

CEZARY ŁUCZYWEK*

ZŁOMOWANIE STATKÓW MORSKICH (CZ. 1)

Abstrakt

Złomowanie statków morskich ma historię sięgającą połowy XIX w. W ostatnich 20 latach stocznie złomowe z Azji Południowej zdominowały światowy rynek recyklingu statków wykorzystując tanią siłę roboczą i nie zawsze stosując się do obowiązującego prawa międzynarodowego. Międzynarodowa Organizacja Morska (IMO) doprowadziła do uchwalenia Konwencji z Hongkongu w 2009 r., która w kompleksowy sposób reguluje niemal wszystkie kwestie związane z bezpiecznym dla środowiska i dla ludzi recyklingiem statków. Unia Europejska wprowadziła własne regulacje, oparte na postanowieniach konwencji z Hongkongu, które odnoszą się głównie do statków zarejestrowanych w państwach unijnych, ale stwarzają pewne trudności w uznaniu stoczni złomowych znajdujących się w państwach trzecich, w tym państwach azjatyckich, do prowadzenia recyklingu statków podnoszących banderę państwa unijnego. Armatorzy statków, które mają być oddane na złom, stają przed dylematem czy poddać je drogiemu recyklingowi w zakładzie recyklingu wskazanym w europejskim wykazie zakładów, prowadzonym przez Komisję Europejską, czy zmienić banderę statku i wysłać je do stoczni w Azji, obchodząc przepisy unijne dotyczące recyklingu statków. Problemy tego rodzaju rozwiążą się same po wyjściu w życie Konwencji z Hongkongu, ale jak dotąd tylko 15 państw przystąpiło do konwencji, jednak z niewystarczającym tonażem, aby spełnić wszystkie warunki postawione przez konwencję do tego, aby weszła ona w życie. W artykule omówiono zagrożenia związane ze złomowaniem, umowę sprzedaży statku na złom, w tym używane na rynku formularze umów przygotowanych przez BIMCO, metody przekazywania statku stoczni złomowej oraz proces recyklingu stosowany przez stocznie zgodny z wymaganiami konwencji z Hongkongu. W tekście pokazanych zostało także kilka kopii dokumentów używanych w procesie recyklingu statku w praktyce obrotu.

Słowa kluczowe: złomowanie, recykling, wykaz materiałów niebezpiecznych, plan recyklingu statku, LDT, stocznia złomowa, zakład recyklingu, *beaching*, rozporządzenie 1257/2013, konwencja z Hongkongu.

* kpt. żw. Cezary Łuczywek, doktor nauk prawnych. Deputy Managing Director w przedsiębiorstwie zarządzającym statkami Green Management Gdynia.

WPROWADZENIE

Pierwszy statek został zezłomowany w połowie XIX w. Parowiec *Aaron Manby*¹ zbudowany w 1820 r.² w Horsley Ironworks i wyposażony w stocznii Rotherhithe w Londynie, używany do przewozu pasażerów, najpierw po Sekwanie a następnie po Loarze, zakończył swój żywot na złomowisku w 1855 r.³. Jego płaskodenny kadłub zbudowany był z żelaza. Grube, ćwierć calowe płyty żelazne przymocowane były do żelaznego szkieletu. Pokład statku był drewniany. Kilkadziesiąt lat później weszły do eksploatacji statki ze stali. Do dziś stal jest podstawowym materiałem używanym do budowy kadłubów oraz głównych elementów konstrukcyjnych statków handlowych. Aluminium, a dokładnie jego stopy, mogą służyć do budowy mniejszych jednostek. Budowę jachtów zdominowały tworzywa sztuczne, w tym głównie laminaty poliestrowo-szklane, ale nadal do ich budowy stosowane jest też drewno.

Średnia długość życia (eksploatacji) statków handlowych wynosi 20-30 lat⁴. Im starszy statek, tym bardziej kosztowne jest jego utrzymanie, biorąc pod uwagę koszty remontów i przeglądów (napraw) stoczniowych, które w pewnym momencie mogą być już nieuzasadnione ekonomicznie⁵. Na długość okresu eksploatacji statku, oprócz czynników ekonomicznych, w tym rynkowych (np. mniejsze zapotrzebowanie na statki niż dostępna podaż), wpływają także czynniki techniczne i w pewnej mierze prawne. Szczególnym przypadkiem, który można zaliczyć do czynników ekonomicznych, może być poważna zmiana

¹ Nazwa statku pochodzi od nazwiska brytyjskiego handlarza żelazem i jednocześnie właściciela huty żelaza w Tipton, Staffordshire, w Anglii, Aarona Manby. Statek miał 36,6 m długości, 5,2 m szerokości i zanurzenie 1,1 m. Napędzany był silnikiem parowym o mocy 30–50 KM, kołem łopatkowym bocznym. Rozwijał prędkość 7 węzłów. Oprócz bukszprytu miał również wysoki 47 stopowy komin.

² Taką datę podaje P. Kemp w *The Oxford Companion to Ships and the Sea*, Granada Publishing, London, Toronto, Sydney, New York, 1979, s. 786. Według L. Paine w *Ships of the World. An Historical Encyclopedia*, Conway Maritime Press, London, 1998, s. 1, statek został zbudowany w 1821 r. i wszedł do eksploatacji w maju 1822 r.

³ L. Paine, *Ships of the World*, s. 1. Statek *Aaron Manby* po próbach w maju 1822 r. przepłynął przez Kanał Angielski w drodze do Le Havre 10 czerwca, po czym udał się w górę Sekwany do Paryża, gdzie przebywał przez następną dekadę. *Aaron Manby* został sprzedany w 1830 r., i do 1836 r. był eksploatowany na Loarze niedaleko Nantes we Francji.

⁴ Statystyki podają, że na koniec 2018 r. pływało na świecie 118 525 statków o pojemności brutto (GT) powyżej 100 jednostek tonażowych. Ich łączny tonaż wynosił 1 333,6 mln jednostek, a średni wiek 22 lata. Spośród wszystkich statków tej wielkości 59 687 statków stanowiły statki handlowe. Ich średni wiek statystyki określają jako 18 lat (IHS Markit, *World Fleet Statistics 2018*, s. 9).

⁵ Przyjmuje się, że statki osiągną kres eksploatacji, gdy ich wartość przy sprzedaży z drugiej ręki w celu dalszej eksploatacji spadnie poniżej wartości złomowania.

na trasach żeglugowych, taka, jaką np. było niedawne poszerzenie Kanału Panamskiego, które w pewnym sensie „zdewaluowało” statki typu Panamax⁶. Do czynników technicznych można zaliczyć takie czynniki, jak korozja materiałów użytych do budowy statku, w tym w szczególności korozja systemów wody słonej, zmęczenie materiałowe elementów kadłuba, zużycie niektórych urządzeń statku (np. dla silników okrętowych, mających określoną liczbę godzin pracy pomiędzy kolejnymi remontami każdy następny remont jest coraz bardziej ryzykowny, gdyż może już nie być możliwości regeneracji któregoś z jego podzespołów) i brak części zamiennych. Jednym z głównych czynników, który powoduje decyzje armatorów o złomowaniu statku, jest m.in. korozja zbiorników balastowych. Nowe prawne wymagania związane na przykład z bezpieczną żeglugą mogą powodować konieczność przystosowania statku i jego urządzeń do tych wymagań i decyzję armatora o tym, czy statek modernizować, czy też go złomować. Wejście w życie wprowadzonych przez Międzynarodową Organizację Morską (IMO) w 2015 r. ograniczeń w korzystaniu ze zbiorników jednokadłubowych spowodowało masowe ich wycofywanie z eksploatacji. Wycofania z eksploatacji niektórych statków można się także spodziewać w przypadku wchodzących właśnie w życie wymagań konwencji balastowej (BWM)⁷ powodujących konieczność instalacji na statkach drogich systemów uzdatniania wody balastowej.

Po zakończeniu okresu eksploatacji statek morski staje się w pewnym sensie odpadem⁸ i jego właściciel (armator) musi coś z nim zrobić. Nie ma on jednak wielu możliwości. Może odstawić go gdzieś w *lay-up*⁹, ale prędzej czy później będzie go musiał z miejsca postoju (kotwiczowisko, nabrzeże w porcie) usunąć. Może próbować przebudować statek i przeznaczyć go na magazyn (np. paliwa),

⁶ Statki Panamax to największe statki, które mogą wejść do śluz starego Kanału Panamskiego. W przybliżeniu ich wielkość można określić jako: 290 m długości i 32 m szerokości.

⁷ *International Convention for the Control and Management of Ships' Ballast Water and Sediments*, Międzynarodowa Konwencja o kontroli i postępowaniu ze statkowymi wodami balastowymi i osadami z 13 lutego 2004 r. (weszła w życie w 2017 r., w stosunku do Polski weszła w życie 26 listopada 2020 r.).

⁸ Patrz Preambuła (pkt 35) oraz Załącznik III Część II do Rozporządzenia (WE) Nr 1013/2006 Parlamentu Europejskiego i Rady z 14.6.2006 r. w sprawie przemieszczania odpadów (Dz. Urz. UE L 190 z 12.7.2006, str. 1, s. 4 i s. 50).

⁹ Pojęcie *lay-up* oznacza zaprzestanie żeglugi statkiem przez jego właściciela w okresie nadwyżki liczby statków w stosunku do ilości dostępnego ładunku. Ta nadpodaż tonażu (*over-tonnage*) powoduje zwykle spadek stawek frachtowych i niektórzy armatorzy nie widząc korzyści ekonomicznych decydują się na odstawienie statków aż do czasu zmiany trendu na rynku. Koszty utrzymania statku w trakcie *lay-up* są mocno zredukowane. Najczęściej zjawisko to dotyczy zbiornikowców, ale odstawiane są też gazowce, masowce, a także chłodniowce. W okresie *lay-up* statki odstawiane są na odpowiednie, bezpieczne kotwiczowiska lub też stoją w porcie (często burta w burcie).

falochron lub atrakcję turystyczną, ale nie każdy statek handlowy się do tego nadaje. Może wreszcie przeznaczyć statek pod budowę sztucznej rafy lub umieścić go w określonym miejscu celem wzmocnienia siedlisk morskich lub utworzenia atrakcji dla nurkowania, ale na to potrzebne są określone zezwolenia administracji państwowej i też nie każdy statek można do tego wykorzystać (w każdym takim przypadku statek powinien być do tego odpowiednio przygotowany, wyczyszczony, tzn. usunięte z niego wszystkie materiały i substancje zagrażające środowisku morskemu). Istnieje też jeszcze jedna możliwość, z której niektórzy właściciele statków próbują korzystać, to jest porzucenie statku (*abandonment*) w morzu lub w porcie. Porzucenie statku w morzu stanowi niedozwolone zatopienie według Konwencji londyńskiej¹⁰. Porzucenie statku w porcie nie stanowi co prawda naruszenia konwencji londyńskiej, ale jest podstawą dla państwa portu (*port State*), w którym porzucono statek do ścigania jego właściciela i wystąpienia z żądaniem o jego usunięcie do państwa, w którym statek jest zarejestrowany (państwa bandery – *flag State*). Najlepszym rozwiązaniem dla armatora, chociaż niejednokrotnie kosztownym, jest jego zezłomowanie.

Statków nie oddaje się obecnie na złom. Statki sprzedaje się stoczniom złomowym celem ich rozebrania i recyklingu¹¹. W angielskiej terminologii ten proces jest określany takimi terminami, jak: *dismantling*, *ship breaking*, *scrapping* i *demolishing*¹², stocznie złomowe to *ship breaking yards* lub *recycling facilities*, natomiast podmioty zajmujące się złomowaniem statków to *ship breakers* lub *recyclers*. W polskiej wersji językowej rozporządzenia unijnego w sprawie recyklingu statków¹³, obszar na którym odbywa się recykling statków (stocznia złomowa) nazywany jest „zakładem recyklingu statków”, natomiast sam recykling definiowany jest jako „działalność polegająca na całkowitym lub częściowym demontażu statków przeprowadzana w zakładzie recyklingu statków w celu odzyskania elementów i materiałów dla ponownego przetworzenia, dla przygotowania do ponownego użycia lub dla ponownego użycia, z zapewnieniem zagospodarowania niebezpiecznych i innych materiałów, oraz obejmująca

¹⁰ Konwencja o zapobieganiu zanieczyszczaniu mórz przez zatopianie odpadów i innych substancji, sporządzona w Moskwie, Waszyngtonie, Londynie i Meksyku 29.12.1972 r., artykuł III ust. 1 lit. a pkt ii (Dz. U. z 1984 r. Nr 11, poz. 46).

¹¹ Z tego powodu statki, inaczej niż inne środki transportu, zachowują znaczną wartość ekonomiczną pod koniec swojego życia (okresu eksploatacji), ponieważ stal, z których są zbudowane, metale nieżelazne oraz maszyny i wyposażenie są sprzedawane w celu recyklingu dla regeneracji i ponownego wykorzystania. Wartość ta często może stanowić 10% lub więcej wartości nowo budowanych statków, przy czym liczba ta różni się w zależności od trendów cenowych na rynku statków nowobudowanych i oddzielnie na rynku recyklingu.

¹² N. Mikelis, *Ship Recycling*, [w:] H.N. Psaraftis (red.), *Sustainable Shipping*, s. 203; https://doi.org/10.1007/978-3-030-04330-8_6.

¹³ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) Nr 1257/2013 z dnia 20 listopada 2013 r. w sprawie recyklingu statków (Dz. Urz. UE L 330 z 10.12.2013, str. 1).

powiązane działania, takie jak magazynowanie i przetwarzanie elementów i materiałów na miejscu, nie uwzględniając jednak dalszego ich przetwarzania lub unieszkodliwiania przeprowadzanego w innych zakładach”, a podmiot prowadzący działalność w zakresie recyklingu określony jest w rozporządzeniu jako „przedsiębiorstwo recyklingu statku”.

1. EKONOMICZNE ASPEKTY RECYKLINGU STATKÓW I ZAGROŻENIA ŚRODOWISKOWE

Pionierem rozbiórki statków i pozyskiwania z nich najpierw żelaza, a później stali, a także odzyskiwania z nich brązu, miedzi, ołowiu i innych dających się użyć materiałów i części była stocznia Thomas W. Ward Ltd w Sheffield, w Anglii, założona w 1878 r. W latach osiemdziesiątych XIX w. po raz pierwszy do budowy nowego statku użyto stali odzyskanej ze statku ze złomowanego¹⁴. W ostatnich dwudziestu latach branżę złomowania statków zdominowały stocznie złomowe w Bangladeszu, Chinach, Indiach, Pakistanie i Turcji, podając recyklingowi 97–98% światowego tonażu oddanego do recyklingu¹⁵. Nie oznacza to, że statków nie poddaje się recyklingowi i w innych częściach świata. Dla małego lub uszkodzonego statku przepłynięcie tysięcy mil, aby dotrzeć do jednego z głównych ośrodków recyklingu statków byłoby nieopłacalne, dlatego też w wielu krajach istnieją również zakłady recyklingu statków, nawet takich, które nie mają zapotrzebowania na złom żelaza. Recykling statków w takich przypadkach można postrzegać jako usługę utylizacji łodzi i statków, a nie jako przemysł napędzany ekonomią produkcji stali.

Tych pięć głównych państw zajmujących się recyklingiem statków dominuje w branży złomowej głównie dlatego, że są to kraje rozwijające się, o niskich kosztach pracy, często też ze słabym egzekwowaniem przepisów prawa, o wysokim odsetku wykorzystania stali ze statków poddanych recyklingowi do produkcji krajowej, stając się w ten sposób poważnymi importerami złomu stalowego dla swojego przemysłu hutniczego. Największym na świecie eksporterem netto złomu stalowego jest Europa. Zdecydowana większość eksportu złomu żelaza z Unii Europejskiej trafia do Turcji, pewne ilości są również eksportowane do Egiptu, Indii i Pakistanu¹⁶. Dlatego też nie ma żadnego uzasadnienia recykling dużych statków w Europie¹⁷ w celu produkcji złomu, który będzie

¹⁴ <http://www.naval-history.net/WW1NavyBritish-Shipbreak.htm> (dostęp: 01.08.2020).

¹⁵ N. Mikelis, *op. cit.*, s. 215.

¹⁶ Bureau of International Recycling, *World Steel Recycling in Figures 2015-2019*, 11th Edition, s. 28.

¹⁷ Inną tezę można znaleźć w artykule M.H. Kosińskiego, *Międzynarodowa konwencja o bezpiecznym i przyjaznym dla środowiska recyklingu statków* (SRC 2009), Prace Wydziału Nawigacji

musiał konkurować z dużymi ilościami innego europejskiego złomu żelaza w celu sprzedaży i transportu do krajów, które w większości już zajmują się recyklingiem statków¹⁸.

Główną siłą napędową dla recyklingu statków jest produkcja stali. Według raportu World Steel Association z 2020 r. Chiny i Indie zajmowały dwa pierwsze miejsca, a Turcja ósme miejsce w produkcji stali surowej na świecie w 2018 i 2019 r.¹⁹. W 2019 r. na całym świecie wyprodukowano łącznie prawie 1,87 mld ton stali²⁰, z tego Chiny, USA, Japonia, Rosja, Korea, Turcja, Kanada i państwa UE wyprodukowały ponad 1,5 mld ton stali, wykorzystując do tego prawie 0,5 mld ton złomu stalowego²¹.

Państwa południowej Azji przodują w wytwarzaniu produktów stalowych otrzymywanych przez podgrzewanie i przekształcanie półfabrykatów stalowych (kęsy, płyty) pochodzących ze statków poddanych recyklingowi. W Indiach, w Bangladeszu i Pakistanie, w stoczniach zajmujących się recyklingiem statków oddzielane są płyty stalowe, odcinki dźwigarów, belki i kątowniki od mniejszych nieregularnych kawałków metalu. Mniejsze elementy przeznaczone są na złom

gacyjnego Akademii Morskiej w Gdyni 2010, Nr 24, s. 49, który sugeruje, że „stworzenie nowoczesnego, spełniającego wszelkie kryteria konwencji SRC (HKC), centrum recyklingu statków w Polsce miałyby racjonalne, w tym zwłaszcza gospodarcze podstawy”.

¹⁸ N. Mikelis, *op. cit.*, s. 218.

¹⁹ World Steel Association, *2020 World Steel in Figures*, s. 9. Dla porównania USA są na 4, Polska na 19, a Pakistan na 39 miejscu w tym rankingu zob. <https://www.worldsteel.org/en/dam/jcr:f7982217-cfde-4fdc-8ba0-795ed807f513/World%2520Steel%2520in%2520Figures%25202020i.pdf>; (dostęp: 06.12.2020).

W nowoczesnym hutnictwie stalowym wyróżnia się dwa główne procesy produkcji stali surowej: 1) topienie złomu stalowego w elektrycznych piecach łukowych (*electric arc furnaces* – EAF), które w 2019 r. stanowiło 27,7% światowej produkcji stali, oraz 2) wytapianie rudy żelaza w konwerterach z wdmuchiwanym tlenem (*oxygen blown converters* – OBC), które stanowiło 71,9% produkcji stali (World Steel Association, *2020 World Steel in Figures*, s. 10). Metoda EAF jest bardziej przyjazna dla środowiska, ponieważ OBC wymaga większego wkładu energii, wymaga spalania węgla koksowego, a także wytwarza więcej odpadów. Więcej na temat topienia metali w odlewniach stopów żelaza i energochłonności tego procesu, zob. A. Modrzyński, *Zaawansowane technologie topienia metali w odlewnictwie stopów żelaza*, Komisja budowy maszyn PAN – Oddział w Poznaniu, Vol. 27 nr 1, Archiwum Technologii Maszyn i Automatykacji, 2007.

²⁰ World Steel Association, *2020 World Steel in Figures*, s. 9.

²¹ Bureau of International Recycling, *World Steel Recycling in Figures 2015-2019*, 11th Edition, s. 13. Można też dla wyjaśnienia dodać, że istnieją trzy źródła złomu stalowego do produkcji stali: 1) „źródło własne”, czyli złom który powstaje w hutach jako odrzut z topienia, odlewania i walcowania; 2) „nowy złom stalowy”, który powstaje podczas przerabiania stali na wyroby gotowe; oraz 3) „stary złom stalowy”, czyli złom stalowy ze zużytych już produktów (w tym ze statków) sprzedawany do hut w celu ich przetopienia.

do przetopienia. Większe elementy są droższe²², ponieważ mogą być używane bezpośrednio w budownictwie (np. pręty zbrojeniowe) lub przy budowie dróg lub mogą być podgrzewane i ponownie walcowane w sztaby i pręty w walcowniach, których jest w tych krajach niemal niezliczona ilość. W przypadku Indii²³ źródła podają, że część (około 30%) rocznie poddawanego recyklingowi tonażu statków zaspokaja potrzeby kraju w zakresie produkcji nowej stali (stali surowej), natomiast większość (około 60%) jest ponownie walcowana²⁴. Odpowiada to z grubsza podziałowi wykorzystania stali ze złomowanego statku. Przybliżony rozkład tonażu statku, który przeznaczony jest do rozbiórki, wygląda następująco: około 5% to odpady i straty spowodowane korozją i wiekiem statku; kolejne 5% to wyposażenie, maszyny (z wyjątkiem silnika głównego), kable, wały, armatura, części zamienne, smary i metale nieżelazne; pozostałe 90% to stal, którą można podzielić na stal przeznaczoną do przetopienia – 30% (w tym silnik główny statku) oraz stal nadającą się do ponownego walcowania – 60%²⁵.

Stal walcowana (a dokładnie ponownie walcowana – *rerolled*) nie osiąga temperatury topnienia i w porównaniu z nowo produkowaną stalą proces ten wymaga niższych temperatur. Ponieważ skład chemiczny stali walcowanej nie jest kontrolowany, to jakość produktów nie jest równa jakości nowej stali. Niemniej jednak dla niektórych zastosowań produkty ze stali walcowanej stanowią dobrą ekonomicznie alternatywę. Ponadto, ponieważ skład chemiczny i tym samym jakość całej stali konstrukcyjnej wykorzystywanej w przemyśle stoczniovym jest certyfikowana przez towarzystwa klasyfikacyjne, to blacha stalowa z recyklingu statków konkuruje z kęsami stalowymi używanymi jako surowiec w walcowniach w Azji Południowej. W związku z tym podmioty zajmujące się recyklingiem w Azji Południowej mają tę przewagę, że mogą uzyskać lepsze ceny stali nadającej się do ponownego walcowania w porównaniu ze złomem przeznaczonym do przetopienia.

Drugim ekonomicznym czynnikiem, dla którego recykling statków jest tak opłacalny w krajach południowo-wschodniej Azji jest niemal nieograniczony lokalny rynek zbytu na części i wyposażenie statków. W procesie recyklingu statków praktycznie nic się nie marnuje. Materiały i wyposażenie statkowe są niemal całkowicie wykorzystywane ponownie. Stal z kadłuba jest poddawana

²² W Azji Południowej płaska stal nadająca się do ponownego walcowania ma wyższą cenę niż stal złomowa o około 10%, ponieważ blacha może być wykorzystywana w walcowniach do formowania z niej długich lub płaskich wyrobów stalowych, bez konieczności przechodzenia przez bardziej kosztowny proces wytwarzania nowej stali hutniczej.

²³ Indie, w przeciwieństwie do Chin, większość (56,2% w 2019 r.) stali surowej produkują w technologii EAF.

²⁴ N. Mikelis, *op. cit.*, s. 217.

²⁵ N. Mikelis, *op. cit.*, s. 221.

obróbce i robi się z niej np. pręty wzmacniające stosowane w budownictwie lub odlewy narożników i zawiasy do kontenerów. Silniki, agregaty prądotwórcze i pompy są sprzedawane na lokalnym rynku i ponownie wykorzystywane na lądzie. Podobnie akumulatory ze statków trafiają do lokalnej gospodarki. Paliwo i produkty naftowe wykorzystywane są jako paliwo w walcowniach lub cegielniach. Oprawy oświetleniowe znajdują dalsze zastosowanie na lądzie. Łodzie ratunkowe, meble, wyposażenie kuchni statkowych trafiają do rybaków i lokalnej społeczności z rynków w Alangu (Indie), Chittagongu (Bangladesh) i Gadani (Pakistan).

W 2019 r. Bangladesz, Indie i Pakistan były liderami w złomowaniu i rozbiórce statków (Bangladesz po raz pierwszy stał się głównym krajem rozbiórki). Następne dwa miejsca zajmowały Chiny i Turcja. Dane liczbowe za lata 2014–2018 pokazują, że Chiny i Indie oraz Turcja (w mniejszym stopniu) zmniejszyły aktywność w zakresie złomowania statków²⁶. Zmiany w prawie w ostatnich latach i podejmowanie przez tę branżę dobrowolnych inicjatyw²⁷, aby recykling statków był bardziej przyjazny dla środowiska i bezpieczny dla ludzi, wyjaśnia w pewnym zakresie ten trend.

Większość tonażu sprzedawanego do rozbiórki w pięciu wymienionych wyżej krajach dotyczy zbiornikowców olejowych, masowców i kontenerowców (zbiornikowce stanęły na czele listy złomowanych statków w 2018 r. zastępując masowce). Następnymi typami statków są statki *offshore*, gazowce, drobnicowce, chemikaliowce, promy i statki pasażerskie²⁸. Według oficjalnych danych, na których opiera się IMO w swoich statystykach, publikowanych przez IHS Fairplay w *World Fleet Statistics*, w 2018 r. zezłomowano na świecie 865 statków z własnym napędem o pojemności brutto co najmniej 100 GT²⁹. Średni wiek złomowanych statków wyniósł ponad 36 lat (głównie ze względu na zezłomowane bardzo stare holowniki i pogłębiarki). Według raportu pozarządowej organizacji NGO *Shipbreaking Platform* z siedzibą w Brukseli³⁰ w pierwszym

²⁶ UNCTAD *Review of Maritime Transport* 2019, s. 35 i 36.

²⁷ Więcej na ten temat patrz w części 5 i 6 artykułu.

²⁸ UNCTAD *Review*, s. 35 oraz <http://stats.unctad.org/shipscrapping>.

²⁹ IHS Markit, *World Fleet Statistics* 2018, s. 18.

³⁰ Początkowo to *Greenpeace* był wiodącą organizacją pozarządową w kampanii przeciwko praktykom niebezpiecznego i zanieczyszczającego środowiska recyklingu statków. W 2005 r. utworzono platformę organizacji pozarządowych NGO *Shipbreaking Platform* w celu koordynowania działań organizacji zajmujących się ochroną środowiska, praw człowieka i praw pracowniczych, zainteresowanych recyklingiem statków. Aktywiści tych organizacji wnieśli wielki wkład w rozwój świadomości społeczeństwa, organów regulacyjnych i przedstawicieli przemysłu żeglugowego. Bez ich nieustających żądań nie zostałyby zapewne opracowana Konwencja HKC. Pod koniec 2020 r. NGO *Shipbreaking Platform* skupiała 18 stałych członków i 9 organizacji partnerskich; <https://shipbreakingplatform.org/about/members-partners/> (dostęp: 10.12.2020).

kwartale 2020 r. zostało zezłomowanych 166 statków, z których 126 zostało osadzonych na plażach państw południowej Azji, 6 zezłomowano w Chinach, 8 w Europie, a 26 przyjęły stocznie w Turcji³¹. W drugim kwartale tego roku zezłomowano 98 statków, z czego 60 trafiło na azjatyckie plaże³², a w trzecim kwartale było to 170 statków, z czego 110 statków trafiło na plaże w Azji³³. Organizacja, o której mowa, informuje opinię publiczną o wypadkach robotników podczas prac recyklingowych, a także o przypadkach łamania prawa przez armatorów statków³⁴.

Złomowanie statku niesie za sobą pewne niebezpieczeństwa. Statek jest złożoną konstrukcją i oprócz stali do budowy jego i jego wyposażenia wykorzystywane są inne materiały, w tym te uznawane za szkodliwe, takie np. jak azbest, kadm, chrom lub ołów. Z punktu widzenia zrównoważonego rozwoju rozbiórka statków wywiera niekorzystny wpływ na środowisko i ekosystemy³⁵. Stanowi zagrożenie dla zdrowia ludzi pracujących przy rozbiórce³⁶. Dlatego rozbiórkę statków zdominowały kraje rozwijające się.

³¹ <https://www.shipbreakingplatform.org/platform-publishes-south-asia-quarterly-update-21/> (dostęp: 01.08.2020).

³² <https://www.shipbreakingplatform.org/platform-publishes-south-asia-quarterly-update-22/> (dostęp: 06.12.2020). Należy tu wskazać, że tak niska liczba statków wynika z obostrzeń związanych z pandemią Covid-19 i zamknięciem większości stoczni recyklingowych w tym okresie.

³³ <https://www.shipbreakingplatform.org/platform-publishes-south-asia-quarterly-update-23/> (dostęp: 06.12.2020).

³⁴ W raporcie opublikowanym 30 października 2020 r. (patrz przypis nr 33) przez NGO *Shipbreaking Platform* widnieje następujący komentarz, z niechlubnym polskim akcentem: „Duża liczba przypadków zmiany bandery po wycofaniu statku z eksploatacji poważnie zagraża skuteczności prawodawstwa opartego wyłącznie na jurysdykcji państwa bandery, takiego jak rozporządzenie Unii Europejskiej (UE) w sprawie recyklingu statków. Platforma odnotowała co najmniej siedem statków, które wyrejestrowały się z rejestru bander europejskich (np. Cypr, Niemcy, Malta) przed ostatnim rejsem do Azji Południowej w celu obejścia przepisów UE. Eksport jednego z tych statków naruszył również „poprawkę zakazującą” Konwencji bazylejskiej, która zakazuje eksportu odpadów niebezpiecznych, w tym statków wycofanych z eksploatacji, z OECD, UE i Liechtensteinu do innych krajów – głównie krajów rozwijających się lub krajów o gospodarkach w okresie przejściowym. Statek towarowy Ro-Ro ŽERANŃ, należący do Polskich Linii Oceanicznych, zamienił banderę maltańską na banderę Panamy i pod koniec lipca nielegalnie opuścił wody tureckie. Został osadzony na plaży w Bangladeszu we wrześniu 2020 r.”

³⁵ Szerzej na ten temat: M. Nyka, *Prawnośrodowiskowe aspekty recyklingu statków*. Prawo Morskie 2015, t. XXXI.

³⁶ W raporcie opublikowanym 15 kwietnia 2020 (zob. przypis nr 31) NGO *Shipbreaking Platform* informuje o 7 wypadkach śmiertelnych i 4 robotnikach poważnie rannych w trakcie prac rozbiórkowych statki w stoczniach w Bangladeszu. W raporcie opublikowanym 9 lipca 2020 (zob. przypis nr 32) NGO *Shipbreaking Platform* informuje o 3 robotnikach poważnie rannych, natomiast w raporcie z dnia 30 października 2020 r. (zob. przypis nr 33) NGO *Shipbreaking*

Już w latach 90. ubiegłego wieku uwaga międzynarodowa skupiła się na złych warunkach pracy w stocznich złomowych, w następstwie doniesień o powtarzających się wypadkach z ofiarami śmiertelnymi, a także o degradacji środowiska przez trwałe zanieczyszczenie. W tamtym czasie nie było niczym niezwykłym, że niektóre stocznie złomowe czyściły ładownie i zbiorniki statków wysztrandowanych na brzeg przez wiercenie otworów w burcie statku, a następnie pompowanie wody morskiej do ładowni. Podobnie, zdejmowanie śruby napędowej statku często prowadziło do wycieku oleju hydraulicznego z wału napędowego na plażę. Działacze ekologiczni, pod przewodnictwem Greenpeace International, prowadzili już wtedy kampanię na rzecz zwrócenia uwagi opinii publicznej na recykling statków.

Z drugiej strony przyjmuje się, że produkcja nowej stali ze stali pochodzącej z recyklingu wymaga tylko 1/3 energii zużytej na produkcję stali z surowców naturalnych. Recykling wnosi zatem pozytywny wkład w globalną ochronę energii i zasobów, a także daje zatrudnienie dla dużej, choć głównie niewykwalifikowanej, siły roboczej. Recykling statków wykonywany we właściwy sposób można zatem bez wątplenia nazwać „zielonym” przemysłem.

W ostatnich latach wiele państw, w tym te dominujące w rozbiórce statków, zaostrzyło przepisy dotyczące ich złomowania. Jest to związane z oczekiwaniem na wejście w życie Konwencji z Hongkongu (HKC)³⁷, a także z obowiązującym od 31 grudnia 2018 r. rozporządzeniem Unii Europejskiej 1257/2013 w sprawie recyklingu statków³⁸, które wymaga m.in. certyfikacji stoczni, aby można było ją włączyć do wykazu stoczni, w których statki pływające pod banderą państw Unii Europejskiej można rozbierać, oraz wprowadza odpowiednie wymogi wobec armatorów tych statków.

2. PRAWNE ASPEKTY RECYKLINGU STATKÓW

2.1 KONWENCJA BAZYLEJSKA

W marcu 1989 r. została przyjęta Konwencja bazylejska o kontroli transgranicznego przemieszczania i usuwania odpadów niebezpiecznych³⁹. Konwencja weszła w życie w maju 1992 r. Do chwili obecnej została ratyfikowana przez

Platform informuje o 4 poważnych wypadkach oraz jednym wypadku śmiertelnym wśród robotników wykonujących prace recyklingowe w stocznich w Bangladeszu.

³⁷ Międzynarodowa konwencja z Hongkongu o bezpiecznym i przyjaznym dla środowiska recyklingu statków, z 2009 r.

³⁸ Dz. Urz. UE L 330 z 10.12.2013, str. 1.

³⁹ Konwencja bazylejska z dnia 22 marca 1989 r. o kontroli transgranicznego przemieszczania i usuwania odpadów niebezpiecznych (Dz.U. z 1995 r. Nr 19, poz. 88 zał.).

188 państw (za wyjątkiem USA)⁴⁰. Konwencja bazylejska zapewnia kontrolę międzynarodowego przemieszczania niebezpiecznych odpadów i zarządzania nimi w przyjazny dla środowiska sposób. Kontrola ta jest realizowana przez ustanowienie łańcucha komunikacji, mającego na celu uzyskanie zgody na przesyłkę pomiędzy władzami kraju eksportującego odpady niebezpieczne, a władzami kraju importującego, oraz przy udziale władz państwa tranzytowego. Zgoda opiera się na założeniu, że odpady niebezpieczne będą przetwarzane w sposób przyjazny dla środowiska w kraju przywozu. W większości państw organy wykonawcze, działające w celu zapewnienia skuteczności postanowień Konwencji bazylejskiej w krajowych porządkach prawnych, funkcjonują w ramach ministerstw środowiska.

Konwencja bazylejska nie zawiera żadnych wymogów odnoszących się do statków i stoczni złomowych, ani też nie zajmuje się kwestiami bezpieczeństwa pracowników stoczni złomowych. Jedynym istotnym wymogiem Konwencji bazylejskiej w zakresie recyklingu statków jest jej ogólny wymóg, zgodnie z którym odpadami należy gospodarować w sposób przyjazny dla środowiska. Ponadto konwencyjny mechanizm osiągnięcia „zgody po uprzednim poinformowaniu” opiera się na ustanowieniu komunikacji między krajami eksportującymi i importującymi, co w przypadku statków wycofanych z eksploatacji oznacza w praktyce władze państwa, z którego statek wyruszył w swoją ostatnią podróż i władze państwa recyklingu. Dzieje się tak, ponieważ Konwencja nie uwzględnia koncepcji państwa bandery, która ma kluczowe znaczenie dla Konwencji Narodów Zjednoczonych o prawie morza i innych konwencji morskich, a zatem nie ma innej możliwości, jak tylko wzięcie pod uwagę państwa, z którego wypłynął statek w ostatni rejs, jako państwa eksportującego.

Dążąc do wzmocnienia ochrony krajów rozwijających się druga Konferencja Stron Konwencji Bazylejskiej (COP.2)⁴¹ przyjęła w marcu 1994 r. tzw. „poprawkę zakazującą” (*Ban Amendment*), dodając art. 4a do tekstu Konwencji, która zakazuje wywozu niebezpiecznych odpadów z państw wysoko rozwiniętych (OECD, UE, Lichtenstein), do krajów nienależących do tej grupy. Poprawka zakazująca weszła w życie na arenie międzynarodowej 5 grudnia 2019 r. w 90 dniu po jej ratyfikacji przez trzy czwarte (66) z 87 państw, które były stronami konwencji w momencie przyjęcia poprawki. Tym 66. państwem była Chorwacja, która ratyfikowała poprawkę 6 września 2019 r.⁴².

⁴⁰ Warto dodać, że USA podpisały Konwencję, ale jej nie ratyfikowały. Złożyły natomiast notę w 1996 r., w której m.in. stwierdzają, że według USA konwencja nie stosuje się do statków i samolotów, które należą do państwa.

⁴¹ www.basel.int/TheConvention/ConferenceoftheParties/Meetings/COP2/tabid/6153/Default.aspx (dostęp: 02.11.2020).

⁴² Do grudnia 2020 r. *Ban Amendment* zaaprobowano 99 państw.

2.2. KONWENCJA Z HONGKONGU (HKC)

Pierwsze międzynarodowe działania legislacyjne podjęte w celu kompleksowego uregulowania kwestii recyklingu statków, w tym terminologii odnoszącej się do złomowania statków, zostały podjęte na 44. sesji Komitetu Ochrony Środowiska Morskiego (MEPC) IMO w marcu 2000 r., po której utworzono grupę korespondencyjną w celu zbadania tego problemu i dostarczenia informacji o aktualnych praktykach recyklingu statków i sugestie dotyczące roli IMO. Komitet MEPC opracował pierwsze wytyczne i przedstawił je na 49. sesji MEPC w lipcu 2003 r. Wytyczne dotyczące recyklingu statków (*IMO Guidelines on Ship Recycling*) zostały przyjęte przez 23. Zgromadzenie IMO w listopadzie i grudniu 2003 r. rezolucją A.962(23)⁴³.

Wytyczne zostały skierowane do wszystkich stron zainteresowanych procesem recyklingu, w tym administracji państw produkujących statki i dostarczających wyposażenie morskie, państw bandery, państw portu i państw, w którym odbywa się recykling, a także organizacji międzyrządowym i podmiotom handlowym, takim jak armatorzy, budowniczowie statków, naprawiający statki i zakłady (stocznie) recyklingowe. W wytycznych wskazano, że chociaż idea recyklingu statków jest zasadna, to praktyki pracownicze i normy środowiskowe w zakładach, które go wykonują, często pozostawiają wiele do życzenia. Chociaż odpowiedzialność za warunki w stoczniach musi spoczywać na państwach, w których się one znajdują, to również i inne zainteresowane strony powinny przyczynić się do zmniejszania potencjalnych problemów związanych ze zdrowiem, bezpieczeństwem i ochroną środowiska i stosować Wytyczne⁴⁴.

Wytyczne IMO z 2003 r. wprowadziły koncepcję „Zielonego Paszportu” (*Green Passport*) dla statków. Przewidziano, że ten dokument ma zawierać wykaz wszystkich materiałów użytych w konstrukcji statku, które są potencjalnie niebezpieczne dla zdrowia ludzi lub dla środowiska, i ma towarzyszyć statkowi przez cały okres jego eksploatacji. Dokument ma być opracowany przez stocznię na etapie budowy i przekazany nabywcy statku, a ten ma w nim rejestrować wszelkie późniejsze zmiany zarówno w konstrukcji, jak i w wyposażeniu. Kolejni właściciele statku powinni również prowadzić dokument i zapisywać w nim wszystkie istotne zmiany w konstrukcji i wyposażeniu statku, a ostatni właściciel statku powinien dostarczyć dokument wraz ze statkiem do stoczni recyklingowej.

W lipcu 2005 r. Komitet MEPC uznał, że IMO powinna opracować pilnie nowy instrument dotyczący recyklingu statków, w celu zapewnienia prawnie

⁴³ Do rezolucji A.962(23) zostały wprowadzone po dwóch latach zmiany rezolucją A.980(24).

⁴⁴ <https://www.imo.org/en/OurWork/Environment/Pages/Ship-Recycling.aspx> (dostęp: 06.12.2020).

wiążących i obowiązujących na całym świecie przepisów dotyczących recyklingu statków dla transportu międzynarodowego i dla zakładów recyklingu. Komitet zgodził się również, że nowy instrument IMO w sprawie recyklingu statków powinien zawierać przepisy dotyczące: projektowania, budowy, eksploatacji i przygotowania statków do bezpiecznego i przyjaznego dla środowiska recyklingu, bez uszczerbku dla bezpiecznej i wydajnej eksploatacji statków; funkcjonowania stoczni złomowych w sposób bezpieczny i przyjazny dla środowiska; oraz ustanowienia odpowiedniego mechanizmu egzekwowania dotyczącego recyklingu statków (wymogi dotyczące certyfikacji i sprawozdawczości). Uznano ponadto, że wyżej wspomniany instrument powinien zostać ukończony w okresie dwóch lat (2008–2009).

Zgromadzenie IMO w listopadzie–grudniu 2005 r. uzgodniło, że IMO powinna opracować nowy prawnie wiążący instrument dotyczący recyklingu statków. W rezolucji A.981(24) Zgromadzenie zwróciło się do Komitetu Ochrony Środowiska Morskiego o opracowanie takiego nowego instrumentu. W rezolucji wspomniano o pilnej potrzebie przyczynienia się IMO do opracowania skutecznego rozwiązania problemu recyklingu statków, który zminimalizuje w najbardziej efektywny, wydajny i zrównoważony sposób zagrożenia dla środowiska, zdrowia i bezpieczeństwa, związane z recyklingiem statku, biorąc pod uwagę szczególne cechy światowego transportu morskiego i potrzebę zapewnienia sprawnego wycofania statków, które osiągnęły kres swojej eksploatacji.

W efekcie powyższych działań w dniach 11–15 maja 2009 r. na konferencji dyplomatycznej w Hongkongu, w której uczestniczyli delegaci z 63 państw, przyjęta została Międzynarodowa konwencja z Hongkongu o bezpiecznym i przyjaznym dla środowiska recyklingu statków (HKC)⁴⁵. Konwencja ma na celu zapewnienie, że statki poddane recyklingowi po zakończeniu ich eksploatacji nie będą stanowiły niepotrzebnego ryzyka dla zdrowia, bezpieczeństwa i środowiska naturalnego. Jej celem jest rozwiązanie wszystkich problemów związanych z recyklingiem statków, w tym faktu, że statki sprzedawane do złomowania mogą zawierać substancje niebezpieczne dla środowiska, takie jak azbest, metale ciężkie, węglowodory, substancje zubożające warstwę ozonową i inne. Postanowienia Konwencji mają również na celu poprawę warunków pracy i środowiska naturalnego w wielu miejscach recyklingu statków na świecie.

Tekst konwencji HKC opracowywano przez trzy i pół roku, przy udziale państw członkowskich IMO i różnych organizacji pozarządowych oraz we współpracy z Międzynarodową Organizacją Pracy (ILO) i stronami Konwencji Bazylejskiej⁴⁶.

⁴⁵ *Hong Kong International Convention for the Safe and Environmentally Sound Recycling of Ships, 2009.*

⁴⁶ Warto odnotować, że w październiku 2011 r. w następstwie intensywnego lobbingu działaczy na rzecz środowiska, podczas konferencji COP.10 Konwencji Bazylejskiej, która odbyła

Podstawowa część Konwencji HKC zawiera 21 artykułów, które ustanawiają główne mechanizmy prawne Konwencji. Załącznik (*Annex*) do Konwencji zawiera 25 prawideł podzielonych na 4 rozdziały: Rozdział 1 – Postanowienia ogólne (prawidła 1–3), Rozdział 2 – Wymagania dotyczące statków (prawidła 4–14), podzielony na trzy części (A-C), Rozdział 3 – Wymagania dotyczące stoczni złomowych (prawidła 15–23) oraz Rozdział 4 – Wymagania dotyczące sprawozdawczości (prawidła 24–25). Do załącznika HKC dołączonych jest siedem Dodatków (*Appendixes*): dwie listy (wykazy) materiałów niebezpiecznych oraz standardowe wzory certyfikatów, raportów i deklaracji.

Zarówno w tekście podstawowym konwencji, jak i w kilkunastu prawidłach jej załącznika widnieją odniesienia do szczegółowych wytycznych, które IMO zobowiązało się opracować⁴⁷, aby pomóc państwom w szybkim wdrożeniu standardów technicznych konwencji. Komitet MEPC IMO opracował już po przyjęciu Konwencji sześć następujących wytycznych do HKC⁴⁸: Wytyczne z 2011 r. dotyczące opracowania wykazu materiałów niebezpiecznych, przyjęte rezolucją MEPC.197(62); Wytyczne z 2011 r. dotyczące opracowania planu recyklingu statków, przyjęte rezolucją MEPC.196(62); Wytyczne z 2012 r. dotyczące bezpiecznego i przyjaznego dla środowiska recyklingu statków, przyjęte rezolucją MEPC.210(63); Wytyczne z 2012 r. dotyczące zezwoleń dla zakładów recyklingu statków, przyjęte rezolucją MEPC.211(63); Wytyczne z 2012 r. dotyczące przeglądków i certyfikacji statków zgodnie z konwencją

się w Kolumbii (www.basel.int/TheConvention/ConferenceoftheParties/Meetings/COP10/tabid/6158/Default.aspx), nie udało się osiągnąć ostatecznego konsensusu na temat tego, aby Konwencja z Hongkongu zastąpiła Konwencję Bazylejską w zakresie recyklingu statków. Zamiast tego strony Konwencji Bazylejskiej wydały decyzję BC-10/17 (http://ec.europa.eu/environment/waste/ships/pdf/COP_10%20Decision_10_17.pdf), w której poinformowały, że chociaż niektóre z nich uważają, że Międzynarodowa konwencja z Hongkongu o bezpiecznym i przyjaznym dla środowiska recyklingu statków zapewnia poziom kontroli i egzekwowania równoważny poziomowi ustanowionemu w Konwencji Bazylejskiej o kontroli transgranicznego przemieszczenia odpadów niebezpiecznych i ich utylizacji, to inne uważają, że tak nie jest. Decyzja zachęca strony do ratyfikowania konwencji z Hongkongu, aby umożliwić jej szybkie wejście w życie oraz przyznaje, że Konwencja Bazylejska powinna nadal służyć państwom w stosowaniu jej postanowień w odniesieniu do statków. Dobrze byłoby, aby po wejściu w życie konwencji z Hongkongu strony Konwencji Bazylejskiej podjęły formalną decyzję, że recykling statków będzie objęty zakresem konwencji HKC a nie Konwencji Bazylejskiej.

⁴⁷ Odniesienia do wytycznych opracowanych przez Organizację (IMO) widnieją w artykule 8 i 13 konwencji, prawidłach 5, 9, 10, 11, 14, 15, 16, 17, 18, 19 20 i 22 załącznika, a także w dodatku nr 3 i 4.

⁴⁸ Chociaż wytyczne nie są obowiązkowe, to są jednak uważane za niezbędne, aby zapewnić wyjaśnienie, interpretację oraz jednolite i skuteczne wdrażanie i egzekwowanie odpowiednich wymagań Konwencji. Warto zauważyć, że kiedy tekst konwencji międzynarodowej wymaga, aby „wzięto pod uwagę” pewien zestaw wytycznych, to często jest to wdrażane i egzekwowane przez administracje i ich uznane organizacje, tak jakby wytyczne stanowiły wymóg obowiązkowy.

z Hongkongu, przyjęte rezolucją MEPC.222(64) oraz Wytyczne z 2012 r. dotyczące inspekcji statków zgodnie z konwencją z Hongkongu, przyjęte rezolucją MEPC.223(64). W maju 2015 r. MEPC zakończył opracowywanie jeszcze jednego zestawu wytycznych do Konwencji z Hongkongu, które zostały przyjęte rezolucją MEPC.269(68) i które zastąpiły wytyczne z 2011 r. zawarte w rezolucji MEPC 197(62).

Konwencja HKC jest otwarta do przystąpienia dla każdego państwa. Wejście w życie 24 miesiące po dniu, w którym 15 państw, reprezentujących 40% tonażu brutto światowej żeglugi handlowej, albo podpisało ją bez zastrzeżeń co do ratyfikacji, przyjęcia lub zatwierdzenia, albo złożyło dokumenty ratyfikacyjne, przyjęcia, zatwierdzenia lub przystąpienia, do Sekretarza Generalnego IMO⁴⁹. Ponadto łączna maksymalna roczna wielkość recyklingu statków w tych państwach musi, w ciągu ostatnich 10 lat, stanowić nie mniej niż 3% ich łącznego tonażu. Szczegóły dotyczące obliczania wielkości recyklingu dla spełnienia obowiązujących warunków wejścia w życie konwencji HKC znajdują się w rezolucji MEPC.178(59) oraz w dokumencie MEPC 67/INF.2/Rev.1. Pod koniec 2020 r. stronami konwencji HKC było 15 państw, w tym Indie, które przystąpiły jako ostatnie w listopadzie 2019 r. Wymagana do wejścia w życie liczba państw została osiągnięta, jednak ich łączny tonaż wynosi jedynie 29,62% światowego tonażu, co daleko odbiega od wymaganych 40%.

Konwencja HKC ma zastosowanie do wszystkich statków⁵⁰, z wyjątkiem okrętów wojennych, statków o pojemności brutto (GT) poniżej 500 jednostek, statków będących własnością państwową lub eksploatowanych przez państwo w celach rządowych niehandlowych oraz statków eksploatowanych wyłącznie na wodach państwa, pod którego banderą statek pływa. Kluczowe elementy mechanizmów leżących u podstaw HKC są wyrażone w sześciu dokumentach, które wymaga konwencja, noszących angielskie skróty: IHM, SRP, ICIHM, DASR, SRFP, IRRC.

IHM⁵¹ (*Inventary of Hazardous Materials*) – to Wykaz materiałów niebezpiecznych. Konwencja wymaga, aby statki były wyposażone w IHM szczegółowo

⁴⁹ Polska nie brała udziału w Konferencji dyplomatycznej państw, na której przyjęta została konwencja, ani nie ratyfikowała jeszcze HKC. Szerzej na temat celowości ratyfikacji konwencji przez Polskę patrz M.H. Koziński, *Międzynarodowa konwencja o bezpiecznym i przyjaznym dla środowiska recyklingu statków* (SRC 2009), Prace Wydziału Nawigacyjnego Akademii Morskiej w Gdyni 2010, Nr 24, s. 49.

⁵⁰ W HKC w artykule 2 „statek” definiowany jest jako „statek dowolnego typu eksploatowany lub który był eksploatowany w środowisku morskim i obejmuje statki podwodne, jednostki pływające, platformy pływające, platformy samopodnośne, pływające jednostki magazynowe (FSU – *Floating Storage Units*) oraz pływające magazyny produkcyjne i jednostki rozładowcze (FPSO – *Floating Production Storage and Offloading Units*), w tym statek pozbawiony wyposażenia lub holowany”.

⁵¹ Artykuł 8 HKC i prawidło 5 aneksu do HKC.

określający lokalizacje i przybliżone ilości materiałów niebezpiecznych wymienionych w dodatkach nr 1 i 2 do konwencji⁵². W przypadku statków nowych, tj. zbudowanych po wejściu w życie Konwencji, materiały, które są wymienione w dodatku 1 nie mogą być w ogóle używane na statku, natomiast wszelkie materiały wymienione w dodatku 2 i użyte na statku muszą być pokazane w wykazie IHM. W przypadku statków istniejących, tj. zbudowanych przed wejściem w życie konwencji HKC, wymagane jest, aby wszelkie istniejące wcześniej materiały wymienione w dodatku 1 zostały pokazane w IHM statku; te same materiały nie mogą być używane na statku po 5 latach od wejścia w życie Konwencji. Po wejściu w życie konwencji HKC statki przeznaczone do recyklingu będą zobowiązane do posiadania na burcie pełnego (składającego się z trzech części) „Wykazu materiałów niebezpiecznych”, który będzie specyficzny dla każdego statku⁵³.

SRP⁵⁴ (*Ship Recycling Plan*) – to Plan recyklingu statku. Stocznie recyklingu w krajach będących stronami HKC, przed przystąpieniem do recyklingu statku muszą opracować plan oparty na wykazie IHM statku i innych danych wskazanych w wytycznych MEPC.196(62), określający sposób, w jaki statek zostanie poddany recyklingowi, w zależności od jego danych (typu, budowy, wymiarów etc.) i wykazu materiałów niebezpiecznych. Plan SRP ma szczegółowo określać, w jaki sposób stocznia usunie niebezpieczne materiały ze statku i jakie środki ostrożności zostaną podjęte w przypadku sytuacji niebezpiecznych. SRP jest zwykle zatwierdzany przez właściwy organ państwa recyklingu⁵⁵.

⁵² Dodatki do Konwencji zawierają wykaz materiałów niebezpiecznych, których instalacja lub stosowanie jest zabronione lub ograniczone w stoczniach budujących statki, stoczniach remontowych i na statkach stron konwencji. Należy zauważyć, że materiały wymienione w dodatku 1 są już kontrolowane przez inne konwencje międzynarodowe, takie np. jak SOLAS, AFS lub Protokół Montrealski w sprawie substancji zubożających warstwę ozonową (Dz. U. z 1992 r. Nr 98, poz. 490).

⁵³ Z opracowania przygotowanego przez towarzystwo klasyfikacyjne DNV-GL wynika, że jakość sporządzanych przez przedsiębiorstwa eksperckie wykazów IHM jest bardzo różna. Niektóre wykazy IHM są sporządzane w oparciu tylko o dokumenty, bez próbek, niektóre IHM opierają się na próbkach, ale dotyczą tylko substancji wymienionych w dodatku nr 1 (azbest, PCB, TBT i substancje zubożające warstwę ozonową oraz PFOS (wymóg UE), podczas gdy inne IHM obejmują próbki materiałów wymienionych zarówno w dodatku 1, jak i dodatku nr 2 (metale ciężkie, takie jak: ołów, rtęć, sześciowartościowy chrom, kadm, oraz bromowane środki zmniejszające palność, takie jak: PBB, PBDE, HBCDD (wymóg UE), a także SCCP, PCN i materiały radioaktywne). DNV-GL, *Ship Recycling: Navigating a complex regulatory Landscape*, June 2020 s. 12.

⁵⁴ Artykuł 16 HKC i prawo 9 aneksu HKC.

⁵⁵ Właściwy organ (*Competent Authority* z HKC art. 2.3) oznacza organ rządowy lub organy rządowe wyznaczone przez państwo członkowskie lub państwo trzecie jako odpowiedzialne za

ICIHM⁵⁶ (*International Certificate on Inventory of Hazardous Materials*) – to Międzynarodowy certyfikat inwentaryzacji materiałów niebezpiecznych. Po wejściu w życie HKC, statkom, po przeprowadzonym przeglądzie wstępnym lub odnowieniowym, zostanie wydany certyfikat ICIHM przez państwo bandery lub wyznaczone przez nie towarzystwo klasyfikacyjne. Celem tego certyfikatu, który będzie ważny przez 5 lat i następnie odnawiany, jest zapewnienie, aby materiały niebezpieczne znajdujące się na statku były na bieżąco i w prawidłowy sposób wykazywane w dokumencie IHM.

DASR⁵⁷ (*Document of Authorization to conduct Ship Recycling*) – to Dokument upoważniający do przeprowadzania recyklingu statków. DASR ma być wydany przez właściwy organ Państwa-Strony HKC (*Competent Authority*), w którym odbywa się recykling, każdej upoważnionej stoczni w ramach jego jurysdykcji. DASR ma wymieniać wszelkie ograniczenia nałożone na stocznię, takie np. jak rozmiar lub typ statku oraz ilości określonych materiałów niebezpiecznych, do przyjęcia których stocznia może się nie kwalifikować. Ten dokument będzie ważny przez maksymalnie 5 lat.

SRFP⁵⁸ (*Ship Recycling Facility Plan*) – to Plan zakładu recyklingu statków. Stocznie recyklingu zlokalizowane w krajach będących stronami HKC mają dokumentować w swoim planie SRFP systemy i procesy stoczniowe służące zapewnieniu bezpieczeństwa pracowników zatrudnionych w tych zakładach i ochronie środowiska.

IRRC⁵⁹ (*International Ready for Recycling Certificate*) – to Międzynarodowy certyfikat gotowości do recyklingu. Przed rozpoczęciem recyklingu statku państwo bandery statku lub wyznaczone przez nie towarzystwo klasyfikacyjne, po przeprowadzeniu przeglądu końcowego wydaje statkowi certyfikat IRCC. Przegląd i certyfikat potwierdzą, że statkowy wykaz IHM jest ważny, że Plan recyklingu statku (SRP) jest oparty na wykazie IHM statku oraz że wybrana stocznia recyklingowa jest stoczną autoryzowaną (posiada ważny DASR).

Do innych istotnych elementów funkcjonalnych HKC należą: obowiązek powiadomienia przez stocznnię złomową właściwego organu państwa, w którym znajduje się stocznia, o rozpoczęciu recyklingu; obowiązek powiadomienia przez stocznnię właściwego organu i państwa bandery o zakończeniu recyklingu; prawo do przeprowadzenia kontroli Państwa portu przez władze państwa nadbrzeżnego; możliwość poddania statku pływającego pod banderą państwa niebędącego stroną konwencji recyklingowi w stoczni w państwie będącym stroną, o ile statek ten

zakłady recyklingu statków na określonym obszarze geograficznym lub w obszarze wiedzy specjalistycznej, w odniesieniu do wszystkich operacji w ramach jurysdykcji tego państwa.

⁵⁶ Artykuł 8 HKC i prawidło 10 aneksu do HKC.

⁵⁷ Artykuł 6 HKC i prawidło 16 aneksu do HKC.

⁵⁸ Artykuł 8 HKC i prawidło 18 aneksu do HKC.

⁵⁹ Artykuł 8 HKC i prawidło 11 aneksu do HKC.

spełnia wymagania dotyczące IHM, oraz zakaz poddania statku pływającego pod banderą państwa strony recyklingowi w stoczni w państwie trzecim.

Najważniejszym jednak elementem, a zarazem motywem, który przyświecał powstaniu Konwencji, jest deklaracja z art. 1 HKC stanowiąca zobowiązanie państw-stron do wykonywania w pełni jej postanowień w celu zapobiegania, zmniejszania, minimalizowania oraz w możliwym zakresie eliminowania wypadków, obrażeń i innych niekorzystnych skutków dla zdrowia ludzkiego i środowiska, powodowanych przez recykling statków, a także zwiększenie bezpieczeństwa statku, ochrony zdrowia ludzi i środowiska przez cały okres eksploatacji statku.

2.3. PRAWO UNII EUROPEJSKIEJ

Europejska Wspólnota Gospodarcza wdrożyła do prawa europejskiego Konwencję Bazylejską w lutym 1993 r.⁶⁰. W 2006 r. Unia Europejska zastąpiła wcześniejsze regulacje rozporządzeniem nr 1013/2006 w sprawie przemieszczania odpadów⁶¹. Rozporządzenie to wdrożyło poprawkę z Konwencji Bazylejskiej zakazującą (*Ban Amendment*) eksportu odpadów niebezpiecznych z państw członkowskich Unii Europejskiej do krajów rozwijających się (tj. tych spoza OECD).

Egzekwując poprawkę zakazującą, rozporządzenie w sprawie przemieszczania odpadów uznaje za nielegalny recykling w Bangladeszu, Chinach, Indiach lub Pakistanie każdego statku, który rozpoczął ostatnią podróż z portu Unii Europejskiej (tj. z „państwa wysyłki”⁶² znajdującego się w UE, niezależnie od bandery statku). W rzeczywistości te cztery kraje spoza OECD poddają recyklingowi około 95% światowego tonażu. Badanie przeprowadzone przez Komisję Europejską w 2011 r. wykazało, że co najmniej 91% statków objętych zakresem rozporządzenia ignorowało lub obchodziło jego wymagania⁶³. To skłoniło Komisję Europejską w 2012 r. do opracowania nowego europejskiego rozporządzenia w sprawie recyklingu statków.

Aby ułatwić państwom członkowskim Unii Europejskiej decyzję o ratyfikacji konwencji HKC Parlament Europejski i Rada (UE) wydały w 2013 r. rozpo-

⁶⁰ Rozporządzenie Rady (EWG) Nr 259/93 z dnia 1 lutego 1993 r. w sprawie nadzoru i kontroli przesyłania odpadów w obrębie, do Wspólnoty Europejskiej oraz poza jej obszar (Dz. Urz. WE L 30 z 06.02.1993, str. 1).

⁶¹ Rozporządzenie (WE) Nr 1013/2006 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 14 czerwca 2006 r. w sprawie przemieszczania odpadów (Dz. Urz. UE L 190 z 12.07.2006, str. 1).

⁶² Zgodnie z art. 2 pkt 22 rozporządzenia 1013/2006 „państwo wysyłki” oznacza każde państwo, z którego przemieszczanie rozpoczęło się lub ma się rozpocząć. „Przemieszczanie” natomiast definiowane jest jako transport odpadów przeznaczonych do odzysku lub unieszkodliwienia.

⁶³ N. Mikelis, *op. cit.*, s. 227.

rzządzenie Nr 1257 w sprawie recyklingu statków⁶⁴. Rozporządzenie przenosi do prawa unijnego wszystkie istotne postanowienia z aneksu do konwencji HKC. Jego głównym celem jest zapobieganie wypadkom, urazom i innemu szkodliwemu wpływowi na zdrowie ludzkie i środowisko powstającemu na skutek recyklingu statków oraz ich ograniczenie, minimalizacja i - w stopniu, w jakim jest to wykonalne - wyeliminowanie. Celem rozporządzenia jest także zwiększenie bezpieczeństwa, ochrony zdrowia ludzkiego i środowiska morskiego Unii na każdym etapie cyklu życia statku, w szczególności dla zapewnienia, aby niebezpieczne odpady z recyklingu statków podlegały racjonalnemu ekologicznie gospodarowaniu. Rozporządzenie stosuje się do statków podnoszących banderę państwa członkowskiego Unii, ale także, w pewnym zakresie, do statków podnoszących banderę państw trzecich, wpływających do portu lub na kotwiczowisko państwa członkowskiego. Jego przepisy weszły w większości w życie 31 grudnia 2018 r. Wyjątek stanowią przepisy dotyczące posiadania na statku istniejącym (tzn. będącym w eksploatacji, a nie takim, który będzie w budowie gdy Konwencja wejdzie w życie) wykazu materiałów niebezpiecznych (IHM), które zaczną obowiązywać od 31 grudnia 2020 r.

Rozporządzenie 1257/2013 powiela standardy i mechanizmy Konwencji HKC, a nawet wymaga wdrożenia wytycznych, które zostały opracowane przez IMO dla HKC. W punkcie 5 preambuły do rozporządzenia można nawet wyczytać, iż celem niniejszego rozporządzenia jest ułatwienie szybkiej ratyfikacji konwencji z Hongkongu zarówno w Unii, jak i w państwach trzecich przez stosowanie proporcjonalnych kontroli statków i zakładów recyklingu statków (stocznie złomowe) w oparciu o tę konwencję. Istnieją jednak dwa godne uwagi obszary, w których rozporządzenie europejskie różni się od HKC. Pierwszy, to sposób, w jaki stocznie złomowe są dopuszczane (autoryzowane) do prowadzenia recyklingu, a drugi to określenie dwóch dodatkowych materiałów niebezpiecznych, które muszą być kontrolowane na statkach pływających pod banderą państwa UE.

W przypadku stoczni znajdujących się w krajach Unii Europejskiej rozporządzenie nakłada na każde państwo członkowskie obowiązek egzekwowania wymogów rozporządzenia i wydawania zezwoleń na eksploatację stoczni znajdujących się w jego jurysdykcji. Z drugiej strony, ponieważ rozporządzenie nie jest konwencją międzynarodową, to UE nie ma uprawnień do egzekwowania swoich wymogów w stosunku do stoczni znajdujących się poza UE, ani nie może oczekiwać, że administracje państw spoza UE zgodzą się lub nakażą stoczniom będącym pod ich jurysdykcją, aby funkcjonowały zgodnie z rozporządzeniem unijnym. Z tego powodu stocznie zlokalizowane poza Unią

⁶⁴ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1257/2013 z dnia 20 listopada 2013 r. w sprawie recyklingu statków oraz zmieniające rozporządzenie (WE) nr 1013/2006 i dyrektywę 2009/16/WE (Dz. Urz. UE L 330 z 10.12.2013, str. 1).

Europejską, które chcą znaleźć się w „Europejskim wykazie zakładów recyklingu statków”⁶⁵, mają obowiązek wystąpienia z takim wnioskiem do Komisji Europejskiej, przedstawiając dowód spełnienia wymagań zawartych w rozporządzeniu, wraz z certyfikatem wydanym przez „niezależnego weryfikatora”, który przeprowadził inspekcję obiektu. Ponadto stocznie muszą zaakceptować możliwość poddania się kontroli na miejscu przez Komisję Europejską lub jej przedstawicieli⁶⁶.

Druga różnica między HKC a Rozporządzeniem 1257/2013 polega na tym, że to ostatnie obejmuje dwa dodatkowe materiały niebezpieczne, które trzeba będzie kontrolować na statkach pływających pod banderą UE. Pierwszy z tych materiałów znajduje się w Załączniku I do rozporządzenia⁶⁷ i jest już zakazany w prawie Unii Europejskiej. Chodzi tu o kwas perfluorooktanosulfonowy (PFOS) i jego pochodne, który ma główne zastosowanie w niektórych piankach przeciwpożarowych na statkach. Drugi materiał jest wskazany w Załączniku II do rozporządzenia i jest to bromowany środek zmniejszający palność (HBCDD), który ma główne zastosowanie na statkach we wzbogaconym polistyrenie używanym do izolacji kriogenicznej, np. zbiorników na skroplony gaz, ale także w chłodniach.

Jak wspomniano wcześniej przepisy rozporządzenia 1257/2013 nie weszły w życie natychmiast po jego ogłoszeniu, a w rozporządzeniu określono harmonogram jego zastosowania, zgodnie z którym pierwsza wersja europejskiego wykazu zakładów recyklingu statków miała być opublikowana nie później niż 31 grudnia 2016 r. Komisja opublikowała pod koniec 2016 r. swoją pierwszą listę, która obejmowała 18 stoczni w 10 państwach członkowskich UE o maksymalnej rocznej zdolności recyklingu 303 065 LDT⁶⁸. W maju 2018 r. Komisja zaktualizowała swój pierwszy wykaz⁶⁹, zwiększając w ten sposób łączną liczbę zatwierdzonych stoczni w UE do 21 obiektów o maksymalnej rocznej zdolności recyklingu 329 917 LDT (z czego 86 815 LDT odpowiada trzem stoczniom brytyjskim, które straciły aprobatę w wyniku Brexitu w marcu 2019 r.)⁷⁰. W styczniu 2020 r. Komisja opublikowała nowy wykaz zakładów

⁶⁵ Europejski wykaz zakładów recyklingu statków sporządza Komisja na podstawie art. 16 rozporządzenia 1257/2013.

⁶⁶ Więcej na ten temat patrz art. 15 rozporządzenia 1257/2013.

⁶⁷ Treść Załączników (*Annexes*) I i II do rozporządzenia 1257/2013 odpowiada treści Dodatków (*Appendices*) 1 i 2 z Konwencji HKC (z wyżej omówionymi zmianami).

⁶⁸ LDT (*Light Displacement Tonnage*) to wyporność statku pustego wyrażona w tonach. Więcej na ten temat w rozdziale 3 artykułu omawiającym meandry sprzedaży statku na złom.

⁶⁹ Decyzja Wykonawcza Komisji (UE) 2018/684 z dnia 4 maja 2018 r. zmieniająca decyzję wykonawczą (UE) 2016/2323 ustanawiającą europejski wykaz zakładów recyklingu statków zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1257/2013 (Dz. Urz. UE L 116 z 07.05.2018, str. 47).

⁷⁰ N. Mikelis, *op. cit.*, s. 237.

recyklingu statków⁷¹, który obejmuje 34 stocznie europejskie i 7 zakładów poza unijnych (6 tureckich i jeden z USA). Do kwietnia 2020 r. do Komisji zgłoszono 37 wniosków o wpisanie na listę stoczni z państw trzecich: 4 z Chin, 2 z USA, 11 z Turcji i 20 z Indii. Wnioski te nadal są rozpatrywane⁷².

Efektem wykonania przepisów UE w sprawie recyklingu statków jest to, że statki pływające pod banderą państwa unijnego powinny posiadać wykaz materiałów niebezpiecznych, podlegać przeglądom, być certyfikowane i poddane recyklingowi, zgodnie z nowym rozporządzeniem, począwszy od wcześniejszej z dwóch następujących dat: a) 6 miesięcy po tym jak stocznie umieszczone w europejskim wykazie zakładów recyklingu statków osiągną łączną zdolność recyklingu 2,5 miliona LDT lub b) 31 grudnia 2018 r. Do końca 2018 r. państwa unijne nie wydały tylu zezwoleń swoim stoczniom, aby wpisać je do wykazu i spełniły one warunek sumarycznej zdolności recyklingu, zatem rozporządzenie zaczęło być stosowane w tym zakresie dopiero od 31 grudnia 2018 r.

Od tej daty statki pod banderą państwa UE zostały wyłączone z zakresu europejskiego rozporządzenia w sprawie przemieszczania odpadów 1013/2006⁷³, podczas gdy statki pływające pod banderą nieunijną wypływające z portów Unii Europejskiej i przeznaczone do recyklingu nadal podlegają rozporządzeniu 1013/2006, które zabrania ich „przemieszczenia” do krajów rozwijających się. Ponadto od 31 grudnia 2020 r. wszystkie statki odwiedzające porty Unii Europejskiej, niezależnie od ich bandery, będą musiały posiadać na burcie wykaz materiałów niebezpiecznych (IHM)⁷⁴. Poniżej pokazano pierwszą stronę wykazu materiałów niebezpiecznych statku Green Cooler podnoszącego banderę Bahamów.

Ponieważ konwencja HKC nie będzie jeszcze do tego czasu obowiązywać, statki będą otrzymywać od swoich administracji morskich (*Flag States*) albo „świadczenie inwentaryzacji materiałów niebezpiecznych” (statki unijne), albo „zaświadczenie o zgodności” (statki podnoszące banderę państwa trzeciego)⁷⁵, a nie przewidziany przez konwencję Międzynarodowy certyfikat inwentaryzacji materiałów niebezpiecznych (*International Certificate on Inventory of Hazardous Materials*). Kopię takiego „zaświadczenia o zgodności” (*Statement of Compliance*) dla statku pod Banderą Bahamów pokazano dalej.

⁷¹ Decyzja Wykonawcza Komisji (UE) 2020/95 z dnia 22 stycznia 2020 r. zmieniająca decyzję wykonawczą (UE) 2016/2323 ustanawiającą europejski wykaz zakładów recyklingu statków zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1257/2013 (Dz. Urz. UE L 18 z 23.01.2020, str. 6).

⁷² DNV-GL, *Ship Recycling: Navigating a complex regulatory landscape*, June 2020, s. 4.

⁷³ Rozporządzenie (WE) Nr 1013/2006 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 14 czerwca 2006 r. w sprawie przemieszczania odpadów (Dz. Urz. UE L 190. z 12.07.2006, str. 1).

⁷⁴ Art. 5 ust. 2 akapit pierwszy i trzeci oraz art. 12 ust 1 i 8 rozporządzenia 1257/2013.


⁷⁵ Art. 9 i 12 rozporządzenia 1257/2013.

Inventory of Hazardous Materials

Green Management - GREEN COOLER


EU - SRR additives (PFOS/HBCDD)

Part 1 - Materials listed in Table A/B (mandatory)



Kiwa Oesterbaai
Maritime & Offshore

Hongkongstraat 5
3047 BR Rotterdam
The Netherlands
+31 (0)10 – 208 84 44
www.kiwaesterbaai.com



Project Number : MA-018P005573

Location : Tuzla, Turkey


Survey Period : 08-02-2018

Client : Green Management


Contact : Mr.

Version : v1.0


Date : 2018-03-09




07-D070076c




02-D020034.01



140270-2013 OTH-MLD-DNV



04183028



RINA

Warto na koniec zauważyć, że w rozporządzeniu 1257/2013 znajduje się kilka nieprecyzyjnych i niejednoznacznych sformułowań, takich jak wymóg aby stocznie złomowe prowadziły prace z „wybudowanych struktur” (art. 13 ust. 1 lit. c), wymaganie, że aby znaleźć się w europejskim wykazie zakładów recyklingu stoczni złomowa musi „kontrolować wszelkiego rodzaju wycieki, w szczególności w strefach międzyplywowych” (art. 13 ust. 1 lit. f) oraz zapewnić „prowadzenie prac z materiałami niebezpiecznymi i odpadami wytwarzanymi podczas procesu recyklingu statków jedynie na nieprzepuszczalnych podłożach ze skutecznymi systemami odwadniającymi” (art. 13 ust. 1 lit. g (i)).

**STATEMENT OF COMPLIANCE ON
INVENTORY OF HAZARDOUS MATERIALS**

No GDA0/LLU/20200127142808

This statement shall be supplemented by Part I of the Inventory of Hazardous Materials

Issued under the provisions of the Hong Kong International Convention for the Safe and Environmentally Sound Recycling of Ships, 2009 (hereinafter referred to as "the Convention")

by BUREAU VERITAS

Name of Ship	Distinctive Number or Letters	Port of Registry	Gross Tonnage	IMO Number
BV No : 37587H				
GREEN COOLER	C6XJ4	NASSAU	5084	8804543

Name and address of shipowner: GREEN SHIPPING AS , Bradbenken 1 5003 , Norway
 IMO registered owner identification number: 5151922
 IMO company identification number: 5567872
 Date of Construction:
 - Date of building contract: -
 - Date on which keel was laid or ship was at a similar stage of construction: **30 Sep 1988**
 - Date of delivery: **20 Mar 1990**

Particulars of Part I of the Inventory of Hazardous Materials

Part I of the Inventory of Hazardous Materials identification/verification number : GDA0/2019/J5009

Note: Part I of the Inventory of Hazardous Materials, as required by regulation 5 of the Annex to the Convention, is an essential part of the International Certificate on Inventory of Hazardous Materials and must always accompany the International Certificate on Inventory of Hazardous Materials. Part I of the Inventory of Hazardous Materials should be compiled on the basis of the standard format shown in the guidelines developed by the Organization.

THIS IS TO CERTIFY:

1. That the ship has been surveyed in accordance with regulation 10 of the Annex to the Convention; and
2. That the survey shows that Part I of the Inventory of Hazardous Materials fully complies with the applicable requirements of the Convention.

Completion date of the survey on which this Statement is based : 22/01/2020
 This Statement is valid until **21 January 2025**
 Issued at Gdansk , Poland , on the 22 January 2020



**BUREAU
VERITAS**



BUREAU VERITAS
MARINE & OFFSHORE
INTERNATIONAL REGISTER

By Order of the Secretary

NE 8360 - Page 1/1

Chociaż przepisy rozporządzenia unijnego są bardzo podobne do postanowień z Konwencji HKC, to jednak powyższe wymagania nie pochodzą z tekstu konwencji. Interpretacja znaczenia tych sformułowań należy do Komisji Europejskiej, która rozpatruje wnioski zakładów recyklingu, w tym stoczni złomowych z państw trzecich, o wpisanie ich do europejskiego wykazu. Specjaliści z zakresu recyklingu na świecie zauważają, że chociaż wymagania te mogą wydawać się niekontrowersyjne i rozsądne, to wydaje się, że można je wykorzystać do uzasadnienia zakazu wprowadzania statków na plażę celem ich rozbiórki⁷⁶.

⁷⁶ N. Mikelis, *op. cit.*, s. 235. Warto też za autorem dodać, że podczas konsultacji nad tekstem rozporządzenia 1257/2013 przedstawicielom Rady Europejskiej udało się odrzucić proponowany

3. SPRZEDAŻ STATKU NA ZŁOM. OBOWIĄZKI ARMATORA WYNIKAJĄCE Z KONWENCJI HKC.

W praktyce obrotu właściciel statku nie zawiera umowy sprzedaży bezpośrednio ze stoczną złomową. Zawiera ją z pośrednikiem, który podejmuje się kupna statku, przekazania go do stoczni złomowej, nadzorowania procesu recyklingu i przekazania właścicielowi informacji o zakończeniu recyklingu (wymaganej przez prawidło 25 aneksu do HKC). Jednym z największych tego typu podmiotów jest Global Marketing Systems Inc. (GMS)⁷⁷.

Statki sprzedawane są z reguły „na wagę”, tzn. brana pod uwagę jest masa pustego statku (*lightship*), ale strony mogą się umówić, że za niektóre elementy wyposażenia statku, a także paliwo i oleje kupujący zapłaci osobno. Prawie wszystkie transakcje kupna – sprzedaży dotyczące statków przeznaczonych do recyklingu są wyceniane w dolarach amerykańskich (USD) za tonę długą⁷⁸ „statku pustego”. Statek pusty, a konkretnie wyrażona w tonach wyporność statku pustego (*Light Displacement Tonnage* – LDT), to wyporność statku bez ładunku, bez paliwa i olejów smarnych silnika głównego i silników pomocniczych, bez lub z olejem hydraulicznym znajdującym się w układach hydraulicznych i wodą potrzebną do napełnienia kotłów statkowych. Statek pusty nie obejmuje załogi, pasażerów, zapasów, paliwa, balastu, wody pitnej, farb, ładunku, płynów i stałych statkowych oraz wszystkich innych elementów, które nie są przymocowane do statku. LDT⁷⁹ ma znaczenie w transakcjach recyklingu statków, ponieważ stanowi podstawę do oszacowania wagi stali na statku i przybliżonych ilości różnych innych materiałów mających wartość handlową,

przez Parlament Europejski tekst, który zakazywał złomowania statków metodą wprowadzenia ich na brzeg (*beaching*). Ponadto autor wskazuje, że wspomniana wcześniej *NGO Shipbreaking Platform* od początku swojego istnienia prowadząc kampanię na rzecz zakazu stosowania tej metody i zaprzestania recyklingu statków w Azji Południowej, sprzeciwiała się uchwaleniu HKC, głównie dlatego, że Konwencja nie zakazuje tej metody recyklingu statków. Organizacja ta również sprzeciwiała się opracowaniu rozporządzenia unijnego w sprawie recyklingu statków (1257/2013), ponieważ postrzegala to jako poniesienie przez Unię Europejską fiaska w stosowaniu Konwencji bazylejskiej i związanego z nią rozporządzenia w sprawie przemieszczania odpadów (1013/2006). Od czasu przyjęcia nowego rozporządzenia w 2013 r. *NGO Shipbreaking Platform* naciska na Komisję Europejską, aby ta interpretowała przepisy rozporządzenia 1257/2013, jako zakazujące metody *beaching*.

⁷⁷ www.gmsinc.net/gms_new.

⁷⁸ Tona długa (*long ton*) = 1,016 tony metrycznej.

⁷⁹ LDT definiowana jest w rozporządzeniu 1257/2013 jako „tony masy statku pustego (LDT)”, które oznaczają masę statku wyrażoną w tonach bez ładunku, paliwa, oleju smarnego w zbiornikach magazynowych, wody balastowej, wody słodkiej i wody zasilającej, zużywalnych zapasów, jak również pasażerów i załogi wraz z ich bagażem i jest sumą masy kadłuba, konstrukcji, maszyn, wyposażenia oraz urządzeń statku.

należących do statku, które można uzyskać w procesie recyklingu statku.

Armator (właściciel) statku, który rozważa sprzedaż statku do recyklingu, zwykle kontaktuje się z brokerem specjalizującym się w recyklingu statków. Następnie broker oferuje statek różnym podmiotom specjalizującym się w handlu statkami wycofanymi z eksploatacji, takim np. jak wyżej wspomniany GMS lub Sicaro Group Corp. z Saint Kitts & Navis. Broker reprezentuje i doradza armatorowi (sprzedającemu) podczas negocjacji prowadzących do zawarcia porozumienia zwanego *Memorandum of Agreement* (MoA). Po sfinalizowaniu sprzedaży broker otrzymuje od sprzedającego prowizję za swoje usługi, która zwykle stanowi ustalony procent wartości zamówienia (standard branżowy to 1%)⁸⁰.

Średnia cena za 1 tonę statku przeznaczonego na złom wynosi obecnie około 350 USD⁸¹. Ceny statków różnią się w zależności od typu statku⁸², ale głównie zależą od tego, gdzie znajduje się stocznia złomowa. Te różnice są niewielkie pomiędzy państwami Azji południowo-wschodniej, ale znaczne w stosunku do Turcji i Chin. W pierwszym kwartale 2018 r. dla Bangladeszu, Pakistanu i Indii wynosiły one od 440 do 465 USD za jedną tonę LDT, natomiast w trzecim kwartale 2020 r. ceny spadły do 320 – 370 USD za tonę. Ceny w Turcji są niższe i wynosiły w 2018 r. od 295 do 305 USD za tonę, a w 2020 r. od 195 do 215 USD za tonę. Stocznie chińskie oferowały na początku 2018 r. od 210 do 230 USD za LDT, a więc ponad dwukrotnie mniej niż stocznie państw Azji południowo-wschodniej⁸³. W 2020 r. Chiny nie przyjmowały zamówień na recykling obcych statków.

Prawie wszystkie statki handlowe są sprzedawane do recyklingu za pośrednictwem podmiotów, które kupują statki za gotówkę (*cash buyers*)⁸⁴, a następnie sprzedają je z zyskiem stoczni zajmującej się recyklingiem, która zwykle płaci bankowym listem kredytowym. Kupujący przejmuje własność statku, aczkolwiek na ograniczony czas. Kupcy płacący gotówką za statki są integralną częścią branży morskiej. Zapewniają armatorowi niezbędne usługi w postaci wiedzy o wyspecjalizowanym i trudnym rynku, redukcję ryzyka, płatność gotówką znacznej zaliczki w momencie podpisania porozumienia MoA („*Deposit*” w formularzach DEMOLISHCON i RECYCLECON, o których mowa dalej)

⁸⁰ N. Mikelis, *op. cit.*, s. 220.


⁸¹ Dla porównania, za złomowane w 1936 r. dwa brytyjskie statki pasażerskie *Mauretania* i *Olympic* zapłacono odpowiednio 78 000 i 100 000 funtów, co dawało średnio nieco ponad 2 funty za tonę. Źródło: Shipping Wonders of the World, *The Shipbreaking Industry*, <https://www.shippingwondersoftheworld.com/shipbreaking.html> (dostęp: 06.12.2020).

⁸² Masowce są tańsze niż kontenerowce, te zaś są tańsze niż zbiornikowce.

⁸³ Źródła: GMS Weekly (<https://hellenicshippingnews.com/gms-week-12-peak-reached/>) – dane z 2018 r. oraz GMS Leadership (<https://hellenicshippingnews.com/gms-week-42-settling-down/>) – dane z 2020 r. (dostęp do danych: 19.11.2020 r.).

⁸⁴ N. Mikelis, *op. cit.*, s. 220.

oraz resztę gotówki (w przeciwieństwie do zwykłych w tego typu transakcjach płatności akredytywą) przy odbiorze statku. Poniżej pokazano fragment umowy sprzedaży statku Green Music.

		RECYCLECON STANDARD CONTRACT FOR THE SALE OF VESSELS FOR GREEN-RECYCLING	
		PART I	
1. Place and Date of Contract (Cl. 1): Lysaker, 11th April 2019			
2. Sellers/Place of business (state full style and address) (Cl. 1) Green Shipping AS, Bradbenken 1, 5935 Bergen, Norway		3. Buyers/Place of business (state full style and address) (Cl. 1) Sicaro Group Corp. P.O.Box 556, Main Street, Charlestown, Nevis. To be guaranteed by GMS	
5. Name of Vessel (Cl. 1, 6(b)) GREEN MUSIC		6. Type of Vessel (Cl. 1, 6(b)) Reefer	4. Ship Recycling Facility (state full style and address) (Cl. 1) To be informed by Buyers, supported by docapics, latest before arrival Alang.
8. Flag (Cl. 1, 6(b)) Bahamas	9. Place of registry (Cl. 1, 6(b)) Nassau	7. Year and place built (Cl. 1, 6(b)) 1990 – The Netherlands	
10. IMO number (Cl. 1, 6(b)) 822595			
11. Light Displacement Tonnage (state metric or long tons) (Cl. 1, 8(a)) (a) Lightweight 3045 mt (b) Deductions 7,4 mt Sub to changes + 18 mt for insulation (c) Contractual Weight ((a)-(b)) 3019,60 mt / 2971,91 t		12. Purchase Price in figures and letters (state both lump sum price and the equivalent price per ton Contractual Weight)(Cl. 3) (a) Lump sum price Hundred and Fifty C 11/100 less 3% adic 3: USD Thir Thirty Five and 22/ (b) Equivalent price per ton Contractual Weight USD 421,- it net tdt less 3% adicom being deducted at source.	
13. Deposit (Cl. 4, 5) (a) State percentage of purchase price 20 / USD 250.234,82 (b) State name and place of bank to which the deposit shall be paid DN Norway See Box 14.		14. Sellers' bank (state name and place and bank account details to which the balance of the purchase price shall be paid) (Cl. 4, 5) DNB, N-5020 Bergen, Norway Acc Swi Favour: Green Shipping A/S	
15. Place of closing (Cl. 1, 6) Bergen, Sellers office		16. Place of Delivery (Cl. 1, 2, 9(a)) Official anchorage Alang	

Transakcja kupna-sprzedaży zostaje zrealizowana wraz z zapłatą brakującej kwoty zakupu armatorowi i podpisaniem dokumentu *Protocol of Delivery and Acceptance* (PoDA) pomiędzy armatorem i kupującym.

W większości przypadków przekazanie statku kupującemu odbywa się na kotwiczowisku stoczni recyklingowej lub, rzadziej, w uzgodnionym porcie lub na kotwiczowisku w innym kraju niż ten, w którym funkcjonuje zakład recyklingu. W każdym przypadku armator musi wyrejestrować statek i uzyskać zaświadczenie od władz państwa bandery potwierdzające, że statek został wykreślony z jego rejestru i nie ma zaległej hipoteki. Jeżeli umowa sprzedaży stanowi, że statek jest dostarczony na kotwiczowisko zakładu recyklingu, nabywca statku (*cash buyer*) nie musi ponownie rejestrować statku ani uzyskiwać nowych certyfikatów dla statku od państwa bandery, ponieważ podróż z kotwiczowiska do stoczni złomowej jest krótka i przebiega po wodach państwa, na którego terytorium znajduje się stocznia. Z drugiej strony, gdy statek jest zgodnie z umową dostarczany kupującemu do określonego miejsca lub portu w państwie

innym niż państwo, w którym znajduje się stocznia złomowa, to przed wyruszeniem w podróż międzynarodową do miejsca recyklingu kupujący musi obsadzić statek załogą, zarejestrować go ponownie w państwie bandery, uzyskać ważne niezbędne certyfikaty i ubezpieczyć go na czas trwania podróży do miejsca przekazania. Kilka otwartych rejestrów ułatwia takie krótkoterminowe rejestracje i z tego powodu statystyki recyklingu statków według kraju rejestracji zwykle pokazują nieproporcjonalną liczbę statków poddanych recyklingowi dla tych bander w porównaniu z ich flotą statków w eksploatacji⁸⁵.

Warunkiem przyjęcia statku przez stocznnię do złomowania jest posiadanie przez statek wykazu materiałów niebezpiecznych, o którym mowa i w rozporządzeniu 1257/2013 i w prawidło 5 aneksu do Konwencji HKC (*Inventory of Hazardous Materials – IHM*)⁸⁶, dlatego właściciel (armator) statku jeszcze przed zawarciem umowy sprzedaży statku na złom powinien zlecić sporządzenie dla statku wykazu IHM. Wykazy takie przygotowują wyspecjalizowane certyfikowane przedsiębiorstwa, opierając się na Wytycznych zawartych w rezolucji MEPC.269(68)⁸⁷.

Umowy sprzedaży statku w celu recyklingu, zawierane zwykle na formularzach umownych, takich na przykład, jak BIMCO RECYCLECON (*Standard Contract for the Sale of Vessels for Green Recycling*), nakładają na sprzedającego (właściciela statku) obowiązek dostarczenia kupującemu I części IHM (zawierającej spis materiałów niebezpiecznych jakie są na statku) zaraz po zawarciu umowy sprzedaży oraz część II i III wykazu IHM (które zawierają wykazy znajdujących się na statku produktów potencjalnie niebezpiecznych, takich jak oleje, farby, smary, gazy – część II, lub wyposażenia i zapasów statkowych potencjalnie niebezpiecznych, takich jak osprzęt elektryczny i elektroniczny, oświetleniowy i wyposażenie kabin – część III) na przyście statku do miejsca przekazania go kupującemu (*place of delivery*), którym – jak już wcześniej powiedziano – jest zwykle kotwiczowisko w pobliżu stoczni złomowej.

Właściciele statków są lub powinni być odpowiedzialni za standardy, zgodnie z którymi ich statki są poddawane recyklingowi. Jednak zbycie statku kończącego swoją eksploatację wiąże się z przeniesieniem prawa własności, najpierw z armatora (a dokładniej z właściciela statku) na kupującego za gotówkę,

⁸⁵ N. Mikelis, *ibidem*.

⁸⁶ Obowiązek posiadania wykazu materiałów niebezpiecznych, o którym mowa i w rozporządzeniu i w prawidło 5 aneksu do HKC jest jednym z kluczowych postanowień tej konwencji.

⁸⁷ Opracowanie zawierające Wykaz materiałów niebezpiecznych dla konkretnego statku jest zwykle kilkuset stronicowym dokumentem zawierającym opis statku, informacje o materiałach niebezpiecznych na nim się znajdujących, ich ilości i położenie na statku (w tym szkice i zdjęcia), zalecenia dla załogi, certyfikaty laboratoryjne pobranych próbek oraz świadectwa uwiarygadniające profesjonalizm podmiotu dokonującego inspekcji na statku i przygotowującego Wykaz (zwykle jest to potwierdzenie towarzystwa klasyfikacyjnego).

a następnie z kupującego na przedsiębiorstwo recyklingowe. Z chwilą przeniesienia własności stary właściciel statku przestaje czerpać korzyści ze statku oraz przestaje mieć obowiązki wynikające z posiadania statku (niezależnie od tego, czy statek jest sprzedawany w celu recyklingu, czy do dalszej eksploatacji). Dlatego nierealistyczne jest oczekiwanie, że armatorzy będą prawnie odpowiedzialni za to, co stanie się po sprzedaży ich statku, chyba że sprzedający (armator) naruszy prawo przez sposób, w jaki sprzedaje swój statek. Uważa się, że tak będzie w przypadku nowego rozporządzenia Unii Europejskiej w sprawie recyklingu statków (1257/2013), które zabrania statkom pływającym pod banderą europejską recyklingu w stoczniach, które nie są uwzględnione w europejskim wykazie zakładów recyklingu⁸⁸. Jednak nawet w tym przypadku – ponieważ właściciele statków nie sprzedają swoich statków bezpośrednio stoczniom – może pojawić się poważna wątpliwość, czy sprzedaż statku pod banderą unijną za pośrednictwem kupującego i poddanie recyklingowi poza zakresem rozporządzenia unijnego może stanowić naruszenie prawa. Dzieje się tak, ponieważ w momencie przeniesienia własności na kupującego statek musi zostać wyrejestrowany z europejskiego rejestru, a późniejsza sprzedaż do „niezatwierdzonej” przez Komisję stoczni miałaby miejsce poza zakresem rozporządzenia unijnego.

Nawet gdyby sądy europejskie zdecydowały w przyszłości, że armator sprzedający statek pod banderą państwa unijnego może zostać pociągnięty do odpowiedzialności za działania nowego właściciela, tj. kupującego za gotówkę, to armator nadal będzie miał drogę ucieczki przez zmianę bandery swojego statku przed sprzedażą do recyklingu, tak aby statek nie był objęty zakresem rozporządzenia unijnego. Z powyższych rozważań wynika, że przynajmniej obecnie nie można obarczać armatorów (właścicieli statków) żadną odpowiedzialnością prawną za sposób, w jaki poddają oni recyklingowi swoje statki.

Niezależnie od odpowiedzialności prawnej i moralnej, istnieje obecnie inny rodzaj odpowiedzialności, który zyskuje na coraz większej popularności. Jest to społeczna odpowiedzialność biznesu (*corporate social responsibility* – CSR), która w rzeczywistości jest podejściem biznesowym polegającym na dobrowolnym wzięciu odpowiedzialności za wpływ przedsiębiorstwa na środowisko i dobro społeczne. CSR dotyczy działań, które wykraczają poza to, co może być wymagane przez przepisy. Główną korzyścią wynikającą z włączenia CSR do zasad i procedur przedsiębiorstwa jest przewaga marketingowa wśród jego klientów i szerzej ujmując – społeczności. To może wyjaśniać, dlaczego większość przedsiębiorstw żeglugowych, które przyjęły CSR, to spółki notowane na giełdzie lub przedsiębiorstwa, które lub których klienci są bezpośrednio narażeni na naciski opinii publicznej⁸⁹.

⁸⁸ N. Mikelis, *op. cit.*, s. 239.

⁸⁹ N. Mikelis, *op. cit.*, s. 240.

CSR to jedyny rodzaj odpowiedzialności, który może zmotywować armatora do zastanowienia się i wybrania najbardziej odpowiedniej stoczni recyklingowej dla jego statku wycofywanego z eksploatacji. Nie jest tylko teoria, ale obraz tego, co dzieło się na rynku w ciągu ostatnich kilku lat, biorąc pod uwagę niewielką liczbę znanych i wpływowych przedsiębiorstw żeglugowych, którym udało się stworzyć dwupoziomowy rynek między „normalnym” recyklingiem, a odpowiedzialnym (lub „zielonym”) recyklingiem⁹⁰.

4. FORMULARZE UMÓW ZŁOMOWANIA STATKÓW

W praktyce obrotu morskiego funkcjonują dwa wzory umów sprzedaży statku w celu złomowania: DEMOLISHCON i RECYCLECON. Oba zostały przygotowane przez Komisję Dokumentacyjną BIMCO.

4.1. FORMULARZ DEMOLISHCON

DEMOLISHCON to standardowa umowa⁹¹ sprzedaży statków do rozbiórki i recyklingu. Pierwsza wersja umowy DEMOLISHCON pochodzi z 2001 r. Formularz ten został zalecony do stosowania przez IMO w rezolucji A.962(23) z 2004 r.⁹², w sekcji 9.2.2 (*Implementation*), a więc jeszcze przed uchwaleniem konwencji HKC. Obecnie stosowane wzorce pochodzą właśnie z 2004 r. i powołują się w swojej preambule na tę rezolucję IMO. W preambule formularza strony umowy oświadczają, że sprzedaż statku będzie odbywać się zgodnie z postanowieniami umowy, które w szczególności zawierają zobowiązanie do stosowania się do rezolucji IMO A.962(23) w sprawie recyklingu statku zgodnie z postanowieniem klauzuli 17 zatytułowanej *Safety and Environment* (Bezpieczeństwo i środowisko).


Formularz DEMOLISHCON składa się, podobnie jak większość współczesnych formularzy BIMCO, z dwóch części.

Część I (*Part I*) stanowi zbiór rubryk (*box-layout*) do wypełnienia przez strony. Inaczej jednak niż w innych formularzach BIMCO, ta część jest bardziej rozbudowana i obejmuje aż 48 rubryk, które zajmują dwie pierwsze strony umowy (w porównaniu z jednostronicowymi pierwszymi częściami w innych tego typu formularzach). W części I strony wprowadzają podstawowe informacje o sobie (rubryki 1-5), o statku, który jest przedmiotem umowy (rubryki 6-36),

⁹⁰ N. Mikelis, *ibidem*.

⁹¹ Na temat umów standardowych BIMCO patrz C. Łuczywek, *Wzorcowe formularze dokumentów żeglugowych. Wkład BIMCO w ich tworzenie i rozwój*, Prawo Morskie 2020, t. XXXVIII, s. 21 i n.

⁹² Resolution A.962(23) IMO Guidelines on Ship Recycling, z 4 marca 2004 r.

1. Place and Date of Contract	BIMCO STANDARD CONTRACT FOR THE SALE OF VESSELS FOR DEMOLITION AND RECYCLING CODE NAME: "DEMOLISHCON" 
2. Sellers/Place of business (state full style and address)	
4. Managers of the Vessel (state full style and address)	5. Registered Owners' P&I Club
7. Type of Vessel	6. Name of Vessel (state also previous names, if any)
	8. Year and place built /

cenie zakupu oraz zaliczce, którą kupujący deklaruje wpłacić na rachunek sprzedającego (rubryki 37-39). Strony oznaczają też miejsce i czas dostarczenia statku kupującemu oraz datę, od której kupujący może odstąpić od umowy (rubryki 41-43). Ostatnich kilka rubryk części I formularza DEMOLISHCON zawiera miejsce na wprowadzenie przez strony informacji o możliwości przyjęcia na statek w miejscu jego dostarczenia przedstawicieli kupującego, sposób i miejsce rozwiązywania sporów, sposoby zawiadamiania i komunikacji między stronami, a także wskazanie liczby klauzul dodatkowych do umowy.

Zawarte w części I formularza informacje o statku są dosyć szczegółowe i ważne, szczególnie dla kupującego. Oprócz standardowych informacji o wymiarach, pojemności i wyporności statku armator (sprzedający) deklaruje ciężar statku pustego (LDT) w tonach długich (*long tons*), który jest podstawą do kalkulacji ceny kupna, ilość balastu stałego, jeżeli taki jest na statku, elementy, które armator zamierza zdjąć ze statku przed jego przekazaniem (*removals*) oraz ważne części zapasowe, takie jak śruba napędowa, zapasowy wał i kotwica (z łańchem lub bez niego).

DEMOLISHCON wymaga dodatkowych i odrębnych informacji dla statków „suchych” (*dry cargo vessels*), tzn. statków przewożących wyłącznie ładunki suche, oraz dla zbiornikowców (rubryki 29-34). W przypadku statków suchych formularz wymaga wskazania rodzaju materiału izolacyjnego użytego w ładowniach chłodzonych, osprzętu przeładunkowego, liczby ładowni oraz stanu zabezpieczenia powłoką malarską powierzchni zbiorników balastowych. Dla zbiornikowców formularz wymaga określenia rodzaju materiału, z którego zbudowane są nagrzewnice w zbiornikach, materiału z którego zbudowane są linie ładunkowe oraz, podobnie jak w przypadku statków suchych, stanu zabezpieczenia powłoką malarską powierzchni zbiorników ładunkowych. Od tych wszystkich informacji zależy końcowa wynegocjowana cena statku (*purchase price*), którą w formularzu wpisuje się w dwojaki sposób: jako cenę

całkowitą (*lump sum price*) oraz cenę za 1 tonę statku (*price per long ton light displacement*).

Część II (*Part II*) formularza zawiera standardowe warunki umowy zebrane w dwudziestu dwóch szczegółowych klauzulach, poprzedzonych preambułą, o której była wcześniej mowa, oraz jedną definicją, wyjaśniającą pojęcie „*Banking days*”.

PART II			
"DEMOLISHCON" Standard Contract for the Sale of Vessels for Demolition and Recycling			
Preamble	1	(v) a written undertaking by the Sellers to instruct the	70
The party stated in Box 2 (hereinafter "the Sellers") has	2	Master or their agents to promptly release and deliver	71
agreed to sell and the party stated in Box 3 (hereinafter "the	3	the Vessel to the Buyers;	72
Buyers") has agreed to buy the Vessel stated in Box 6 on	4	(vi) a certified copy of the minutes of the Board of	73
the following terms and conditions which, in particular,	5	Directors and/or shareholders resolution, as appropriate,	74
include an undertaking to comply with the IMO Resolution	6	appropriate, according to which they decide the sale of the	75
A.962(23) IMO Guidelines on Ship Recycling (hereinafter the	7	Vessel and a copy of the power of attorney authorizing	76
"IMO Guidelines") in accordance with Clause 17 (Safety and	8	the signature of the bill of sale;	77
Environment).	9	(vii) a certificate according to which the Sellers	78
Definition	10	guarantee that at the time of delivery the Vessel is free	79
"Banking Days" are days on which banks are open both in	11	from all encumbrances and maritime liens or any other	80
the country of the currency stipulated for the purchase price	12	debts whatsoever.	81
in Clause 2 and at the place of closing.	13	5.2 At the time of delivery the Buyers and the Sellers	82
1. Outright Sale	14	shall sign a protocol of delivery and acceptance	83
The Vessel has been accepted by the Buyers without	15	confirming the date and time of delivery of the Vessel.	84
inspection and the sale is outright and definite subject	16	The Sellers shall make available to the Buyers copies	85
only to the terms and conditions of this Contract.	17	of the documents listed in sub-clauses 5.1 (i) to (vi)	86
2. Purchase Price	18	as soon as possible after the signing of this Contract,	87
The purchase price is the sum stated in Box 37(a)	19	but no later than 3 days prior to the date of the Sellers	88
		tendering notice of readiness for delivery.	89

Nie wdając się w szczegółową analizę wszystkich 22 klauzul, warto odnieść się do zagadnień zawartych w kilku klauzulach, które nie zostały omówione dalej w formularzu RECYCLECON, lub których treść różni się od tamtych w znaczny sposób. Pierwsza z klauzul, zatytułowana *Outright sale* (Sprzedaż bezpośrednia), jest jedną z ważniejszych w całej umowie, albowiem stanowi o kupnie statku za gotówkę i bez konieczności oglądania go przez kupującego (*cash buyer*). W klauzuli nr 5 (*Financial documentation*) strony ustalają, jakie dokumenty armator (sprzedający) ma dostarczyć kupującemu w zamian za przekazaną przez kupującego sumę. Są wśród nich między innymi: *bill of sale*, w którym armator przenosi prawo własności statku na kupującego i deklaruje, że statek jest wolny od jakichkolwiek obciążeń, w tym hipoteki morskiej; wyciąg z rejestru potwierdzający, że armator jest zarejestrowany jako właściciel statku oraz że na statku nie ciąży obciążenia, podatki, hipoteki typu *mortgage*; pisemne zobowiązanie armatora, że wystąpi do państwa bandery o wyrejestrowanie statku najpóźniej w ciągu czterech tygodni od przekazania go kupującemu; pisemne zobowiązanie armatora, że poinstruuje kapitana, aby niezwłocznie wydał statek kupującemu; oraz dodatkowe oświadczenie armatora, w którym gwarantuje on, że w chwili przekazania statku jest on wolny od obciążeń, przywilejów i nie ciąży na nim żadne długi.

Klauzula 7 (*Notice of Readiness for Delivery*) wymaga od armatora, aby powiadomił kupującego o tym, że statek jest gotowy do przekazania. Do Noty Gotowości armator ma obowiązek dołączyć dokumenty, których opis zawarty jest w treści klauzuli. Klauzula 10 (*Beaching*) nakłada obowiązki zarówno na

armatora jak i na kupującego. Armator ma pomóc kupującemu w osadzeniu statku na plaży w miejscu przeznaczonym do rozbiórki statku oraz utrzymać szkieletową załogę na statku do 10 dni od chwili jego przekazania kupującemu. Samo osadzenie statku na plaży (*beaching*), które obejmuje przejście statku z kotwiczowiska zewnętrznego na miejsce rozbiórki, odbywa się na koszt i ryzyko kupującego. Od kapitana statku wymaga się, aby współpracował z kupującym i przygotował statek do osadzenia na plaży pod względem zanurzenia i przegłębienia. Kupujący zobowiązuje się natomiast do dołożenia starań w zapewnieniu bezpiecznego zejścia załogi ze statku po osadzeniu go na lądzie oraz do opłacenia załogi i ubezpieczenia jej podczas operacji *beachingu*.

Klauzula 12 (*Light Displacement Tonnage (LDT)*) stanowi, że weryfikacja LDT statku będzie robiona w oparciu o statkową Informację o stateczności (*Stability Booklet* – dokument wymagany przez konwencję SOLAS)⁹³, potwierdzoną przez instytucję klasyfikacyjną. W klauzuli 16 strony deklarują, że statek jest sprzedawany tylko w celu rozbiórki i recyklingu, a kupujący zobowiązuje się, że nie będzie sam eksploatował statku ani nie sprzeda statku osobie trzeciej w innym celu niż rozbiórka lub recykling. Klauzula 17 (*Safety and Environment*) zawiera informację o tym, że strony znają Wytyczne IMO w sprawie recyklingu statków⁹⁴. Armator zobowiązuje się dołożyć starań w przekazaniu kupującemu informacji związanych z zaleceniami których wynikają z wytycznych, a kupujący zobowiązuje się dołożyć starań do zastosowania się do tych zaleceń. Ponadto kupujący zapewnia, że po przejęciu statku umożliwi przedstawicielowi armatora wizytę w zakładzie recyklingu w celu oceny czy prowadzony proces recyklingu jest bezpieczny i przyjazny dla środowiska.

W klauzuli 19 i 20 określone są uprawnienia stron w przypadku gdyby któraś z nich nie wywiązała się ze swoich podstawowych zobowiązań. Dwie ostatnie klauzule formularza DEMOLISHCON, nr 21 i 22, ustalają sposób postępowania w przypadku powstania sporu z umowy (21. *Dispute Resolution Clause*) oraz sposób notyfikacji i komunikacji między stronami (22. *Notices*).

⁹³ Dokument wymagany przez правило II-1/22 i II-1/25-8 konwencji SOLAS oraz правило 10 Протокола з 1988 р. до конвенції о лініях ładункових.

⁹⁴ IMO Guidelines on ship recycling (A.962(23)).

4.2 FORMULARZ RECYCLECON

RECYCLECON to standardowa umowa sprzedaży statków do recyklingu w sposób bezpieczny i przyjazny dla środowiska. Umowa zawiera wiele wymagań przewidzianych w Międzynarodowej konwencji z Hongkongu w sprawie bezpiecznego i przyjaznego dla środowiska recyklingu statku z 2009 r. (HKC), takich m.in. jak wykaz materiałów niebezpiecznych i plan recyklingu statków. Wzór umowy RECYCLECON pochodzi z 2012 r.

Formularz tej umowy BIMCO podzielony jest standardowo na dwie części i w odróżnieniu od umowy DEMOLISHCON zawiera dodatkowo 3 załączniki. W części I w formacie *box-layout* zawarte są podstawowe informacje nie tylko o stronach umowy i statku będącego jej przedmiotem, ale także o stoczni złomowej (zakładzie recyklingu). W porównaniu z formularzem DEMOLISHCON część I umowy RECYCLECON jest mniej rozbudowana. Zawiera ona jedynie 22 rubryki (*boxes*) i mieści się na jednej, pierwszej stronie umowy. Szczegółowe informacje o statku zostały przeniesione do Załącznika A (*Vessel Details*).



RECYCLECON
STANDARD CONTRACT FOR THE SALE OF VESSELS
FOR GREEN RECYCLING PART I

1. Place and Date of Contract (Cl. 1):		
2. Sellers/Place of business (state full style and address) (Cl. 1)	3. Buyers/Place of business (state full style and address) (Cl. 1)	4. Ship Recycling Facility (state full style and address) (Cl. 1)
5. Name of Vessel (Cl. 1, 6(b))	6. Type of Vessel (Cl. 1, 6(b))	7. Year and place built (Cl. 1, 6(b))
8. Flag (Cl. 1, 6(b))	9. Place of registry (Cl. 1, 6(b))	10. IMO number (Cl. 1, 6(b))
11. Light Displacement Tonnage (state metric or long tons) (Cl. 1, 8(a)) (a) Lightweight (b) Deductions (c) Contractual Weight ((a)-(b))	12. Purchase Price in figures and letters (state both lump sum price and the equivalent price per ton Contractual Weight)(Cl. 3) (a) Lump sum price (b) Equivalent price per ton Contractual Weight	

Oprócz pokazanych wyżej na zdjęciu pierwszych dwunastu rubryk, część I obejmuje też rubryki, które zawierają następujące zagadnienia: 13 – *Deposit* (Zaliczka); 14 – *Sellers' bank* (Dane banku sprzedającego); 15 – *Place of closing* (Miejsce zawarcia umowy); 16 – *Place of delivery* (Miejsce przekazania statku); 17 – *Earliest date of delivery* (najwcześniejsza data przekazania statku); 18 – *Cancelling date* (Data odstąpienia od umowy); 19 – *Post-delivery assistance* (Pomoc po orzekaniu statku); 20 – *Dispute resolution* (Rozwiązywanie sporów); 21 – *Notices to Sellers* (Powiadamianie sprzedającego); 22 – *Notices to Buyers* (Powiadamianie kupującego); 23 – *Numbers of additional clauses covering special provisions, if agreed* (Liczba klauzul dodatkowych zawierających

postanowienia specjalne, jeżeli takie są). I jak zwykle na koniec części pierwszej przewidziane jest miejsce na podpisy przedstawicieli stron umowy.

Część II umowy rozpoczyna preambuła, podobna do tej, którą zawiera formularz DEMOLISHCON, i składa się z dwudziestu czterech klauzul. Kilka z nich różni się w treści od podobnych klauzul z tego starszego formularza.

PART II RECYCLECON Standard Contract for the Sale of Vessels for Green Recycling	
Preamble	The party stated in Box 2 (hereinafter "the Sellers") has agreed to sell and the party stated in Box 3 (hereinafter "the Buyers") has agreed to buy the Vessel named in Box 5 on the following terms and conditions which, in particular, include an undertaking to recycle the Vessel in a safe and environmentally sound manner consistent with international and national law and relevant guidelines.
1. Definitions	<p>"Banking Days" are days on which banks are open both in the country of the currency stipulated for the purchase price in Clause 3 (Purchase Price) and at the place of closing stated in Box 15.</p> <p>"Buyers" means the party stated in Box 3.</p> <p>"Contractual Weight" means the LDT less the Deductions stated in Box 11.</p> <p>"Deductions" means the permanent ballast and other weight deductions stated in Box 11.</p>

W tekście preambuły strony wyraźnie zaznaczają, że recykling statku ma się odbywać w sposób bezpieczny i przyjazny dla środowiska, a także zgodnie z prawem międzynarodowym, prawem krajowym i odpowiednimi wytycznymi. Umowa nie precyzuje o jakie akty prawa międzynarodowego chodzi, ale jest oczywiste, że chodzi głównie o konwencję HKC. Podobnie, pod hasłem „wytyczne” (*guidelines*) kryją się wszystkie wytyczne przyjęte przy okazji uchwalania HKC, a więc te zawarte w następujących sześciu rezolucjach: MEPC.197(62)⁹⁵, MEPC.196(62)⁹⁶, MEPC.210(63)⁹⁷, MEPC.211(63)⁹⁸, MEPC.222(64)⁹⁹ oraz MEPC.223(64)¹⁰⁰, a także rezolucję MEPC.269(68) z 2015 r.¹⁰¹, która zastąpiła pierwszą MEPC.197(62) z 2011 r.

⁹⁵ Wytyczne z 2011 r. dotyczące opracowania wykazu materiałów niebezpiecznych.

⁹⁶ Wytyczne z 2011 r. dotyczące opracowania planu recyklingu statków.

⁹⁷ Wytyczne z 2012 r. dotyczące bezpiecznego i przyjaznego dla środowiska recyklingu statków.

⁹⁸ Wytyczne z 2012 r. dotyczące zezwoleń dla zakładów recyklingu statków.

⁹⁹ Wytyczne z 2012 r. dotyczące przeglądów i certyfikacji statków zgodnie z konwencją z Hongkongu.

¹⁰⁰ Wytyczne z 2012 r. dotyczące inspekcji statków zgodnie z konwencją z Hongkongu.

¹⁰¹ Wytyczne z 2015 r. dotyczące opracowania wykazu materiałów niebezpiecznych.

Inaczej niż w formularzu DEMOLISHCON, definicje w umowie RECYCLECON zebrane zostały w osobnej klauzuli (oznaczonej nr 1). Oprócz definicji *Banking days* (jedynej definicji z formularza DEMOLISHCON) klauzula ta zawiera wyjaśnienie czternastu innych pojęć, w tym takich jak: *Contractual weight* (Waga kontraktowa statku), *Inventory of Hazardous Materials* (Wykaz materiałów niebezpiecznych), LDT (Tonaż statku pustego), *Recycling* (Recykling), *Ship Recycling Facility* (Zakład recyklingu), *Ship Recycling Plan* (Plan recyklingu statku) oraz *Statement of Completion* (Oświadczenie o zakończeniu recyklingu). Niektóre z tych pojęć są tłumaczone identycznie lub podobnie jak robi to konwencja HKC w swoich definicjach lub postanowieniach aneksu. Przykładowo definicja pojęcia *Recycling* w umowie RECYCLECON jest identyczna z definicją pojęcia *Ship recycling* z art. 2.10 konwencji HKC i brzmi następująco: „Recykling” oznacza działalność polegającą na całkowitym lub częściowym demontażu statku w zakładzie recyklingu statków w celu odzyskania komponentów i materiałów do ponownego przetworzenia i ponownego wykorzystania, przy jednoczesnym dbaniu o materiały niebezpieczne i inne materiały, i obejmuje działania powiązane, takie jak przechowywanie i obróbka elementów i materiałów na miejscu, ale nie ich dalsze przetwarzanie lub usuwanie (unieszkodliwianie) w innych (oddzielnych) obiektach¹⁰².

W klauzuli 2 formularza (*Outright Sale*) strony uzgadniają, że kupujący akceptuje statek i jego sprzedaż odbywa się bezpośrednio (w praktyce za gotówkę) i podlega jedynie postanowieniom tej umowy. Postanowienie klauzuli 4 (*Deposit*) nakłada na kupującego statek obowiązek przelania do banku określonego przez strony ustalonej kwoty¹⁰³ pieniędzy, jako depozyt i zabezpieczenie wykonania umowy. W klauzuli 5 (*Payment*) kupujący zobowiązuje się do zwolnienia kwoty depozytu i wpłacenia pozostałej kwoty w chwili przekazania statku, nie później niż 3 dni bankowe od złożenia przez armatora noty gotowości do przekazania statku.

Klauzula 6 (*Documentation*), której treść odpowiada klauzuli 5 z formularza DEMOLISHCON (tam nosi ona nazwę *Financial Documentation*), zawiera wykaz dokumentów, które armator powinien przedstawić kupującemu po przelaniu przez niego kwoty umówionej zapłaty za statek. W klauzuli 9 (*Delivery*) strony umawiają się, że statek zostanie dostarczony kupującemu w umówionym miejscu, dotrze tam o własnych siłach (tzn. na silniku), jego generatory będą sprawne, statek będzie w stanie nieuszkodzonym, bez ładunku i z kotwicami na miejscu, chyba, że w Załączniku A stan statku zostanie opisany w inny sposób. Gdyby na przyjęcie statku uzgodnione miejsce jego przyjęcia było z jakiegoś powodu niedostępne,

¹⁰² Można tu wskazać, że podobna definicja zawarta jest w art. 3 pkt 6 Rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) Nr 1257/2013 z dnia 20 listopada 2013 r. w sprawie recyklingu statków (Dz. Urz. UE L 330 z 10.12.2013, str. 1).

¹⁰³ Zwyczajnie jest to 20% ceny kupna.

w tym np. z powodu kongestii, strony postanawiają, że statek zostanie przekazany kupującemu w innym nieodległym miejscu, wskazanym przez kupującego i zaakceptowanym przez armatora. W przypadku, gdyby kupujący nie wskazał nowego miejsca odbioru statku w ciągu 24 godzin od przybycia statku, za miejsce odbioru zostanie uznane miejsce postoju statku. Przekazanie statku w takim miejscu stanowić będzie pełne wykonanie zobowiązania armatora (sprzedającego), tak jak w przypadku gdyby przekazanie miało miejsce w miejscu określonym w umowie. Ponadto, klauzula stanowi o podziale kosztów między stronami, związanych z przekazaniem statku. Wydatki poniesione przed przekazaniem, w tym opłaty lokalne i wydatki portowe związane ze statkiem, w tym także koszty repatriacji załogi ponosi armator, natomiast wydatki poniesione po przekazaniu statku, w tym cła i podatki, obciążają kupującego. W końcowej części klauzula zastrzega, że statek ma być dostarczony bez pasażerów na gapę (*stowaways*), przemytu oraz bez broni i amunicji.

Klauzula oznaczona numerem 11 (*Post-Delivery Assistance*) jest odpowiednikiem klauzuli 10 w formularzu DEMOLISHCON. Na uwagę zasługuje tu zmiana nazwy tej klauzuli. W starszym formularzu nazywała się ona *Beaching*, co wprost wskazywało na możliwość wprowadzania statku na plażę w celu rozbiórki. Twórcy formularza RECYCLECON, podobnie jak i sama konwencja HKC, unikają tego typu wyrażen, mając zapewne na uwadze problemy, które towarzyszyły uchwaleniu konwencji, o których wcześniej była mowa, i nadal istniejące spory co do tego sposobu złomowania statku i wpływu tego procesu na środowisko.

W klauzuli 12 (*Removals*) strony w szczegółowy sposób określają, w jakim stanie statek ma być dostarczony kupującemu, pod względem wyposażenia i zapasów, a które elementy wyposażenia i jakie części zapasowe statku może zatrzymać (zdjąć ze statku) armator. Zgodnie z tą klauzulą statek ma być przekazany ze wszystkim co na nim jest za wyjątkiem rzeczy innych niż certyfikaty wydane przez państwo bandery lub w jego imieniu (*statutory certificates*), wyposażenia statkowego, które jest wynajmowane przez armatora i tego, co zostało wykazane w Załączniku B (*Excluded items*). Armator ma także prawo do zabrania, bez rekompensaty ze strony kupującego, następujących rzeczy: naczyń stołowych, sztuce, pościel i inne artykuły noszące znak (flagę) lub nazwę armatora, a także bibliotekę, formularze itp. używane wyłącznie na statkach armatora. Rzeczy osobiste kapitana, oficerów i załogi, w tym artykuły ze statkowej kantyny (*slop chest*) oraz dziennik okrętowy nie podlegają sprzedaży. Jeżeli strony nie postanowią inaczej, to: paliwo, które pozostało na statku, oleje smarowe, zapasy, wyposażenie i części zapasowe lub nieużywane na statku w czasie przekazania, stają się własnością kupującego, bez dodatkowej zapłaty. Ponadto armator ma obowiązek przekazania kupującemu wszystkich planów, specyfikacji i certyfikatów lub ich kopii. Od armatora nie wymagane jest natomiast, aby uzupełniał materiały, części zapasowe lub zapasy, w tym wał

śrubowy i śrubę (o ile taka sytuacja miała miejsce), które zostały zużyte lub wymienione przed przekazaniem statku, ale wszystkie wymienione części powinny pozostać na statku i stają się one własnością kupującego.

Klauzula 17 umowy, która nosi taką samą nazwę jak klauzula 16 formularza DEMOLISHCON (*Purpose of sale*), stanowi, iż statek jest sprzedawany jedynie w celu recyklingu i kupujący zobowiązuje się i gwarantuje, że statek będzie poddany recyklingowi w zakładzie recyklingu statków (*Ship Recycling Facility*) zgodnie z planem zakładu recyklingu (*Ship Recycling Facility Plan*) i planem recyklingu statku (*Ship Recycling Plan*). Treść tej klauzuli odpowiada temu co stanowi klauzula 16 w starszym formularzu, ale zawiera odniesienia do dokumentów i terminologii zaczerpniętej z konwencji HKC z 2009 r.

Klauzula oznaczona numerem 18 zatytułowana *Safe and Environmentally Sound Recycling*, mająca swój odpowiednik w klauzuli nr 17 w DEMOLISHCON (*Safety and Environment*), jest esencją wymagań konwencji HKC przeniesioną do umowy o złomowanie statku. Kupujący, na żądanie armatora, ma obowiązek dostarczenia kopii Planu zakładu recyklingu statków (SRFP) lub zaświadczenia, że zakład posiada taki plan oraz zezwolić armatorowi na odwiedzenie zakładu recyklingu aby przejrzeć plan SRFP i zweryfikować, czy zakład odpowiada temu, co widnieje w tym planie. Armator ma natomiast obowiązek zaopatrzenia kupującego w część I wykazu materiałów niebezpiecznych (IHM) zaraz po podpisaniu umowy. Ponadto armator ma obowiązek dostarczenia kupującemu wstępnych informacji dotyczących części II i III wykazu IHM po zawarciu umowy oraz końcowych danych z tych części wykazu po przekazaniu statku.

Po otrzymaniu części I wykazu IHM oraz wstępnych danych z części II i III kupujący ma obowiązek dostarczenia bez zbędnej zwłoki armatorowi Planu recyklingu statku (SRP). W końcowej części klauzuli kupujący zobowiązuje się do zapewnienia, że po przejęciu statku przedstawiciel armatora będzie mógł odwiedzić zakład recyklingu i upewnić się, że recykling statku przebiega zgodnie z Planem zakładu recyklingu statków (SRFP) oraz z Planem recyklingu statku (SRP). Ponadto, na kupującym ciąży obowiązek przekazania armatorowi, w ciągu 2 tygodni od zakończenia recyklingu, oświadczenia o zakończeniu recyklingu statku, zgodnie z Załącznikiem C do formularza RECYCLECON.

Pozostałe klauzule części II formularza RECYCLECON: 19 – *Exemptions* (Wyłączenia), 20 – *Buyer's Default* (Obowiązki kupującego), 21 – *Sellers' Default* (Obowiązki sprzedającego), 22 – *BIMCO Dispute Resolution Clause* (Klauzula rozwiązywania sporów BIMCO) oraz 24 – *Notices* (Powiadomienia), mają podobne brzmienie do klauzul 18-22 z formularza DEMOLISHCON. Klauzula 23 (*Entire Agreement*) jest nowa i jest czysto „technicznym” postanowieniem, zgodnie z którym żadne przedsięwzięcie, obietnica, gwarancja lub oświadczenie złożone przez stronę przed dniem zawarcia umowy nie wywiera wpływu na zawartą umowę, a zmiany umowy mogą być dokonywane tylko w formie pisemnej i z podpisami zarówno armatora (sprzedającego) jak i kupującego statek.

Jak już wspomniano, formularz RECYCLECON zawiera trzy załączniki. Załącznik A (*Vessel Details*) stanowi miejsce na umieszczenie szczegółów dotyczących statku przeznaczanego na złom. Załącznik B (*Excluding items*) stanowi miejsce do wpisania wszystkich rzeczy na statku, które armator chciałby usunąć przed jego przekazaniem kupującemu. Załącznik C (*Statement of Completion*) jest przeniesieniem treści Dodatku 7 do konwencji HKC (*Appendix 7. Form of statement of completion of ship recycling*). Jest on wypełniany przez stocznię złomową po zakończeniu procesu recyklingu statku¹⁰⁴.

Przedstawione wyżej formularze umów sprzedaży statku w celu ich złomowania są w istocie podobne do siebie. Niemniej drugi z nich, RECYCLECON, spełnia w szerszym zakresie wymagania, które stawia konwencja HKC, kładąc większy nacisk na aspekty związane z prawidłowym przygotowaniem statku do recyklingu (kupujący ma obowiązek przedstawienia armatorowi planu recyklingu (SRP)), bezpieczeństwem procesu recyklingu w stoczni złomowej (kupujący ma obowiązek przedstawienia armatorowi zaświadczenia, że stocznia złomowa posiada plan zakładu recyklingu (SRFP)), oraz zobowiązując kupującego do złożenia oświadczenia o zakończeniu recyklingu (*Statement of Completion*).


5. METODA BEACHING, PROCES RECYKLINGU I OBOWIĄZKI ZAKŁADU RECYKLINGU STATKÓW WYNIKAJĄCE Z KONWENCJI HKC

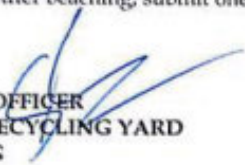
Konwencja HKC nie zajmuje się sposobem, w jaki statek znajdzie się w stoczni złomowej. To regulują zwyczaje i praktyka przyjęta w danym regionie. Stocznie w południowo-wschodniej Azji (Bangladesz, Pakistan, Indie) przyjmują statki na wydzielone pasy nadbrzeżne zezwalając im wejść na plażę z pełną prędkością na wysokiej wodzie (stąd angielska nazwa *beaching*). Poniżej pokazano kopię zezwolenia na osadzenie statku na plaży (*Intertidal Landing Permission Certificate*), dokument wystawiony przez władze portu Alang w Indiach dla statku Green Magnific.

Podobna technika osadzania na brzegu funkcjonuje w Turcji, ale tu nie wykorzystuje się pływów, gdyż są one niewielkie. W Chinach statki rozbierane są najczęściej przy nabrzeżach¹⁰⁵. W Europie używane są do tego celu doki i jest to najdroższa metoda stosowana przy recyklingu. Konwencja zajmuje się nato-

¹⁰⁴ Zgodnie z prawidłem 25 załącznika do HKC (*Reporting upon completion*) dokument ten powinien być przesłany do administracji państwa, w którym ma miejsce recykling, w ciągu 14 dni od zakończenia recyklingu.

¹⁰⁵ Generalnie, chińskie stocznie złomowe reklamują się, że nie korzystają z metody *beaching*. Patrz np. www.wirana.com/our-markets/china/ (dostęp: 12.12.2020).

Phone:- 02842-235622 Fax:- 02842-235955 e-mail:- alanggmb@yahoo.com website:- www.gmbports.org	 GUJARAT MARITIME BOARD Office of the Port Officer Ship Recycling Yard Alang - Sosiya- 364 081

No.NO/ Alang/T/ 346	Date :- 28.4.17
To, M/S :- Leela Ship Recycling P L. Plot No -2 <u>ALANG/SOSIYA</u>	
Sub : Beaching permission for vessel M V " GREEN MAGNIFIC " L.D.T : L.T 2997.05 LDT: M.T: 3045.00	
With reference to your beaching permission request on Date 28.4.17 for the above vessel in the prescribed Performa along with documents required as per GMB regulation and Hon'ble Sup. Court order, your vessel is allowed to beach in Plot No 2	
<ol style="list-style-type: none"> 1. The allotment of plot for beaching for above vessel is Plot No 2 2. Your vessel is permitted to beach on 28.4.17 am/pm Tide or any date thereafter 3. Please inform to us exact time of beaching accordingly. 4. After beaching, submit one copy of photograph of the vessel. 	
 PORT OFFICER SHIP RECYCLING YARD ALANG	
<u>Copy fwcs to:</u> > Superintendent of Customs, Bhavnagar.	
<u>Copy to:</u> > Concern Safety Officer > Alang branch GMB Gandhinagar	

miast sposobem, w jaki stocznie dokonują rozebrania statku na części oraz w jaki sposób zarządzają materiałami niebezpiecznymi zdjętymi ze statku.

Należy zauważyć, że konwencja z Hongkongu spotkała się ze sprzeciwem i nadal jest często krytykowana przez aktywistów środowiskowych za niezakazanie recyklingu statków metodą *beaching*. Ten ciągły lobbing aktywistów organizacji pozarządowych doprowadził do tego, że metoda ta jest powszechnie kojarzona z niskimi standardami recyklingu statków i odwrotnie. Podczas gdy

w trakcie tworzenia konwencji HKC wielokrotnie pojawiały się propozycje zakazu tej metody, to twórcy Konwencji zdali sobie sprawę, że zakazanie *beaching* na mocy Konwencji nie byłby wykonalne, ponieważ obecnie około trzy czwarte światowych zdolności w zakresie recyklingu wykorzystuje właśnie tę metodę. Gdyby HKC zakazała metody *beaching*, to ostatecznie doprowadziłoby to do powstania dwóch odrębnych reżimów na świecie, jednego zgodnego ze standardami konwencji z Hongkongu, a drugiego – nieuregulowanego (według standardów międzynarodowych) recyklingu w stoczniach recyklingu w krajach, które nadal stosują *beaching*. Ponieważ sprzedaż statków i zmiana bandery zawsze będzie legalna (a tym samym możliwe uniknięcie wymogów państwa bandery do wdrożenia konwencji z Hongkongu), to właściciele statków mieliby zatem wybór, w którym reżimie poddawać recyklingowi swoje statki. Przez trzymanie państw Azji Południowej, które stosują *beaching*, poza wpływem konwencji HKC, IMO i jej konwencja w efekcie odwróciłaby się od tych podmiotów, które najbardziej potrzebowały ulepszeń przewidzianych przez HKC. Ponadto, co najważniejsze, wejście w życie HKC nie będzie możliwe bez pojemności recyklingowej co najmniej jednego z trzech państw zajmujących się recyklingiem statków w Azji Południowej¹⁰⁶.

Konwencja HKC nakłada na statek (zwykle dotyczy to jego nowego właściciela, który kupił statek w celu recyklingu) i stocznię złomową liczne obowiązki. Statek, który jest przeznaczony do recyklingu może być rozebrany i jego części poddane recyklingowi tylko w zakładzie, który jest do tego uprawniony, tzn. posiada odpowiedni dokument wydany przez władze państwa strony konwencji (*Document of Authorization to Conduct Ship Recycling (DASR)*)¹⁰⁷. W okresie bezpośrednio poprzedzającym złomowanie statek powinien podjąć działania, które spowodują, że pozostaną na nim jedynie minimalne ilości pozostałości ładunkowych, oleju napędowego i odpadów¹⁰⁸. Właściciel statku powinien przekazać stoczni wszystkie dostępne informacje o statku, na podstawie których stocznia będzie mogła sporządzić planu recyklingu statku (*Ship Recycling Plan*). Ostatnim zadaniem właściciela przed przekazaniem statku do recyklingu jest otrzymanie od administracji morskiej zaświadczenia, że statek jest gotowy do recyklingu (*International Ready for Recycling Certificate*)¹⁰⁹.

Statek przeznaczony do recyklingu jest przekazywany przez jego nowego właściciela stoczni recyklingowej zwykle na jej kotwiczowisku. Jednakże *cash buyer* zwykle zastrzega w MoA z armatorem, że to załoga statku ma przeprowadzić statek z kotwiczowiska do stoczni. Stocznia recyklingowa zazwyczaj

¹⁰⁶ N. Mikelis, *op. cit.*, s. 230 i 231.

¹⁰⁷ Wzór dokumentu zamieszczony jest w dodatku 5 do HKC.

¹⁰⁸ Ten obowiązek spoczywa na armatorze statku, który zobowiązał się w umowie sprzedaży do doprowadzenia statku do miejsca przekazania go (*place of delivery*) kupującemu.

¹⁰⁹ Wzór certyfikatu zamieszczony jest w dodatku 4 do HKC.

płaci za statek akredytywą bankową. Oprócz ceny zakupu, stocznia recyklingowa ponosi jednak dodatkowe koszty finansowe, koszty ubezpieczenia (związane ze stoczną i jego siłą roboczą), podatki importowe i cła związane ze statkiem, koszty wynajmu stoczni, koszty inwestycji (np. wyposażenie stoczni itp.), koszty materiałów eksploatacyjnych i mediów (tlen, LPG, olej napędowy, prąd) oraz koszty pracy. Te koszty można w dużym uproszczeniu oszacować na około 15–20% ceny zakupu statku. Stocznia zajmująca się recyklingiem zwykle uzyskuje od swojego banku akredytywę w dolarach amerykańskich na okres 180 dni, chociaż w niektórych przypadkach może to być dłuższy okres. W przypadku statku o średniej wielkości 10 000 LDT zakończenie prac związanych z recyklingiem może zająć 100–120 dni. Od około 40 dnia od rozpoczęcia prac do ich zakończenia stocznia recyklingowa sprzedaje metale, maszyny, wyposażenie i inne materiały pochodzące ze statku.

Przybliżony rozkład tonażu statku, który przeznaczony jest do rozbiórki, wygląda następująco. Około 5% LDT to odpady i straty spowodowane korozją i wiekiem statku. Kolejne 5% LDT to wyposażenie, maszyny (z wyjątkiem silnika głównego), kable, wały, armatura, części zamienne, smary i metale nieżelazne. Pozostałe 90% to stal, którą można podzielić na stal przeznaczoną do przetopienia – 30% LDT (w tym silnik główny statku) oraz stal nadającą się do ponownego walcowania – 60% LDT¹¹⁰.

Prawidło 18 aneksu do HKC nakłada na zakład recyklingowy obowiązek posiadania planu zakładu (*Ship Recycling Facility Plan*), w którym m.in. przedstawiona jest polityka zapewniająca bezpieczeństwo pracowników i ochronę zdrowia ludzi; program zapewniania odpowiednich informacji i szkolenia pracowników dla bezpiecznej i przyjaznej dla środowiska eksploatacji obiektu do recyklingu statków; plan gotowości na wypadek awarii i plan reagowania; system monitorowania wydajności recyklingu statków; system prowadzenia dokumentacji, pokazujący w jaki sposób przeprowadzany jest recykling statków; system zgłaszania zrzutów, emisji, incydentów i wypadków powodujących szkody lub potencjalnie zagrożenie dla bezpieczeństwa pracowników i zdrowia ludzi i środowiska. Natomiast prawidło 20 aneksu do HKC zobowiązuje stocznie przeprowadzające recykling statków, aby zapewniły, że wszystkie materiały niebezpieczne wyszczególnione w wykazie IHM były identyfikowane, oznakowane, pakowane i usuwane w maksymalnie możliwym zakresie przed cięciem przez odpowiednio przeszkolonych i wyposażonych w sprzęt ochronny pracowników, z uwzględnieniem wytycznych opracowanych przez IMO. Postanowienia HKC nakładają również na stocznie recyklingu statków

¹¹⁰ N. Mikelis, *op. cit.*, s. 221. W Azji południowej płaska stal nadająca się do ponownego walcowania ma wyższą cenę niż stal złomowa o około 10%, ponieważ blacha może być wykorzystywana w walcowniach do formowania z niej długich lub płaskich wyrobów stalowych, bez konieczności przechodzenia przez bardziej kosztowny proces wytwarzania nowej stali hutniczej.

obowiązek zgłaszania do właściwego organu państwa, od którego mają autoryzację, wszelkich incydentów, wypadków, chorób zawodowych, powodujących zagrożenia dla bezpieczeństwa pracowników, zdrowia ludzi i środowiska. Raporty powinny zawierać opis incydentu, wypadku lub choroby zawodowej, ich przyczynę oraz konsekwencje i podjęte działania naprawcze (prawidło 23 aneksu do HKC).

Proces recyklingu statku (częściowego lub całkowitego) prowadzonego zgodnie z postanowieniami konwencji HKC kończy wydanie przez stocznnię oświadczenia o zakończeniu prac (*Statement of Completion* – zdjęcie poniżej z lewej)¹¹¹ oraz zgłoszenie tego faktu do władz państwa, w którym statek był poddany recyklingowi. W praktyce, na podstawie umowy sprzedaży kupujący również ma obowiązek przekazania takiego oświadczenia armatorowi statku. Kupujący często przygotowują dokument zawierający pełne informacje o przebiegu recyklingu, w tym informacje o działaniach podejmowanych w zakresie bezpieczeństwa pracowników zatrudnionych przy rozbiórce statku, szkoleniach, kontroli warunków pracy (*Recycling Completion Report* – zdjęcie poniżej z prawej).



Oświadczenie powinno zostać wydane w ciągu 14 dni od daty częściowego lub pełnego recyklingu statku zgodnie z planem recyklingu statku oraz zawierać informację o incydentach i wypadkach powodujących uszczerbek na zdrowiu lub powodujących szkody w środowisku, jeżeli takie miały miejsce. Obowiązek

¹¹¹ Patrz wzór oświadczenia zawarty w dodatku 7 do HKC.

poinformowania sprzedającego (armatora statku) w ciągu dwóch tygodni o zakończeniu recyklingu statku przewidziany jest również dla kupującego w umowie RECYCLECON (*Annex „C” Statement of Completion*).

6. EGZEKWOWANIE POSTANOWIENÍ KONWENCJI Z HONGKONGU I PRZEPISÓW ROZPORZĄDZENIA 2517/2013 W CELU POPRAWY STANDARDÓW W BRANŻY RECYKLINGU STATKÓW

Kwestie bezpieczeństwa i zapobiegania zanieczyszczeniom nie mogą być pozostawione ani całemu przemysłowi (żeglugowemu i stalowemu), ani małej branży (recyklingu), która dobrowolnie przyjmie wysokie standardy. To jest powód, dla którego praktycznie wszystkie aspekty bezpieczeństwa statków i zapobiegania zanieczyszczeniom są regulowane przez konwencje międzynarodowe przygotowane i przyjęte przez IMO. Większość kwestii dotyczących bezpieczeństwa reguluje konwencja SOLAS¹¹². Bezpieczeństwo jest również przedmiotem konwencji COLREG¹¹³. Zapobieganie przeładowania statków reguluje konwencja Load Line¹¹⁴, a zapobieganie zanieczyszczeniom reguluje konwencja MARPOL¹¹⁵.

Te i inne konwencje są egzekwowane przez państwa bandery statków (*Flag States*), gdy są one stronami konwencji, oraz nadzorowane przez inspektorów kontroli państwa portu (PSC) w portach, w których statki ładują lub rozładują ładunki.

System inspekcji statków przez PSC jest wpisany do wszystkich powyższych konwencji, podobnie jak zagadnienie znane jako „nie bardziej korzystne traktowanie” (*no more favourable treatment*), które pozwala państwom portu będącym stronami konwencji żądać, aby statek pływający pod banderą państwa niebędącego stroną spełniał wymogi przedmiotowej konwencji. Na przykład od statku, który pływa pod banderą państwa niebędącego stroną MARPOL, nadal oczekuje się spełnienia wymagań MARPOL, gdy wpływa do portu państwa, które jest stroną MARPOL. Innymi słowy, statek nie jest

¹¹² Międzynarodowa konwencja o bezpieczeństwie życia na morzu z 1974 r. W grudniu 2020 r. konwencja skupiała 166 Państw reprezentujących 98,98% GT światowej floty.

¹¹³ Konwencja o międzynarodowych przepisach o zapobieganiu zderzeniom na morzu z 1972 r. W grudniu 2020 r. konwencja liczyła 160 Państw, reprezentujących 98,97% GT światowej floty.

¹¹⁴ Międzynarodowa konwencja o liniach ładunkowych 1966. W grudniu 2020 r. konwencja liczyła 163 Państwa, co stanowi 98,97% GT floty światowej.

¹¹⁵ Międzynarodowa konwencja o zapobieganiu zanieczyszczaniu morza przez statki z 1973 r. W grudniu 2020 r. konwencja liczyła 159 Państw, stanowiących 98,95% GT światowej floty.

traktowany bardziej korzystnie przez to, że podnosi banderę państwa niebędącego stroną Konwencji. Połączenie wysokiego odsetka światowej floty będącej stronami konwencji, kontrola statków w portach przez PSC oraz postanowienie o „nie bardziej korzystnym traktowaniu” oznacza, że kwestie bezpieczeństwa i zapobiegania zanieczyszczeniom są wdrażane na całym świecie i dotyczą 100% statków, a zatem armator nie może uzyskać przewagi handlowej nad swoimi konkurentami przez zmniejszenie kosztów w wyniku nieprzestrzegania przepisów.

Ponieważ konwencja z Hongkongu zawiera w art. 8 postanowienie dotyczące kontroli państwa portu, a w art. 3 ust. 4 postanowienie o „braku bardziej korzystniejszego traktowania”, to wynika z tego, że wymagania konwencji, które mają zastosowanie do statków w eksploatacji (tj. m.in., zapewnienie wykazu IHM, przegląd, certyfikacja i ograniczenia dotyczące instalacji materiałów niebezpiecznych), zostaną wdrożone i egzekwowane na wszystkich statkach, w tym na statkach podnoszących banderę krajów niebędących stronami konwencji, na mocy postanowienia o „braku bardziej korzystnego traktowania”.

Jednakże, jeżeli choć jeden z głównych krajów recyklingu statków nie zostanie stroną HKC, to nie można będzie zagwarantować jednolitego i ścisłego egzekwowania postanowień konwencji w zakresie recyklingu statków pływających pod banderą państw będących stroną HKC. Nawet gdy statek będzie w stanie wykazać podczas inspekcji PSC, że przez cały okres eksploatacji, spełnia wymagania konwencji, to w momencie przekazania statku do recyklingu będzie możliwe, a na pewno nie będzie nielegalne, aby armator skorzystał z lepszych cen, które mogą być oferowane przez stocznie spoza konwencji, albo przez sprzedaż statku kupującemu za gotówkę albo przez przerejestrowanie statku pod banderę państwa niebędącego stroną HKC. Koszt zmiany bandery dla statku średniej wielkości jest rzędu 1 dolara za LDT, co wydaje się być nieistotne gdy stocznia spoza konwencji płaci od 30 do 50 USD za LDT więcej niż stocznia konwencyjna¹¹⁶.

Podobne mechanizmy mają również zastosowanie do wprowadzania w życie unijnego rozporządzenia 1257/2013 w sprawie recyklingu statków. Jeżeli Komisja Europejska zatwierdzi (tzn. wpisze do europejskiego wykazu) zakłady recyklingu z Azji Południowej do przeprowadzania recyklingu statków pływających pod banderami europejskimi, to będzie to motywacją do stopniowego przyjmowania przepisów rozporządzenia, które są prawie takie same jak w konwencji z Hongkongu. Jeśli z drugiej strony Komisja nie weźmie pod uwagę ulepszeń, które dokonują się obecnie w stoczniach złomowych Azji Południowej, i nie zacznie wpisywać stocznii azjatyckich do europejskiego wykazu zakładów recyklingu, to wówczas łatwo przewidzieć, że rozporządzenie unijne nie będzie miało tam żadnego zastosowania.

¹¹⁶ N. Mikelis, *op. cit.*, s. 243.

Należy zauważyć, że początkowo tylko kilka indyjskich stoczni recyklingowych zdecydowało się zainwestować w ulepszenia, spodziewając się, że skorzystają na tym finansowo od dużych armatorów, którzy potrzebowali dostępności stoczni, które mogą poddawać statki recyklingowi zgodnie z konwencją z Hongkongu, ale pod koniec 2015 r. stocznie te otrzymały już od japońskiej instytucji klasyfikacyjnej Nippon Kaiji Kyokai (ClassNK) deklaracje zgodności (SoC) z konwencją z Hongkongu. Kopię certyfikatu dla jednej ze stoczni w Alang w Indiach pokazano poniżej.

 <p>NIPPON KAIJI KYOKAI</p> <p>STATEMENT OF COMPLIANCE FOR FIRMS ENGAGED IN SHIP RECYCLING</p>	
<p>No. : KC15N3-214</p>	
<p>THIS IS TO CERTIFY that</p>	
<p>Leela Ship Recycling Private Limited</p>	
<p>Plot No.2, Alang, Bhavnagar, Gujarat, India</p>	
<p>has been confirmed as a firm engaged in ship recycling that the operations and procedure that are in place at the facility in accordance with IMO Resolution MEPC. 210(63) "2012 GUIDELINES FOR SAFE AND ENVIRONMENTALLY SOUND SHIP RECYCLING"</p>	
<p>Any reductions of the above operations or procedure may render this statement of compliance invalid. This statement is valid until 7 December 2020 subject to continued compliance with the related GUIDELINES and periodical audits</p>	
<p>Issued at Tokyo on 8 December 2015.</p>	
<p>NIPPON KAIJI KYOKAI</p> <p><i>(Signature)</i></p> <p>(H. Takano) Operating Officer</p>	
 <p><small>This Report is issued subject to the condition that it is understood and agreed that neither the Society nor any of its Committees is under any circumstances whatever to be held responsible for any inaccuracy in any report or certificate issued by this Society or its Surveyors or in any entry in the Record or other publication of the Society or for any error of judgment, default or</small></p>	

Ponadto, podczas gdy w 2015 r. większość branży recyklingu w Alang była otwarcie wrogo nastawiona do Konwencji z Hongkongu, to z czasem postawy uległy zmianie i w kwietniu 2018 r. 61 ze 120 stoczni recyklingowych w Alang otrzymało od towarzystw klasyfikacyjnych należących do IACS¹¹⁷ deklaracje zgodności z konwencją HKC, a kolejnych siedem stoczni prowadziło proces modernizacyjny i pracowało nad uzyskaniem takiego certyfikatu¹¹⁸.

Komisja Europejska nie wyartykułowała też jak dotąd wprost swojego stanowiska na temat metody recyklingu polegającej na wprowadzaniu statku bezpośrednio na brzeg – plażę należącą do stoczni (*beaching*). Jeśli Komisja zinterpretuje rozporządzenie (1257/2013) zgodnie z racjonalnym założeniem konwencji HKC i nie przedstawi powodów do wprowadzenia zakazu metody *beaching*, wówczas rozporządzenie 1257/2013 zaowocuje motywacją do modernizacji i zapewni korzyści handlowe stoczniom, które zainwestowały w ulepszenia. W ten sposób Unia Europejska będzie zachęcać państwa Azji Południowej do przystąpienia do HKC. Jeśli z drugiej strony Komisja postanowi zinterpretować rozporządzenie jako zakazujące metody *beaching* i wykorzysta nieprecyzyjne sformułowania z art. 13, o których była wcześniej mowa, użyte w angielskiej wersji tekstu, to zablokuje statkom pływającym pod banderą państwa unijnego korzystanie z większości światowego rynku recyklingu. W takim przypadku jest bardzo prawdopodobne, że wiele, jeśli nie większość, z tych statków zmieni banderę i uda się na recykling do Azji Południowej, ignorując tym samym regulatorów unijnych. Ten scenariusz staje się jeszcze bardziej prawdopodobny po wprowadzeniu przez rząd chiński zakazu importu statków do recyklingu od 2019 r. Ale nawet jeśli statki państw UE nie zmienią bandery, ale zdecydują się zastosować się do rozporządzenia, to Komisja nie odniesie sukcesu, gdyż uniemożliwiając rynkowi europejskiemu korzystanie ze stoczni prowadzących recykling zgodnie z HKC w Azji Południowej, rozporządzenie 1257/2013 zakazujące metody *beaching* storpeduje postęp, jaki dokonał się tam do tej pory i spowoduje zaprzestanie prowadzenia dalszych zmian modernizacyjnych i ulepszeniach. „Osiągnięciem” Komisji byłoby porzucenie większości światowych pracowników i infrastruktury zajmującej się recyklingiem statków na rzecz tych, którzy nie spełniają wymogów, co nie jest zgodne z celem HKC, jakim jest podnoszenie standardów we wszystkich stoczniach złomowych na całym świecie¹¹⁹.

¹¹⁷ *International Association of Classification Societies* – międzynarodowe stowarzyszenie 12. instytucji klasyfikacyjnych: ABS (American Bureau of Shipping), BV (Bureau Veritas), CCS (China Classification Society), CRS (Croatian Register of Shipping), DNV-GL (Det Norske Veritas – Germanischer Lloyd), IRC (Indian Register of Shipping), KR (Korean Register), LR (Lloyds Register), ClassNK (Nippon Kaiji Kyokai), PRS (Polski Rejestr Statków), RINA (Registro Italiano Navale), RS (Russian Maritime Register of Shipping).

¹¹⁸ N. Mikelis, *op. cit.*, s. 246.

¹¹⁹ N. Mikelis, *op. cit.*, s. 239.

Dla ustanowienia i rygorystycznego egzekwowania minimalnych norm w zakresie recyklingu statków na całym świecie nie ma innej alternatywy, jak powszechne wdrożenie konwencji międzynarodowej. Taka jest rola i przyszłość konwencji HKC¹²⁰, o ile nie zostanie ona zaprzepaszczona przez niewłaściwą interpretację unijnego rozporządzenia 1257/2013¹²¹.

WNIOSKI

Złomowanie statków to nieformalny przemysł ulokowany pomiędzy dwoma potężnymi graczami: przemysłem stalowym i żegludowym. Kiedy popyt na usługi w żegludzie jest duży i czarterujący dobrze płacą za czarterowanie statków, to ilość tonażu oferowanego do recyklingu zmniejsza się. Podmioty zajmujące się recyklingiem statków mogą zwiększyć wówczas swoje oferty, aby skłonić armatorów do wycofania z eksploatacji większej liczby statków. Występująca w danej chwili cena stali stanowi naturalny pułap określający, ile podmioty zajmujące się recyklingiem mogą za statek zapłacić. Kiedy stocznie recyklingowe nie mogą przyciągać wystarczającego tonażu po przystępnych cenach, wiele zakładów recykling jest tymczasowo lub na stałe (w zależności od stopnia nasilenia) zamykanych. I odwrotnie, gdy rynki żegludowe przeżywają bessę, do recyklingu jest oferowany większy tonaż, a tym samym podmioty zajmujące się recyklingiem mogą obniżyć ceny, jakie płacą za statki. Jeśli w takich momentach ceny stali są wysokie, recykling statków staje się bardziej opłacalny, przyciągając większe możliwości recyklingu przez reaktywację zamkniętych stoczni¹²².

Większość konwencji IMO dotyczy wyłącznie statków. Konwencja z Hongkongu (HKC) jest, jak już wspomniano, jedną z nielicznych konwencji IMO,

¹²⁰ Należy jeszcze raz podkreślić, że konwencja z Hongkongu odnosi się do systematycznego zapobiegania, ograniczania, minimalizowania i w miarę możliwości eliminowania zagrożeń dla zdrowia i bezpieczeństwa ludzi oraz dla środowiska przez obowiązkowe wymogi dotyczące bezpieczeństwa i szkolenia pracowników, ochrony zdrowia ludzkiego i środowiska, gotowości na wypadek awarii i reagowania oraz systemów monitorowania, raportowania i prowadzenia rejestrów.

¹²¹ Można się spodziewać, że w ciągu najbliższych kilku lat HKC wejdzie jednak w życie. W ostatnim czasie dokonał się znaczący postęp, ponieważ główne kraje zajmujące się recyklingiem statków pracują nad wdrożeniem surowszych wymagań w zakresie bezpieczeństwa i zapobiegania zanieczyszczeniom. Administracja turecka wdrożyła większość wymagań HKC do swojego prawa wewnętrznego. W Indiach Ministerstwo Żegludgi wprowadziło *Shipbreaking Code 2013*, który powtórzył pełne wymagania HKC w branży recyklingu statków. Chiny wprowadzając surowsze wymagania dla stoczni upoważnionych do importu obcych statków do recyklingu, w 2018 r. ogłosiły zakaz importu statków do recyklingu od końca następnego roku. Minister Przemysłu Bangladeszu zadeklarował wolę ratyfikacji konwencji HKC do 2023 r. Jedynie Pakistan wydaje się być krajem, który nie dąży do dostosowania swoich stoczni do wymagań konwencji z Hongkongu.

¹²² N. Mikelis, *op. cit.*, s. 221.

których zakres wykracza poza sam statek i reguluje także kwestie bezpieczeństwa i ochrony środowiska w obiektach lądowych (stoczniach złomowych). Ten fakt sprawia, że ratyfikacja lub przystąpienie państwa do HKC jest bardziej skomplikowane i czasochłonne, ponieważ niezbędne jest zwykle współdziałanie i porozumienie między kilkoma resortami. W tym procesie zazwyczaj bierze udział Ministerstwo Transportu lub Żeglugi, będące punktem kontaktowym IMO i odpowiedzialne za sprawy żeglugi, Ministerstwo Pracy odpowiedzialne za kwestie związane ze zdrowiem i bezpieczeństwem pracowników zakładów recyklingu, Ministerstwo Środowiska odpowiedzialne za przetwarzanie, przechowywanie i unieszkodliwianie materiałów niebezpiecznych, oraz inne ministerstwa lub departamenty rządowe mające wpływ na takie zagadnienia, jak prawo, cła, akcyza itp.

Ta dwoistość systemu regulacyjnego dotyczącego recyklingu statków (tj. konieczność posiadania jurysdykcji w stosunku do statków, a także do obiektów lądowych) stwarza poważne trudności w zakresie ścisłego egzekwowania konwencji, a szczególnie w egzekwowaniu przepisów rozporządzenia unijnego w sprawie recyklingu statków, które wdraża postanowienia konwencji do prawa europejskiego.

Trudno o odpowiedź na pytanie, co powstrzymuje państwa, które jednoznacznie przyjęły w 2009 r. Konwencję w Hongkongu, przed przystąpieniem do niej. Patrząc na inne konwencje IMO, wydaje się, że duże opóźnienia między przyjęciem a wejściem w życie konwencji są czymś normalnym. Czynnikiem, który może opóźnić przystąpienie do HKC, jest postrzegany konflikt między drugim a trzecim warunkiem wejścia konwencji w życie, wymagającym aby państwa, które ratyfikowały konwencję (przystąpiły do niej) kontrolowały nie mniej niż 40% tonażu floty światowej oraz ich maksymalny roczny recykling, w ostatnich 10 latach, wynosił nie mniej niż 3% pojemności brutto (GT) ich własnej floty. Analiza ostatnich danych dotyczących floty i recyklingu statków po wejściu w życie konwencji z Hongkongu pokazuje, że ryzyko zbyt dużego tonażu (40%) zagrażającego spełnieniu trzeciego warunku (3%) jest jednak niewielkie. Ponieważ flota chińska stanowi obecnie 4,1% floty światowej, a flota pływająca pod banderą Hongkongu stanowi 9,3% floty światowej, to wynika z tego, że gdyby Chiny wraz z Hongkongiem ratyfikowały dziś Konwencję, wówczas wszystkie trzy warunki zostaną spełnione, a Konwencja wejdzie w życie za przewidywane 24 miesiące¹²³.

Opóźnienia rządów w przystąpieniu (ratyfikowaniu) do konwencji z Hongkongu, obawy dotyczące zakazu korzystania z metody *beaching*, który może być wyinterpretowany z rozporządzenia unijnego 1257/2013, i w pewnym zakresie upadek chińskiego rynku recyklingu statków w 2018 r., doprowadziły do tego,

¹²³ N. Mikelis, *Developments in Ship Recycling in 2019*, The Maritime Executive; <https://maritime-executive.com/editorials/developments-in-ship-recycling-in-2019> (dostęp: 01.12.2020).

że wiele poważnych przedsiębiorstw żeglugowych, najpierw z Japonii, a następnie z Europy, rozpoczęło ścisłą współpracę z wybranymi stoczniami recyklingowymi w Indiach, które zgodziły się zmodernizować swoją infrastrukturę, wprowadzić szkolenia i procedury w celu zapewnienia zgodności z konwencją z Hongkongu. Niestety, wraz z rosnącym zapotrzebowaniem na odpowiedzialny recykling ze strony niektórych armatorów (właścicieli statków) rozwinął się dwupoziomowy rynek z różnicą cenową między normalnym a odpowiedzialnym (ekologicznym) recyklingiem.

Nie ulega jednak wątpliwości, że w dłuższej perspektywie zostanie zapewniony jeden międzynarodowy standard recyklingu statków. Konwencja z Hongkongu wejdzie w życie najszybciej po tym, gdy wszystkie pięć państw azjatyckich przodujących w recyklingu statków do niej przystąpi. Wówczas wszystkie państwa bandery nie będą miały innego wyjścia, jak tylko przystąpić do konwencji, a armatorzy nie będą mieli innego wyjścia, jak tylko poddawać swoje statki recyklingowi zgodnie z postanowieniami konwencji HKC.

SHIP RECYCLING – LEGAL, ECONOMIC AND ENVIRONMENTAL ASPECTS.

Keywords: scrapping, recycling, inventory of hazardous materials, IHM, ship recycling plan, LDT, recycling facility, beaching, regulation 1257/2013, Hong Kong Convention.

Abstract

Scrapping of seagoing ships has a history dating back to the mid-nineteenth century. In the last 20 years, South Asian scrap yards have dominated the global ship recycling market using cheap labor and not always complying with applicable international law. The International Maritime Organization (IMO) led to the adoption of the Hong Kong Convention in 2009, which comprehensively regulates almost all issues related to the safety of the environment and for people working in the ship recycling. The European Union has introduced its own regulations, based on the provisions of the Hong Kong Convention, which mainly relate to ships registered in EU countries, but pose some difficulties in recognizing scrap yards located in third countries, including Asian countries, to recycle flagged ships EU country. Shipowners of ships that are to be scrapped face the dilemma of whether to recycle them expensively in a recycling facility identified in the European list of recycling facilities maintained by the European Commission, or to change the flag of a ship and send it to a shipyard in Asia by circumventing EU ship recycling regulations. Problems of this nature will resolve themselves after the entry into force of the Hong Kong Convention, but so far the only 15 countries have acceded to the Convention, albeit with insufficient tonnage to meet all

the conditions set by the Convention for it to enter into force. The article discusses the environmental risks associated with scrapping, the ship's scrap contract, including BIMCO-prepared contract forms used on the market, shipment methods to the scrap yard, and the shipyards' recycling process in line with the Hong Kong Convention requirements. The text also shows several copies of documents used in the ship recycling process in the practice of trading.