar interfera cu cele ale RRN UE. Există deja instituții ale UE care să administreze și să pună în aplicare o astfel de licență. Cu toate acestea, CESE îndeamnă Comisia să evalueze și orice risc pentru partenerii comerciali ai UE de a-și vedea propunerea considerată ca fiind o interferență anticoncurențială în desfășurarea transportului maritim internațional.

1.6. Numai prin recunoașterea responsabilității armatorului pe baza principiului „poluatorul plătește” și includerea costului de reciclare responsabilă în costurile de exploatare a navelor pot fi eliminate practicile dăunătoare actuale. Operatorii și utilizatorii de vrachiere, nave de transport de marfă și de pasageri au cu toții un rol de jucat. În primul rând, recunoscând că există o problemă serioasă și, în al doilea rând, prin sprijinirea unui mecanism financiar, care poate fi pus în aplicare progresiv, precum SRL, care poate fi extins la nivel mondial sub auspiciile OMI și cu o campanie de informare și în afara UE.

1.7. CESE sprijină Comisia Europeană în acest efort. În afară de faptul că acesta se încadrează foarte bine în politica UE privind societatea reciclării, el poate fi, de asemenea, un pas important în reforma sectorului dezmembrării periculoase și poluante din Asia de Sud și în prevenirea stabilirii acestuia în altă parte. CESE recunoaște potențialul oferit de Convenția internațională de la Hong Kong privind reciclarea sigură și ecologică a navelor (CHK), cu condiția să cuprindă principiile din RRN UE, și subliniază că instrumentul financiar este necesar. CESE incurajează UE să furnizeze asistență tehnică șantierelor din întreaga lume, pentru a îndeplini aceste cerințe.

2. Situația actuală

2.1. Economia globală nu ar funcționa fără transportul maritim. În fiecare an, aproximativ 1 000 de nave transoceanice mari (petroliere și containere, nave de marfă și nave de pasageri) sunt vândute pentru dezmembrare. Peste 70 % dintre aceste nave scoase din uz ajung pe plajele din India, Bangladesh sau Pakistan pentru operațiuni de dezmembrare periculoase. Restul sunt demontate în principal în China și Turcia, unde infrastructura adecvată favorizează practici mai ecologice și mai sigure, cu condiția să se aplice procedurile adecvate ⁽¹⁾.

2.2. Majoritatea navelor dezafectate sunt casate într-un mod inacceptabil, folosind metoda „eșuării deliberate”. Această metodă presupune imobilizarea vaselor pe plaje cu nisip, unde sunt dezmembrate în mare parte de lucrători necalificați (s-au raportat inclusiv cazuri de muncă a copiilor în Bangladesh), fără echipamente pe deplin adecvate și cu un nivel redus sau inexistent de protecție împotriva unor cantități masive de substanțe periculoase eliberate ⁽²⁾.

2.3. Industria reciclării navelor s-a mutat în Asia de Est, (China și Taiwan) în anii 1970, când au fost introduse în Europa standarde mai stricte în domeniul protecției mediului și sănătății ocupaționale. În anii 1980, industria s-a confruntat, de asemenea, cu o reglementare mai strictă în Asia de Est și s-a mutat, ulterior, în Asia de Sud. În ultimii 30 de ani, au fost raportate 470 de decese în India. În 2014, 25 de decese și 50 de accidente grave au fost raportate pe șantierul din Asia de Sud. Pe șantierul din Bangladesh, anul trecut, și-au pierdut viața 16 lucrători, iar anul acesta, 12. Mult mai mulți lucrători sunt grav răniți sau se îmbolnăvesc de la vaporii toxici și mor în chinuri, în urma cancerului cauzat de expunerea la materiale periculoase, cum ar fi azbestul. Mediul natural din jurul acestor situri de eșuare deliberată este grav degradat ⁽³⁾.

3. Cauza problemei – evitarea responsabilității

3.1. În centrul problemei reciclării navelor se află lipsa de guvernare internațională eficientă pentru găsierea unei soluții globale. Organizația Maritimă Internațională (OMI), o agenție a ONU, a redactat Convenția internațională de la Hong Kong privind reciclarea sigură și ecologică a navelor (CHK), care nu a fost încă ratificată și, prin urmare, nu a intrat în vigoare. Ca în multe alte domenii, prin promovarea bunelor practici și a unor soluții practice, UE poate oferi un cadru de reglementare și juridic capabil să producă rezultate pozitive la nivel mondial și să fie eficace în rezolvarea problemelor specifice extrateritoriale care predomină în industria navală.

⁽¹⁾ Lista tuturor navelor dezmembrate la nivel mondial – 2015.

⁽²⁾ Dezmembrarea navelor în Bangladesh și India Videoclip al *National Geographic: Where Ships Go to Die, Workers Risk Everything* („Acolo unde sfârșesc navele, lucrătorii riscă totul”) (2014).

⁽³⁾ ONG-ul Shipbreaking Platform.

3.2. Dreptul internațional impune ca fiecare navă comercială să fie înregistrată într-o țară. UNCTAD (Conferința Organizației Națiunilor Unite pentru Comerț și Dezvoltare) a raportat că aproape 73 % din flota mondială de transport maritim este înregistrată sau își are pavilionul într-o altă țară decât cea în care este înregistrat proprietarul efectiv al navei. Printre motivele de alegere a pavilionului altei țări se numără evaziunea fiscală, posibilitatea de a evita legislația muncii și de mediu de la nivel național și de a angaja echipaje din țări cu salarii mai mici. Multe dintre aceste registre deschise sunt numite pavilioane de complezență (FOC – „Flag of Convenience”) sau pavilioane de neconformitate (FONC – „Flag of Non-Compliance”). Acestea sunt pavilioanele unor țări deficitare în ce privește aplicarea dreptului internațional. Aproximativ 40 % din totalul navelor scoase din uz eșuate în mod deliberat în Asia de Sud au fost importate sub FOC sau FONC, cum ar fi pavilionul Federației Saint Kitts și Nevis, al Uniunii Comorelor și al Tuvalu. Aceste pavilioane „de scoatere din uz” sunt foarte puțin utilizate în perioada cât navele sunt operaționale și oferă reduceri speciale pentru ultimele curse, precum și o înregistrare ușoară și rapidă, pe termen scurt, fără cerințe legate de naționalitate.

3.3. Numai un număr mic de armatori au luat din proprie inițiativă măsuri pentru a asigura reciclarea ecologică și în condiții de siguranță a navelor lor învechite. Mai puțin de 8 % dintre navele vândute pentru dezmembrare operează încă sub pavilion european și acestea sunt în mare parte dezmembrate într-un mod sigur și durabil. Majoritatea navelor care ajung la finalul ciclului lor de viață sunt vândute așa-numiților cumpărători „cu banii jos”, care aduc nava la destinația sa finală în Asia de Sud. Majoritatea armatorilor nu interacționează direct cu unitățile de reciclare: aceștia se distanțează în mod convenabil de eliminarea finală și lasă această activitate cumpărătorilor „cu banii jos”, care se specializează în navele scoase din uz și acționează ca intermediari între armatori și șantierul de dezmembrare a navelor. Serviciul lor include mutarea și echiparea navei pentru ultima sa călătorie, obținerea documentelor solicitate și interacțiunea cu autoritățile la destinația de dezmembrare.

Armatorii privați și cei publici recurg deopotrivă la aceste practici.

3.4. Această activitate este profitabilă pentru:

- cei care organizează colectarea de deșeuri la nivel local, la cel mai mic cost, exploatând lucrători și dăunând mediului;
- proprietarii de nave din întreaga lume, care pot beneficia de un preț mai bun pentru navele dezmembrate;
- interesele de afaceri din țările în cauză, deoarece aceasta este o sursă importantă de deșeuri metalice utilizate în economia locală și națională;
- guvernele care au venituri de la comercianți și care nu sunt suficient de stimulate să reglementeze, să monitorizeze și să aplice garanțiile juridice în vigoare.

3.5. În timp ce acțiuni voluntare coordonate de către armatori au existat încă din 2009, cum ar fi un set de orientări privind pregătirea inventarelor de materiale periculoase și alte măsuri de scoatere din uz, în 2015, Bangladesh, unde condițiile sunt cunoscute ca fiind cele mai grave, a fost destinația preferată a navelor scoase din uz ⁽⁴⁾.

4. Abordarea problemei – încercări de a impune asumarea responsabilității

4.1. În 2009, OMI a adoptat un instrument specific pentru transportul maritim, Convenția de la Hong Kong (CHK), care stabilește un cadru de reglementări cu obiectivul final de a oferi condițiile de concurență echitabile durabile necesare în activitățile de reciclare a navelor la nivel mondial. În realitate, această intenție nu se verifică. Deși acesta este un pas înainte, punerea în aplicare și măsurile de aplicare sunt slabe și deschise unei largi game de interpretări; nu există nicio certificare independentă sau audit prevăzut și metoda „eșuării” este, în practică, permisă în continuare.

4.2. CHK va intra în vigoare la 24 de luni de la ratificarea de către 15 state, reprezentând 40 % din tonajul global, iar capacitatea lor anuală de reciclare a navelor reprezintă cel puțin 3 % din tonajul combinat al semnatarilor. Până în prezent, numai cinci țări (între care Panama ca singurul stat de pavilion major) au ratificat CHK, însă niciuna nu îndeplinește condiția de capacitate de reciclare a navelor pentru intrarea în vigoare a convenției. Ca atare, intrarea în vigoare a convenției nu se va petrece prea curând.

⁽⁴⁾ Industria navală de reciclare a navelor din UE „Orientări ale industriei navale referitoare la măsurile tranzitorii pentru armatorii care vând navele în scopul reciclării”, ediția a 2-a, ianuarie 2016

4.3. O altă inițiativă a OMI, Fondul fiduciar internațional privind reciclarea navelor, nu a fost susținută la nivel internațional. Deși OMI a reușit să implementeze reforme cu efect pozitiv în mai multe domenii, măsurile eficiente cu privire la dezmembrarea navelor nu se numără printre ele. Industria de reciclare a navelor a avut tendința de a se localiza sau relocaliza în țări cu costuri scăzute ale forței de muncă și în care standardele de mediu și de sănătate și siguranță sunt scăzute și nu sunt puse în aplicare. Rolul de facilitator al unor astfel de state poate fi eliminat numai prin atașarea la fiecare navă a unui fond financiar semnificativ, gestionat de o autoritate independentă, care să poată fi recuperat, cu condiția ca nava să fie reciclată în mod responsabil. Transportul maritim este un sector global, în timp ce dezmembrarea navelor – 70 % din totalul navelor sunt dezmembrate pe trei plaje din Asia de Sud – este o problemă regională și necesită o soluție eficientă.

4.4. În cadrul UE, navele dezafectate sunt considerate deșeuri periculoase și fac astfel obiectul Convenției de la Basel, care reglementează toate tipurile de transport de deșeuri periculoase și este transpusă la nivelul UE prin Regulamentul privind transportul deșeurilor. În teorie, acest lucru ar fi trebuit să împiedice ca navele înregistrate în UE să fie eliminate în mod iresponsabil. De asemenea, normele convenției și ale Regulamentului privind transportul deșeurilor sunt eludate în mod sistematic de către armatori prin vânzarea navelor care se apropie de finalul duratei de viață cumpărătorilor „cu banii jos”, imediat ce aceste nave părăsesc apele UE pentru ultima lor cursă. Totuși, ca urmare a intrării în vigoare a Regulamentului privind reciclarea navelor în UE (RRN), navele scoase din uz care navighează sub pavilionul unui stat membru al UE vor fi excluse din 2019 din domeniul de aplicare a Regulamentului privind transferurile de deșeuri în UE și al Convenției de la Basel, care reglementează toate tipurile de transport de deșeuri periculoase.

4.5. După o analiză, UE și statele sale membre au ajuns la concluzia că ambele convenții, de la Basel și de la Hong Kong, par să ofere un nivel echivalent de control și de aplicare pentru navele clasificate drept deșeuri. ONG-urile din toată lumea, raportorul special al ONU pentru drepturile omului și deșeurile toxice, precum și Parlamentul European și CESE au denunțat Convenția de la Hong Kong pentru că nu furnizează soluții adecvate.

4.6. Căutarea unei soluții eficiente se află pe agenda UE de mai mulți ani. În 2007, Comisia Europeană a elaborat o Carte verde⁽⁵⁾ pe această temă, urmată de o comunicare în 2008⁽⁶⁾ și, în cele din urmă, o propunere pentru Regulamentul privind reciclarea navelor în UE (UE RRN)⁽⁷⁾ în 2012. Regulamentul a intrat în vigoare la 30 decembrie 2013, însă se va aplica în totalitate numai începând cu 31 decembrie 2018. Regulamentul prevede intrarea în vigoare mai devreme a unei serii de cerințe ale CHK. În plus, RRN UE stabilește o listă europeană a unităților de reciclare autorizate unde navele sub pavilionul UE vor trebui scoase din uz. Aceste unități trebuie certificate și auditate independent. De asemenea, RRN UE aduce obligații suplimentare față de CHK, prin stabilirea unor standarde mai stricte pentru unitățile de reciclare și luarea în considerare a gestionării deșeurilor în aval, precum și a respectării drepturilor lucrătorilor.

4.7. Cu toate acestea, RRN UE este un ecou destul de palid al Cărții verzi anterioare și a comunicării pe același subiect. Aceste două documente au furnizat o analiză impecabilă a problemelor de reciclare a navelor în Asia de Sud și au exprimat necesitatea unor măsuri solide pentru a face față condițiilor inacceptabile din aceste țări. Totuși, măsurile din RRN UE nu rezolvă aceste probleme. Deși UE RRN stabilește standarde ridicate pentru unitățile de reciclare a navelor, care exclud în mod eficient metoda eșuării deliberate, care nu respectă standardele, este foarte ușor pentru armatori să evite aceste standarde prin transferul de proprietate sau pur și simplu prin înregistrarea sub un pavilion din afara UE. CESE a ajuns la concluzia că voința politică de a face responsabilă industria navală a lipsit în mod evident, considerând că Comisia ar fi trebuit să prezinte o propunere mai bună, mai creativă și mai îndrăzneată, mai bogată în inițiative, în conformitate cu nivelul de ambiție al documentelor sale anterioare⁽⁸⁾.

5. O abordare mai eficientă

5.1. Ceea ce îi lipsește regulamentului este un instrument economic pe care Comisia să-l poată folosi pentru a orienta evoluțiile în direcția dorită. Comisia a recunoscut ca lacună fundamentală faptul că armatorii pot evita cu ușurință RRN UE prin simpla înregistrare sub un pavilion dintr-o țară din afara UE, în propunerea sa inițială din 2012, care a inclus o clauză privind „responsabilitatea penultimei proprietăți”. Deși această clauză a fost respinsă în timpul negocierilor tripartite, PE s-a asigurat că regulamentul va include un articol prin care se solicită Comisiei să analizeze posibilele mecanisme financiare alternative.

⁽⁵⁾ Cartea verde COM(2007) 269.

⁽⁶⁾ COM(2008) 767.

⁽⁷⁾ Regulamentul (UE) nr. 1257/2013 (JO L 330, 10.12.2013, p. 1).

⁽⁸⁾ JO C 299, 4.10.2012, p. 158.

5.2. În iulie anul acesta, Comisia va publica un nou studiu, realizat de Ecorys, DNV-GL și Universitatea Erasmus din Rotterdam, privind o „licență de reciclare a navelor” (LRN), menită să stimuleze armatorii să își asume în cele din urmă responsabilitatea în ceea ce privește dezmembrarea ecologică și sigură a navelor.

5.3. LRN ar crea un fond dedicat specific fiecărei nave, deținut în contul de garanție de o instituție financiară majoră, care ar crea capital pentru finanțarea unei reciclări sigure și durabile. Valoarea licenței ar putea fi determinată de o combinație de factori precum tonajul, tipul de transport, precum și frecvența escalelor în porturile UE, concept bazat pe principiul de tip „cradle-to-cradle” și prezența la bord de materiale toxice. Capitalul este creat de către proprietarii de nave, care, de fiecare dată când una din navele lor face escală într-un port din UE, plătesc taxa aferentă către fondul care este legat de respectiva navă.

5.4. La scoaterea din uz, acest fond ar putea fi recuperat în cazul în care nava a fost într-adevăr reciclată pe un șantier aprobat de UE și, prin urmare, utilizat pentru a compensa pierderea de venituri generată de alegerea dezmembrării responsabile. Până la sfârșitul acestui an, Comisia va înainta o poziție oficială cu privire la acest studiu.

5.5. Un avantaj al mecanismului financiar propus este sinergia pe care ar crea-o cu cadrul de reglementare existent. În special, mecanismele de control din cadrul mecanismului financiar propus ar funcționa foarte bine cu mecanismele de control existente în temeiul RRN UE, cum ar fi inspectarea unităților înainte și după includerea acestora pe lista europeană. Licențele ar putea fi, de asemenea, incluse pe lista certificatelor care urmează să fie verificate în mod regulat prin controlul statului portului, ca parte a obligațiilor existente în prealabil. În mod similar, Agenția Europeană pentru Siguranță Maritimă (EMSA), care există deja, pare să fie cea mai potrivită pentru a îndeplini sarcinile de inspecție și de eliberare a licențelor, iar una dintre instituțiile financiare europene, cum ar fi Banca Europeană de Investiții (BEI) sau Fondul european de investiții (FEI), ar părea să fie cel mai bine plasate pentru a administra veniturile dintr-o posibilă LRN. CESE îndeamnă Comisia să evalueze și orice risc pentru partenerii comerciali ai UE de a-și vedea propunerea considerată ca fiind o interferență anticoncurențială în desfășurarea transportului maritim internațional.

5.6. Un astfel de fond s-ar apropia într-o oarecare măsură de propunerea CESE de a susține o industrie mai extinsă și viabilă de reciclare a navelor în Europa. În UE există destulă capacitate, care nu mai este folosită pentru construcția și repararea navelor, dar care corespunde necesităților de dezmembrare și reciclarea a acestora. Acest lucru corespunde obiectivului UE de a dezvolta o societate durabilă care reciclează, cu o economie circulară, în care deșeurile sunt transformate în materii prime prin intermediul unui sistem de reciclare sofisticat și rafinat. Într-un context caracterizat prin prețuri alternativ volatile și în continuă creștere ale materiilor prime și o rată ridicată a șomajului în mai multe state membre europene, precum și prin faptul că o serie de platforme petroliere din apele UE ajung la sfârșitul vieții lor viabile din punct de vedere economic, acest lucru ar putea fi extrem de profitabil pentru Europa în ansamblul său. Mai mult decât atât, o industrie specializată în reciclarea navelor scoase din uz ar fi o oportunitate pentru dezvoltarea zonelor maritime și formarea tinerilor și a șomerilor pentru a dobândi o serie de competențe emergente.

5.7. La 12 aprilie 2016, Comisia a publicat orientări tehnice pentru unitățile de reciclare a navelor care solicită aprobarea în temeiul RRN UE. Unitățile care doresc să fie adăugate pe listă ca fiind aprobate de UE trebuie să asigure condiții de muncă sănătoase și sigure, controlul poluării – inclusiv gestionarea corespunzătoare a deșeurilor în aval – și aplicarea dreptului internațional al muncii. Unitățile din interiorul și din afara UE pot solicita includerea pe listă. Pe lângă unitățile UE, cel mai probabil, șantierele mai bune din China și Turcia vor figura pe listă, care va fi publicată până la sfârșitul acestui an. Unitățile de reciclare care folosesc metoda eșuării deliberate au cerut deja să fie trecute pe lista UE. CESE este de acord cu Parlamentul și cu Comisia, că situările care utilizează actuala metodă a eșuării nu ar trebui acceptate pe lista UE.

5.8. Dacă Europa dorește ca navele sale să fie scoase din uz într-un mod responsabil, este rezonabil să se asigure că costul acestei acțiuni este integrat în costul de exploatare a navei. Într-o economie de piață nimic nu este gratuit, totul se plătește. Prețul pentru dezmembrarea responsabilă a navelor este plătit în bani. Atunci când navele sunt scoase din uz într-un mod ireponsabil, prețul este plătit altfel, de exemplu prin distrugerea mediului local și pierderea de vieți omenești. Având în vedere că UE nu dorește să accepte aceste valori ca reprezentând un mijloc de plată legitim, nu ar trebui nici să le autorizeze ca devize legitime în fluxul său de plăți cu țările în curs de dezvoltare din afara Europei.

5.9. Într-o perioadă de supracapacitate și profit redus în industrie, există indicii puternice că, în marea lor majoritate, armatorii sunt refractari la orice măsură care va implica cheltuieli mai mari. Impactul asupra armatorilor va fi însă modest. Pentru a schimba comportamentul a 42 % dintre proprietarii de nave, se estimează că măsurile necesare pentru atingerea acestui obiectiv vor contribui cu 0,5 % la costurile de funcționare a navelor mai mici și aproximativ 2 % la costurile pentru cele mai mari categorii de nave. În cazul în care taxele pentru licență sunt majorate și/sau durata de acumulare de capital este redusă, procentul de nave vândute pentru reciclarea durabilă a navelor va crește până la 68 %. Pe termen lung, raportul estimează că aproximativ 97 % dintre navele care operează în porturile europene vor fi în măsură să acumuleze fonduri suficiente pentru a acoperi cheltuielile necesare pentru reciclarea responsabilă ⁽⁹⁾.

5.10. Fondul de venituri provenite din licența de reciclare trebuie totuși să demonstreze că acoperă costul reciclării responsabile și că va fi aplicat în mod echitabil tuturor operatorilor care fac escală în porturile din UE. Cu toate acestea, o măsură regională (europeană) SRL, cum este LRN UE, nu poate fi implementată eficient la nivel mondial fără cooperarea proprietarilor de nave și a OMI. Un instrument financiar al UE, care se aplică oricărei nave care face escală într-un port din UE, ar putea fi o soluție la nivel mondial, care ar putea fi extinsă prin intermediul OMI. Guvernele statelor membre cu un număr semnificativ de rezidenți proprietari de flote trebuie să depună eforturi considerabile pentru a avansa legislația relevantă în concordanță cu politicile de luptă împotriva fraudei și în conformitate cu orientările OMC.

5.11. Voința politică poate fi generată și susținută și de opinia publică informată. Dezvăluirea condițiilor scandaloase din majoritatea unităților de reciclare din Asia de Sud are un anumit efect, dar, în prezent, nu există nicio modalitate prin care actorii interesați să poată influența în mod direct industria navală prin achiziționarea sau boicotarea serviciilor navale relevante. Acest lucru trebuie schimbat prin încurajarea corporațiilor care folosesc servicii de transport maritim să ceară ca bunurile lor să fie transportate pe nave care aplică politici responsabile și irevocabile în ceea ce privește scoaterea din uz.

5.12. Ca în multe alte domenii, prin promovarea bunelor practici și a unor soluții practice, UE are un rol de jucat și poate oferi un cadru de reglementare și juridic capabil să producă rezultate pozitive la nivel mondial și eficace în rezolvarea problemelor specifice extrateritoriale care predomină în industria navală.

Bruxelles, 19 octombrie 2016.

*Președintele
Comitetului Economic și Social European
Georges DASSIS*

⁽⁹⁾ Tabelul 4.2, p. 83.