

USA rekrirują opony w portach morskich

data aktualizacji: 2025.12.22



Każdego roku do portów morskich w Stanach Zjednoczonych dociera ponad 11 milionów kontenerów morskich. Tym razem funkcjonariusze Służby Celnej i Ochrony Granic USA w ramach rutynowych czynności zrealizowali także dochodzenie przeciwko producentowi opon z Chin.

Najnowszy komunikat CBP (Customs and Border Protection) może być ciekawym wątkiem w dyskusji, jak walczyć z nieuczciwą konkurencją. Nie jest tajemnicą, że chińskie opony wygrywają przede wszystkim niską ceną. O ile trudno konkurować z niskimi kosztami produkcji w Azji z uwagi na tanią siłę roboczą, to już wykorzystanie pracy przymusowej w fabrykach opon jest wystarczającym argumentem, by do akcji wkroczyły służby zajmujące się cłem, przestrzeganiem praw związanych z handlem, prawami człowieka i wolnością osobistą.

I właśnie takie dowody w toku śledztwa zebrali funkcjonariusze celni CBP ogłaszając 18 grudnia 2025 roku ze skutkiem natychmiastowym zatrzymanie w morskich portach granicznych USA wszystkich przesyłek opon firmy Linglong. Decyzja ta została wydana z powodu naruszenia paragrafu 1307 ustawy zakazującej wwozu do Stanów Zjednoczonych towarów wytworzonych przy użyciu pracy przymusowej.

- Amerykanie nie powinni pobłażać firmom, które handlują produktami wytwarzanymi w wyniku wyzysku pracowników, tj. dzięki pracy wykonywanej wbrew woli i pod groźbą kary - powiedziała Susan S. Thomas z Biura Handlu CBP.

- Zapobiegając wwozowi towarów wytworzonych dzięki pracy przymusowej na rynek USA, CBP wspiera amerykańskich pracowników i przedsiębiorstwa oponiarskie, które działają zgodnie z prawem.

Śledztwo amerykańskich służb wykazało, że pracownicy Linglong podlegają dziewięciu wskaźnikom pracy przymusowej według Międzynarodowej Organizacji Pracy (MOP). Dowodami w sprawie naruszenia przepisów handlowych są oświadczenia pracowników, zdjęcia, umowy o pracę, a też np. zrzuty z ekranów i raporty organizacji pozarządowych. Materiał dowodowy obejmuje przypadki zastraszania pracowników, których zmuszano do pracy w nadgodzinach i w nieodpowiednich warunkach pracy, a też stosowano różne inne formy nacisku (np. opóźnienia w wypłacaniu pensji) i zastraszania.

Co teraz? Importerzy zatrzymanych przesyłek mogą zdecydować, czy dostarczone do portów opony zostaną zniszczone, czy po prostu na ich koszt wrócą w drogę powrotną do portów macierzystych. Mają też prawo odwołać się od decyzji, ale wtedy muszą udowodnić że zarekwirowane towary nie

zostały wyprodukowane przy użyciu pracy przymusowej.

Fot. CBP

Źródło: