

MACIEJ NYKA

PRAWNÓŚRODOWISKOWE ASPEKTY RECYKLINGU STATKÓW

Obecnie 98 procent światowego złomowania odbywa się w Indiach, Bangladeszu, Chinach, Pakistanie oraz Turcji.

Konwencja z Bazylei o kontroli transgranicznego przemieszczania odpadów niebezpiecznych z 1989 r., a także orzeczenia sądów: holenderskich, francuskich, tureckich, indyjskich i brytyjskich wycofany z eksploatacji statek kwalifikują jako odpad. W związku z ograniczoną skutecznością tej konwencji w zakresie zapewnienia bezpieczeństwa ekologicznego w procesie złomowania stworzono Międzynarodową konwencję o bezpiecznym i przyjaznym dla środowiska recyklingu statków (konwencja z Hongkongu 2009). Wejdzie ona w życie po jednoczesnym spełnieniu trzech warunków określonych w jej art. 17, co oznacza, że co najmniej jedno z wiodących państw zajmujących się recyklingiem statków musiałoby podjąć decyzję o jej ratyfikacji.

Unia Europejska jest jednym z największych orędowników podpisania konwencji z Hongkongu. Jej ratyfikacja przez UE będzie stanowić istotny wkład ilościowy i polityczny w osiągnięcie warunków jej wejścia w życie. W celu ułatwienia procesu ratyfikacji przez państwa członkowskie Unii Parlament Europejski i Rada przyjęły rozporządzenie 1257/2013 w sprawie recyklingu statków.

WSTĘP

Co roku 700 do 1000 statków podlega procesowi rozbiórki¹. Niektórzy autorzy oceniają aktualne potrzeby rozbiórki na nawet 25 milionów ton rocznie² – liczba ta wynika z przeciętnego czasu wykorzystywania statku wynoszącego

¹ Różnorakie szacunki wymieniają różne liczby statków, które podlegają rozbiórce każdego roku. Różnice mogą wynikać – o czym mowa w niniejszym artykule – między innymi z koniunktury na rynku przewozów frachtowych oraz z innych czynników ekonomicznych i pozaekonomicznych. David Dodds określa liczbę niszczonego statków na ponad 700 – według danych za 2007 r. Zob. D. Dodds, *Breaking up is hard to do: environmental effects of shipwrecking and possible solutions under India's environmental law*, Pacific McGeorge Global Business & Development Law Journal 2007, vol. 20, s. 207. Komisja Europejska wg danych przywołanych w 2015 r. określa tę liczbę już na mniej więcej tysiąc statków (European Commission, *Adoption, entry into force, application of the EU Ship Recycling Regulation*, <http://ec.europa.eu/environment/waste/ships/> [11.05.2015]).

² T. Ormod, *Hongkong Convention and EU Ship Recycling Regulation: Can they change bad industrial practices soon?* Elni Review 2012, no. 2, s. 54.

około 20–30 lat. Na ten stosunkowo krótki cykl życia skomplikowanej konstrukcji, jaką jest statek, wpływa zarówno technologia produkcji, jak i zachodzące zmiany technologiczne wskutek postępu w zakresie inżynierii, a nierzadko także normy środowiskowe³. Można więc powiedzieć, że postęp, w tym rozwój norm i technologii z zakresu ochrony środowiska, stwarza dodatkowy kłopot – konieczność utylizacji zużytych statków. Konsekwencją są istotne problemy środowiskowe, zwiększające się z rozrostem flot handlowych oraz w wyniku zastosowania coraz to bardziej skomplikowanych produktów inżynierskich i chemicznych przy produkcji i eksploatacji statków.

Liczba statków podlegających recyklingowi zależy również od cyklu koniunkturalnego⁴. Na początku cyklu wzrostu można zauważyć istotne zwiększenie zainteresowania złomowaniem. Wynika to z tego, że przygotowując się do zwiększenia ilości transportowanych towarów, armatorzy wymieniają część floty na jednostki większe, szybsze czy bardziej oszczędne. Z drugiej strony początek wzrostu cyklu gospodarczego oznacza również wzrost cen surowców pozyskiwanych w procesie recyklingu. W konsekwencji złomowanie statków jest wówczas najbardziej opłacalne zarówno dla armatora, jak i dla dysponenta surowców pozyskanych w ramach tego procesu.

Odzysk, a zarazem pozyskanie surowców w stosunkowo dobrej cenie – głównie stali – to niezwykle istotny element, mający wręcz strategiczne znaczenie w polityce najważniejszych państw, w których dokonuje się na dużą skalę rozbiórki statków. Przykładowo: przyjmuje się, że stal pozyskana ze złomowania statków jest w stanie zaspokoić około 15 procent zapotrzebowania Indii na stal czy aż 80 procent zapotrzebowania Bangladeszu⁵. Należy pamiętać, że mowa tutaj o gospodarkach rozwijających się, których potrzeby surowcowe są ogromne.

Od dziesięcioleci można zaobserwować specjalizację określonych regionów w rozbiórce statków. Bezpośrednio po II wojnie światowej centra złomowania statków znajdowały się w Wielkiej Brytanii, USA i Japonii⁶. W latach 60. na znaczeniu zyskały porty usytuowane w Turcji i Hiszpanii. Koniec lat 80. przyniósł rozwój tej branży w Azji Południowej i Południowo-Wschodniej⁷. Współcześnie liderami są Indie, Bangladesz, Chiny, Pakistan oraz Turcja. Te pięć krajów złomuje 98 procent tonażu⁸. Same Indie, a w zasadzie jedna prowincja – Gudżarat, złomują 58 procent wszystkich statków na świecie (razem z Pakistanem – 75 pro-

³ Przykładem mogą być wchodzące w życie od 2015 r. ograniczenia w wykorzystywaniu tankowców jednokadłubowych.

⁴ S. Frey, *Breaking Ships in World-System: An Analysis of Two Ship Breaking Capitals, Alang India and Chittagong, Bangladesh*, Center for the Study of Social Justice Working Papers May 2013, s. 6.

⁵ *Ibidem*, s. 18.

⁶ Lloyd's Register, *Ship recycling. Practice and regulation today*, London 2011, s. 8

⁷ S. Frey, *op.cit.*, s. 7.

⁸ R. Kumar, *Ship Dismantling. A Status Report on South Asia*. WWF India 2008, s. 5–6; J. Trawczyński, *Symposium Komisji Prawa Morskiego*, Państwo i Prawo 2015, nr 2, s. 128.

cent)⁹. Zmiany w lokalizacji miejsc utylizacji wiązały się zawsze z rosnącym zapotrzebowaniem na surowce możliwe do odzyskania przy rozbiórce statków oraz z kosztem siły roboczej i następowały wtedy, gdy koszty rozbiórki zaczynały się zbliżać do zysków osiągniętych z surowców pozyskanych ze statku¹⁰. Obecnie do czynników ekonomicznych dołączył jeszcze jeden. Zmieniające się normy prawa ochrony środowiska, wymuszające bardziej skomplikowane i kosztowne metody złomowania statków, doprowadziły do sytuacji, w której statki są złomowane w krajach, gdzie prawo stosunkowo liberalnie podchodzi do kwestii środowiskowych związanych ze złomowaniem statków bądź też zupełnie ignoruje ten problem.

Podejście do zagadnienia złomowania statków różni się w istotny sposób pomiędzy państwami wysoko rozwiniętymi i rozwijającymi się. W państwach wysoko rozwiniętych nowoczesne normy z zakresu ochrony środowiska oraz odpowiednio rozwinięta infrastruktura stoczniowa umożliwiają ograniczanie ryzyka środowiskowego związanego z recyklingiem statków. Z drugiej strony przeprowadzenie procesu złomowania zgodnie z nowoczesnymi standardami ochrony środowiska czy życia i zdrowia ludzkiego powoduje duży wzrost kosztów złomowania. W efekcie proces ten zamiast przynosić właścicielowi statku dochód, obciąża go wysokimi kosztami.

1. WPŁYW ZŁOMOWANIA NA ŚRODOWISKO

Złomowanie statków realizowane w lokalizacjach znajdujących się w południowej i południowo-wschodniej Azji odbywa się przy wykorzystaniu prostych metod i przy praktycznym braku jakiegokolwiek infrastruktury. Podstawowym sposobem jest *beaching*, a więc metoda wykorzystująca duże różnice poziomu wody w trakcie przyptywów i odpływów¹¹. Podczas wysokiego przyptywu statki są osadzane na brzegu, co w czasie odpływu umożliwia robotnikom względnie swobodny dostęp do nich. Prace są wykonywane przez niewykwalifikowanych pracowników (tania siła robocza), przy użyciu nieskomplikowanych narzędzi, przy dużym zagrożeniu wypadkami przy pracy i praktycznie bez jakichkolwiek mechanizmów zabezpieczenia środowiska naturalnego przed przedostawaniem się do niego szkodliwych substancji¹².

Brak odpowiedniej infrastruktury, niska świadomość zagrożeń ze strony niewykwalifikowanej siły roboczej oraz dążenie do redukcji kosztów procesu rozbiórki prowadzi do licznych negatywnych oddziaływań na poszczególne

⁹ R. Kumar, *op.cit.*, s. 11.

¹⁰ P. Rosmaniere, N. Raj, *Shipbreaking in the developing world: problems and prospects*, International Journal of Occupational and Environmental Health 2007, vol. 13, no. 4, s. 362.

¹¹ Lloyd's Register, *op.cit.*, s. 10.

¹² R. Kumar, *op.cit.*, s. 15–27.

elementy środowiska naturalnego. Według różnych badań i klasyfikacji od 0,75 procent do ponad 1 procenta, a nawet 5 procent masy statku stanowią substancje niebezpieczne¹³. Wśród nich można wyróżnić azbest, wykorzystywany jako materiał izolacyjny – mimo że zakazany jako materiał konstrukcyjny w połowie lat 80. występuje stosunkowo powszechnie w statkach podlegających aktualnie złomowaniu. Kolejną substancją niebezpieczną są polichlorowane bifenole¹⁴ – najczęściej stosowane przy konstrukcji urządzeń elektrycznych na statku, jako składniki smarów i płynów hydraulicznych. Istotny wpływ na środowisko naturalne wywierają także polichlorek winylu oraz difenyle polibromowane – związki używane między innymi do zabezpieczeń przeciwpożarowych¹⁵. Na kadłubach znajdują się także resztki zakazanych substancji antyoporostowych, zawierających związki cynoorganiczne – stosowanych w farbach do kadłubów¹⁶. Osobną kategorią związków niebezpiecznych są metale ciężkie, występujące jako składniki wyposażenia statku lub resztek substancji w zbiornikach. Oprócz związków chemicznych spore zagrożenie biologiczne dla robotników trudniących się rozbiórką mogą stanowić zanieczyszczenia organiczne znajdujące się na statkach – w tym składniki zawarte w wodach balastowych oraz resztki olejowe¹⁷.

Wymienione substancje stanowią istotne zagrożenie nie tylko dla pracowników, ale także dla środowiska naturalnego. Badania przeprowadzone na plażach Alang i Sosiya (Indie) oraz w Bangladeszu wykazały znaczne zanieczyszczenia wód morskich w regionach, w których prowadzone są prace rozbiórkowe. Zmętnienie wód morskich prowadzi do poważnych szkód w bioróżnorodności. Badania chemiczne wskazują na podwyższone stężenie tributylu i pochodnych. Zaobserwowano również wysokie stężenie metali ciężkich w osadach dennych¹⁸. Efektem pogarszającej się jakości wód jest spadek wielkości połowów ryb¹⁹ w regionie oraz koncentracja szkodliwych substancji w organizmach morskich²⁰. Skutkami rozbiórki statków zagrożone są ponadto wody słodkie. Dzieje się tak za sprawą pływów, które umożliwiają przedostawanie się skażonej wody

¹³ S. Frey, *op.cit.*, s. 11.

¹⁴ *Ibidem*.

¹⁵ R. Kumar, *op.cit.*, s. 16.

¹⁶ *Ibidem*, s. 17. Zakaz wykorzystywania związków TBT wprowadziła Międzynarodowa konwencja w sprawie kontroli szkodliwych systemów przeciwporostowych na statkach, podpisana w Londynie 5.10.2001 r. (Dz.U. z 2008 r., Nr 134, poz. 851).

¹⁷ R. Kumar, *op.cit.*, s. 17.

¹⁸ Prowadzone badania wykazują wysokie ilości metali, takich jak miedź, aluminium, cynk i nikiel. Zob. *Technical Report DNV RN 590 Decommissioning of Ships – Environmental Standards. Ship-breaking practices/on site assessment Bangladesh-Chittagong Report No 2000-3158 Det Norske Veritas 2000*, http://www.shipbreakingplatform.org/shipbrea_wp2011/wp-content/uploads/2011/11/dnvnban_gladesh.pdf, s. 24. Podobnie T. Puthucherril, *From Ship Breaking to Sustainable Ship Recycling. Evolution of Legal Regime*, Leiden–Boston 2010, s. 37.

¹⁹ R. Kumar, *op.cit.*, s. 19.

²⁰ K. Kannan, S. Tanabe, H. Iwata, R. Tatsukawa, *Butyltins in muscle and liver of fish collected from certain Asian and oceanian countries*, *Environmental Pollution* 1995, vol. 3, no. 90, s. 284–287.

morskiej do delt rzek. Niektóre badania wskazują na pogorszenie się stanu także i tych wód w związku z prowadzonymi pracami rozbiórkowymi²¹.

Kolejnym elementem przyrody podlegającym negatywnemu wpływowi złomowania statków jest gleba. Badania przeprowadzane przez Greenpeace wykazały skażenie gleby węglowodorami poliaromatycznymi, będące efektem wycieków oleju²². Innym źródłem węglowodorów aromatycznych może być wypalanie kabli oraz spalanie odpadów przy wykorzystaniu ropy naftowej. Badania wskazują na zanieczyszczenie powietrza wskutek prowadzonej tam działalności rozbiórkowej. Poza gazami stanowiącymi produkty spalania i wypalania metali szlachetnych niebezpieczny jest pył azbestowy, unoszący się w trakcie prac demontażowych oraz z niezabezpieczonych prowizorycznych składów tej substancji²³. Późniejsza działalność, taka jak mielenie elementów przed obróbką w hucie oraz wytapianie stali ze złomu, również uwalnia do atmosfery szkodliwe substancje, gdyż złom nie jest czyszczony przed jego dalszą obróbką²⁴.

2. REGULACJE PRAWNE

2.1. KONWENCJA BAZYLEJSKA

Przytoczone powyżej problemy związane z negatywnym wpływem procesu złomowania statków na środowisko naturalne, szczególnie w przypadku gdy prace tego typu są prowadzone przy braku odpowiedniej infrastruktury zabezpieczającej, mogą nasuwać pytania o normy prawne, które mogłyby regulować ten proces, jednocześnie ograniczając jego negatywny wpływ na środowisko i na życie ludzi. Jednym z podstawowych źródeł prawa międzynarodowego dotyczących regulacji transgranicznego przemieszczania odpadów niebezpiecznych jest konwencja bazylejska o kontroli transgranicznego przemieszczania i usuwania odpadów niebezpiecznych z 1989 r. Instrument ten powszechnie wykorzystuje ponad 170 państw do regulacji tego zagadnienia.

Szczególny status prawny statku oraz subiektywny charakter definicji odpadu z art. 2 ust. 1 konwencji mogą budzić wątpliwości co do możliwości uznania statku jako całości za odpad. Kontrowersje mogą dotyczyć również uznania statku za odpad niebezpieczny w rozumieniu art. 1 ust. 1 konwencji. Wątpliwo-

²¹ UNESCO, *Impacts and Challenges of Large Coastal Industry: Alang-Sosiya Ship-Breaking Yard, Gujarat, India*, Coastal Region and Small Island Papers 2004, s. 19.

²² E. Mats er, H. Liu, M. Harjono, *Ships for scrap IV – Steel and toxic wastes for Asia*, Findings of a Greenpeace visit to four shipbreaking yards in China, The Netherlands 2001.

²³ Podczas prowadzonej wizji lokalnej badacze mogli zobaczyć podrywanie pyłu azbestowego przez wiatr z niezabezpieczonych składowisk zlokalizowanych w obszarze rozbiórki statków (*Technical Report... op.cit.*), s. 29.

²⁴ T. Puthucherril, *op.cit.*, s. 37.

ści te zostały na przestrzeni ponad dwudziestu lat obowiązywania konwencji rozwiązane w drodze orzecznictwa sądowego oraz przez same organy konwencji. Orzeczenia sądów holenderskich²⁵, francuskich²⁶, tureckich²⁷, indyjskich²⁸ i brytyjskich²⁹ w dosyć jednoznaczny sposób pozwalają kwalifikować statek jako odpad w rozumieniu art. 2 ust. 1 konwencji. Istotne znaczenie dla rozstrzygnięcia wątpliwości odnośnie do potencjalnej możliwości uznania statku za odpad ma bez wątpienia decyzja nr VII/26 przyjęta przez 7. Konferencję Stron Konwencji Bazylejskiej (COP). W decyzji tej stwierdzono, że statek może stanowić odpad w rozumieniu art. 2 konwencji, jednocześnie pozostając statkiem w rozumieniu innych norm prawa międzynarodowego³⁰. W tej samej decyzji potwierdzono także, że istotna część materiałów, z których zbudowany jest statek, może stanowić odpady niebezpieczne³¹.

Efektywność stosowania mechanizmów konwencji z Bazylei w odniesieniu do odpadów niebezpiecznych podlega jednak dosyć istotnym ograniczeniom w przypadku transgranicznego przemieszczania statków, które mają podlegać złomowaniu. Problemem jest moment, w którym statek ma zostać uznany za odpad³². Statki sprowadzane do krajów azjatyckich dopływają do rejonu rozbiórki „o własnych siłach”, niejednokrotnie wioząc ładunek mający pokryć część kosztów przemieszczania statku do złomowania³³. Umożliwia to obchodzenie obowiązków notyfikacyjnych wynikających z art. 4 konwencji. Ponadto statki te często zmieniają właściciela na morzu lub tuż przed poddaniem ich rozbiórce³⁴, co

²⁵ *Stichting Greenpeace Nederland, a foundation that has its seat in Amsterdam, and others v. the State Secretary for Housing, Spatial Planning and the Environment, "MV Otapan"*, Council of State, wyrok z 21.02. 2007 r. w sprawie nr 200606331/1, <http://archive.basel.int/ships/relevcaselaw.html>; *Netherlands.Upperton Ltd. of Mauritius v. The Minister of Housing, Spatial Planning and the Environment, "the Sandrien case"*, High Court of Justice, Judgment of 19 June 2002, <http://archive.basel.int/ships/relevcaselaw.html>.

²⁶ *Association Ban Asbestos France, Association Greenpeace France, Comité Anti-amiante Jussieu, Association Nationale de Défense des Victimes de l'Amiante v. République Française, "Le Clemenceau"*, Conseil d'Etat (6ème et 1ère section réunies), Suspension Decision of 15 February 2006, N° 288801, <http://archive.basel.int/ships/relevcaselaw.html>.

²⁷ *Cemsan Ship Dismantling Metal and Steel Industry Trade Limited Company v. Ministry of Environment; Governorship of Izmir; Sub-Provincial Governorship Aliaga, "The Sea Beirut"*, Izmir 2nd Administrative Court, Decision of 30 September 2003, <http://archive.basel.int/ships/relevcaselaw.html>.

²⁸ *India: Research Foundation for Science Technology National Resource Policy v. Union of India & Anr.*, Supreme Court of India, Order of 14 October 2003, Writ Petition (civil) No. 657 of 1995, <http://archive.basel.int/ships/relevcaselaw.html>.

²⁹ *United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland: Jean Kennedy v. Health and Safety Executive (Abel UK Limited)*, England and Wales High Court of Justice, Queens Bench Division, the Administrative Court, Judgment of 29 September 2008, <http://archive.basel.int/ships/relevcaselaw.html>.

³⁰ Decyzja VII/26 7. Konferencji Stron Konwencji z Bazylei (2004), UNEP/CHW 7/33.

³¹ *Ibidem*. Por. M. Galle y, *Shipbreaking: Hazards and Liabilities*, Springer 2014, s. 64.

³² M. Galle y, *op.cit.*, s. 62.

³³ *Ibidem*, s. 63. G. Ulfstein, *Legal Aspects of Scrapping of Vessels: A Study for the Norwegian Ministry of Environment*, Cambridge 1999, s. 7.

³⁴ *Ibidem*, s. 16.

eliminuje występowanie elementu transgranicznego³⁵, bądź są wyrejestrowywane. Wreszcie – i co ważne – państwa przyjmujące statki do rozbiórki uznają istotny wkład tej gałęzi przemysłu w rozwój gospodarki i dostarczenie cennych surowców³⁶. Istnieje więc obawa, że nie są one zainteresowane zbyt restrykcyjnym stosowaniem norm prawa międzynarodowego w tym zakresie.

Jak wiadomo, efektywność mechanizmów konwencji bazylejskiej wymaga lojalnej współpracy między państwami. Na tej współpracy opiera się zasada uprzedniej zgody państwa – importera odpadów³⁷. Nie da się tego osiągnąć w sytuacji, gdy państwo, z którego wypływa statek, nie może poza wszelką wątpliwością ustalić, w jakim celu taka jednostka kieruje się do portów Azji, ani tego, czy stanowi ona odpad, czy też jest to po prostu zużyty, ale wciąż nadający się do transportu statek³⁸. Podobnie jest, gdy państwo, na którego terytorium statek ma podlegać rozbiórce, nie widzi interesu w wykorzystywaniu swoich uprawnień wynikających z konwencji. Oczywiście pozostają nadal w dyspozycji państw-stron konwencji przewidziane w jej treści środki unilateralne, jak chociażby zakaz eksportu na podstawie norm art. 4 ust. 2e, ale i tutaj spotyka się z problemami związanymi z subiektywnym charakterem definicji odpadu i kiedy statek jako odpad może podlegać reżimowi konwencji³⁹.

2.2. KONWENCJA Z HONGKONGU Z 2009 R.

W związku z ograniczoną skutecznością norm konwencji bazylejskiej w zakresie zapewnienia bezpieczeństwa ekologicznego w recyklingu statków⁴⁰ zarówno na poziomie prawa międzynarodowego, jak i unijnego podjęto prace nad stworzeniem norm o charakterze *lex specialis*, regulujących postępowanie

³⁵ European Commission Directorate General Environment, *Ship Dismantling and Pre-cleaning of Ships*, 2007, s. 5–7.

³⁶ E. Matser, H. Liu, M. Harjono, *Ships for scrap IV – Steel and toxic wastes for Asia*, Stichting Greenpeace Nederland 2001, s. 9.

³⁷ Art. 4 ust. 1 i art. 6 konwencji z Bazylei. Por. M. Gallej, *op.cit.*, s. 62.

³⁸ Industry Working Party on Ship Recycling, *Recycling of Ships: The Application of the Basel Convention*. Opracowanie przedstawione przez International Chamber of Shipping z upoważnienia Industry Working Party on Ship Recycling (IMO/MEPC 52/INF/12, 5.08.2004 r.) stwierdza, że statki spełniające wymogi konwencji MARPOL 73/78 powinny być wyłączone spod zakresu stosowania konwencji bazylejskiej, niezależnie od tego, czy są w swojej pierwszej, czy w ostatniej podróży. Pomimo że niektóre elementy konstrukcji bądź wyposażenia statku mogą posiadać charakterystykę, o której wspomina konwencja bazylejska, nie mogą być one postrzegane jako odpady niebezpieczne – T. Puthucherril, *op.cit.*, s. 113–114.

³⁹ W 1995 r. w celu umożliwienia większej unilateralnej kontroli eksportu odpadów wprowadzono do konwencji z Bazylei zmianę – poprzez dodanie art. 4a – umożliwiającą bardziej efektywną kontrolę eksportu statków z krajów wysoko rozwiniętych (OECD, UE, Liechtenstein) do krajów słabo rozwiniętych. Do dziś nowelizacja ta nie weszła jednak w życie. Por. UNEP, *Feasibility Study For Ship Dismantling*, 2013, s. 13–14.

⁴⁰ W zasadzie próby uregulowania problemów dotyczących transgranicznego przemieszczania odpadów niebezpiecznych związanego ze złomowaniem statków sięgają początków obowiązywania samej konwencji z Bazylei. Por. M. Hallej, *op.cit.*, s. 163. Wśród bardziej istotnych dokumentów przygotowanych przez Sekretariat konwencji z Bazylei można wymienić *Guidelines* (wskazówki) z 2002 r.

ze szczególnym rodzajem odpadu, jakim jest wycofywany z eksploatacji statek⁴¹. W celu zapewnienia równowagi pomiędzy obowiązkami i odpowiedzialnością właścicieli statków, podmiotów złomujących statki oraz państw czerpiących korzyści ze złomowania statków⁴² stworzono konwencję o bezpiecznym i ekologicznym recyklingu statków (konwencja z Hongkongu 2009).

Charakter konwencji z Hongkongu jest dość ogólny i jej autorzy z góry zakładają, że jej treść będzie rozwijana poprzez opracowywanie szeregu wytycznych dotyczących poszczególnych jej postanowień. Podejście to widać zresztą w układzie samej konwencji, w której większość kluczowych informacji dotyczących realizacji jej postanowień została zawarta w aneksach. Ponadto konwencja wprowadza normy o charakterze minimów normatywnych, dopuszczając, a niekiedy wręcz zachęcając państwa-strony do stosowania własnych, bardziej restrykcyjnych norm prawa krajowego⁴³. Zakłada ona, że jej strony będą trzymać się postanowień konwencji w celu zapobiegania, ograniczania oraz minimalizowania i eliminowania wypadków, szkód oraz innych negatywnych aspektów wpływu recyklingu statków na ludzkie życie i środowisko naturalne. Konwencja ma również za zadanie stworzyć ramy współpracy w zakresie implementacji i osiągnięcia zgodności z jej postanowieniami. Kolejny jej cel (zgodnie z art. 1) stanowi wspieranie ciągłego rozwoju technologii i praktyk, które mają wpływ na bezpieczne i chroniące środowisko złomowanie statków⁴⁴. Powyższe stwierdzenie jest istotne, gdyż podkreśla dynamiczny charakter norm zawartych w konwencji, których celem ma być ciągłe udoskonalanie technik recyklingu statków⁴⁵.

Podejście autorów konwencji do kwestii związanych z bezpieczeństwem recyklingu statków miało prezentować holistyczne ujęcie, obejmujące etap projektowy, wykonawczy, użytkowania statku i jego złomowania⁴⁶. Konwencja do swojej treści implementowała kluczowe koncepcje wypracowane w ramach wskazówek IMO. Przykładem mogą być wskazówki zaprezentowane podczas 49. Sesji Komitetu Ochrony Środowiska Morskiego, w tym koncepcja zielonego paszportu (*green passport*) – dokumentu zawierającego spis wszystkich materiałów niebezpiecznych wchodzących w skład konstrukcji statku (międzynarodowy certyfikat inwentaryzacji materiałów niebezpiecznych⁴⁷). Podobnie mechanizm regulacji i licencjonowania instytucji złomujących statki, a także

⁴¹ S. Bhattacharjee, *From Basel to Hong Kong: International Environmental Regulation of Ship-Recycling takes one step forward and two steps back*, Trade, Law and Development 2009, vol. 1, no. 2, s. 215.

⁴² *Ibidem*, s. 195.

⁴³ 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. 43.

⁴⁴ Art. 1 konwencji.

⁴⁵ M. Galley, *op.cit.*, s. 160.

⁴⁶ T. Puthucherril, *From Shipbreaking... op.cit.*, s. 149.

⁴⁷ M.H. Koziński, *Międzynarodowa konwencja... op.cit.*, s. 44.

zasada odpowiedzialności właściciela statków za jego ekologiczne złomowanie została zaczerpnięta ze wskazówek wypracowanych w ramach prac komisji IMO⁴⁸.

Obowiązki nakładane przez konwencję z Hongkongu można podzielić na: odnoszące się do statku i jego konstrukcji oraz nakładane na podmioty zajmujące się recyklingiem statków. Jest to ciekawe rozwiązanie, ponieważ odzwierciedla – można już powiedzieć, że nawet powszechną – politykę, w której konwencje z zakresu ochrony środowiska morskiego źródeł ryzyka środowiskowego dopatrują się nie tylko na morzu, ale także na lądzie⁴⁹.

Obowiązki odnoszące się do statków dotyczą w pierwszej kolejności ograniczeń w zakresie wykorzystywania w konstrukcji statku substancji niebezpiecznych wymienionych w załączniku 1 do konwencji. Ponadto wprowadzono obowiązek stworzenia rejestru materiałów niebezpiecznych, które wchodzi w skład konstrukcji i wyposażenia statku. Dotyczy on zarówno statków nowobudowanych, jak i statków używanych. Instrument ten z założenia ma podnosić bezpieczeństwo nie tylko rozbiórki statku, ale również jego użytkowania, remontów czy doraźnych napraw⁵⁰. Stworzenie rejestru materiałów niebezpiecznych umożliwia wystawienie po pierwszym przeglądzie międzynarodowego certyfikatu inwentaryzacji materiałów niebezpiecznych przez administrację państwa-strony konwencji⁵¹. W celu potwierdzenia danych zawartych w certyfikacie przeglądy będą powtarzane nie rzadziej niż co 5 lat. Konwencja przewiduje także doraźne kontrole wykonywane przez państwa zgodnie z zasadami IMO. Kolejnym obowiązkiem związanym z eksploatacją statku jest wybór odpowiedniego przedsiębiorstwa recyklingu statków, posiadającego licencje i zezwolenia przewidziane konwencją. Części II i III rejestru materiałów niebezpiecznych powinny zostać uzupełnione, a państwo bandery poinformowane o zamiarze złomowania statku. W pozostałym zakresie obowiązki dotyczące recyklingu statków przechodzą już na przedsiębiorstwo⁵².

Zgodnie z prawidłem 15 strony konwencji mają obowiązek stworzyć odpowiednie normy prawne określające standardy, które zagwarantują, że przedsiębiorstwa recyklingu statków będą zaprojektowane, skonstruowane oraz że będą funkcjonować w bezpieczny i właściwy dla środowiska sposób. Dopuszczenie przedsiębiorstw recyklingu statków do prowadzenia działalności będzie oparte na wynikach inspekcji oraz weryfikacji zgodności stanu urządzeń z dokumentami. Poza wymogami o charakterze reglamentacyjnym przedsiębiorstwa re-

⁴⁸ M. Galley, *op.cit.*, s. 166–167.

⁴⁹ M.H. Koziański, *Międzynarodowa konwencja... op.cit.*, s. 46.

⁵⁰ M. Galley, *op.cit.*, s. 168.

⁵¹ Prawidło 5 aneksu I do konwencji z Hongkongu.

⁵² Prawidło 8 aneksu I do konwencji przewiduje także, że zanim statek zostanie oddany do recyklingu przez przedsiębiorstwo recyklingu statków, powinien on zostać przygotowany przez właściciela między innymi poprzez ograniczenie ilości olejów i paliwa oraz cargo. W przypadku tankowców obowiązek dotyczy także uzyskania odpowiednich certyfikatów w zakresie przygotowania do prac spawalniczych i innych.

cyklingu statków mają obowiązek wprowadzić takie instrumenty zarządzania i procedury, jakie doprowadzą do wyeliminowania lub zmarginalizowania ryzyka dla życia. Jednym z instrumentów do osiągnięcia tego celu ma być obligatoryjny dla każdego przedsiębiorstwa plan instalacji recyklingu statków (*Ship Recycling Facility Plan*)⁵³. Jest to opracowanie odnoszące się do właściwości infrastruktury recyklingowej, a nie do specyfiki określonego statku. Dla każdego statku poddawanego recyklingowi przedsiębiorstwo będzie przygotowywać plan recyklingu statku (*Ship Recycling Plan*)⁵⁴. Ma być on sporządzany na podstawie międzynarodowego certyfikatu inwentaryzacji materiałów niebezpiecznych oraz innych danych dostarczonych przez właściciela statku.

Istotnym zagadnieniem związanym z realizacją postanowień konwencji jest prawdopodobieństwo jej wejścia w życie. Nie sposób nie zauważyć, że warunki rozpoczęcia jej obowiązywania określono w sposób restrykcyjny. W art. 17 konwencji stwierdzono, że wejdzie ona w życie w ciągu 24 miesięcy od momentu spełnienia kumulatywnie trzech warunków. Po pierwsze, co najmniej 15 państw ratyfikuje jej postanowienia. Po drugie, suma tonażu państw, które przystąpią do konwencji, wyniesie 40 procent tonażu światowego. Po trzecie, w ramach tonażu reprezentowanego przez strony konwencji muszą być państwa, które w ostatnich 10 latach dokonały recyklingu statków w ilości nie mniejszej niż 3 procent swojego tonażu. W konsekwencji trzeba przyjąć za pewnik, że konwencja wejdzie w życie dopiero w momencie, w którym co najmniej jedno z wiodących państw zajmujących się recyklingiem statków podejmie decyzję o jej ratyfikacji. Chociaż będzie to oznaczać konieczność poniesienia licznych nakładów i krótkoterminowo z pewnością spore straty finansowe sektora, to długookresowo może się okazać efektywnym instrumentem ograniczania konkurencji innych państw przodujących w recyklingu statków. Innym aspektem związanym z wpływem konwencji nawet przed spełnieniem warunków jej wejścia w życie jest to, że część przedsiębiorstw może, zamawiając lub projektując statki, antycypować normy konwencji, aby statek był lepiej przygotowany do przyszłego stanu prawnego.

Na efektywność mechanizmów konwencji będą miały wpływ także uwarunkowania ekonomiczne. Jak wynika z obliczeń przeprowadzonych przez IMO, koszt wdrożenia wymogów konwencji dla statku państwa niebędącego stroną konwencji będzie wynosić około 3 dolarów za 1 LDT statku w standardzie Panamax. Jednocześnie w przypadku podjęcia decyzji o zmianie państwa bandery na państwo niebędące stroną konwencji oraz wyrejestrowaniu (co będzie warunkiem legalnego złomowania statku w przedsiębiorstwie recyklingu stat-

⁵³ Zgodnie z prawidłem 18 aneksu I do konwencji przygotowanie planu instalacji recyklingu statków będzie dotyczyć zagwarantowania odpowiedniego poziomu bezpieczeństwa pracowników i środowiska, identyfikacji ryzyka i odpowiedzialności, przygotowania mechanizmów szkoleniowych dla pracowników, przygotowania mechanizmów monitorujących funkcjonowanie przedsiębiorstwa, systemu raportowania wypadków, wycieków i emisji, systemu raportowania chorób zawodowych i innych.

⁵⁴ Prawidło 9 aneksu I.

ków niepodlegającym reżimowi konwencji) koszt takiej operacji będzie oscylował na poziomie 1 dolara za 1 LDT statku w standardzie Panamax⁵⁵.

Unia Europejska wraz z jej restrykcyjnym podejściem do problematyki ochrony środowiska także podjęła wysiłki w celu uregulowania problemów recyklingu statków. Podejście takie wynika również ze świadomości konsekwencji katastrof morskich, które miały miejsce u wybrzeży Unii i w związku z którymi skażeniu uległa spora część wybrzeży Europy Zachodniej⁵⁶. Unia była jednym z największych orędowników i propagatorów podpisania konwencji z Hongkongu. Ratyfikacja tej konwencji przez UE będzie stanowić istotny wkład ilościowy i polityczny w osiągnięcie warunków wejścia jej w życie. Wprawdzie państwa UE nie należą do najpopularniejszych państw bander floty handlowej, ale Unia jako jeden z największych rynków zbytu oraz eksporterów produktów na masową skalę korzysta z przewozów towarowych statkami. Umożliwia to, w ograniczonym zakresie, wywieranie presji na przewoźników w celu osiągnięcia przez nich odpowiedniego poziomu bezpieczeństwa przy realizacji frachtów.

2.3. ROZPORZĄDZENIE UE W SPRAWIE RECYKLINGU STATKÓW

Aby ułatwić proces ratyfikacji konwencji z Hongkongu przez państwa UE oraz rozbudować na podstawie norm prawa międzynarodowego unijne standardy dotyczące recyklingu statków Parlament Europejski i Rada przyjęły rozporządzenie 1257/2013 w sprawie recyklingu statków⁵⁷. Instytucje unijne w swoich regulacjach w tym zakresie wykraczają poza negocjowany multilateralnie standard minimum, wdrażając rozwiązania niejednokrotnie bardziej restrykcyjne w stosunku do proponowanych w konwencji z Hongkongu. Jednocześnie z treści rozporządzenia można wywnioskować, że instytucje UE mają świadomość prawdopodobnych problemów związanych z wdrażaniem norm dotyczących recyklingu statków. Jednym z najistotniejszych jest bez wątpienia dalsza ucieczka statków spod jurysdykcji państw UE.

Zakres przedmiotowy rozporządzenia obejmuje zarówno statki podnoszące banderę państwa członkowskiego, jak i statki podnoszące banderę państwa trzeciego, które wpływają do portów państw UE⁵⁸. Rozwiązanie to ma spowodować swoiste rozszerzenie jurysdykcji również na statki spoza UE. Oczywiście musi się pojawić pytanie o efektywność stosowania norm wobec statków podnoszących banderę państwa spoza UE, a także o możliwość kontroli, szczególnie

⁵⁵ N. Mikelis, *Introduction to the Hong Kong Convention and its requirements* [w:] *Ship Recycling Technology & Knowledge Transfer Workshop*, <http://www.imo.org/KnowledgeCentre/PapersAndArticlesByIMOStaff/Documents/Introduction%20to%20the%20Hong%20Kong%20Convention%20and%20its%20requirements%20-%20N.%20Mikelis.pdf> [30.05.2015].

⁵⁶ M. Galle y, *op.cit.*, s. 80–81.

⁵⁷ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady nr 1257/2013 z 20.11.2013 r. w sprawie recyklingu statków oraz zmieniające rozporządzenie (WE) nr 1013/2006 i dyrektywę 2009/16/WE (Dz.Urz. UE L 330/1).

⁵⁸ *Ibidem*, art. 2.

w odniesieniu do określenia miejsca, w którym taki statek będzie miał być złomowany. Trzeba pamiętać, że celem rozporządzenia jest zwiększenie bezpieczeństwa oraz ochrona zdrowia i środowiska naturalnego na każdym etapie cyklu życia statku⁵⁹. Oznacza to, że nawet jeżeli nie zostaną zachowane procedury dotyczące złomowania statku, to w trakcie jego eksploatacji lub w czasie jego budowy w stoczniach państw UE będzie on musiał spełniać odpowiednie normy prawa UE. Przykładem mogą być normy dotyczące zakazu wykorzystywania na statku substancji niebezpiecznych znajdujących się w załączniku 1 do rozporządzenia⁶⁰. Należy również pamiętać, że wyegzekwowanie chociażby obowiązków dotyczących tworzenia wykazów materiałów niebezpiecznych stanowi podstawę możliwości wdrażania bardziej ekologicznych metod złomowania statków nawet w krajach niebędących członkami UE czy OECD.

Rozporządzenie na potrzeby swojej regulacji posługuje się autonomiczną definicją statku. Zalicza ona do statków także urządzenia pływające, platformy pływające i samopodnośne, pływające jednostki magazynowe, pływające jednostki produkcyjno-magazynowo-przeładunkowe, a także statki pozbawione wyposażenia lub holowane. Definicja ta jest szeroka i obejmuje większy zakres urządzeń niż konwencja brukselska z 1924 r. lub konwencja z 1969 r. dotycząca zanieczyszczenia morza olejami. Analizując treść definicji statku z rozporządzenia 1257/2013, można dostrzec wyraźną inspirację treścią definicji statku zawartej w konwencji z Hongkongu⁶¹. Nie jest to zresztą zaskakujące, jeżeli się pamięta, że jednym z celów rozporządzenia jest stworzenie warunków do ratyfikacji przedmiotowej konwencji przez państwa UE.

Obowiązki, jakie rozporządzenie nakłada na właścicieli statku, w istocie sprowadzają się do zakazu wykorzystywania niektórych rodzajów substancji w konstrukcji statku oraz do uzyskiwania różnego rodzaju zgód i przygotowywania opracowań mających zasadnicze znaczenie w końcowej fazie cyklu życia jednostki – przygotowywaniu jej do recyklingu. Założeniem konwencji jest monitorowanie substancji niebezpiecznych znajdujących się na statku poprzez stworzenie – w pierwszej kolejności – wykazu materiałów niebezpiecznych, następnie poprzez przeglądy stanu statku (zasadniczy, odnowieniowe, dodatkowe i końcowe) oraz świadectwa potwierdzające ich wykonanie, i w końcu poprzez sporządzenie i przekazanie do akceptacji planu recyklingu statku.

Rozporządzenie odnosi się także do problematyki infrastruktury recyklingowej. Tytuł III określa warunki formalne i prawne, jakie muszą być spełnione do wpisania zakładu recyklingu statków na unijną listę takich zakładów. W przypadku zakładów recyklingu, które znajdują się w krajach UE, warunkiem prowadzenia działalności jest uzyskanie zezwoleń od odpowiednich organów państw członkowskich. Zezwolenia te mają charakter czasowy (5 lat), z możliwością ich przedłużenia. Rozporządzenie przewiduje także możliwość wpisania na listę za-

⁵⁹ *Ibidem*, art. 1.

⁶⁰ *Ibidem*, art. 4.

⁶¹ Por. art. 2 ust. 7 konwencji z Hongkongu.

kładów znajdujących się w państwach pozaunijnych. W ich przypadku procedura wpisu jest jednak jeszcze bardziej sformalizowana – aby go uzyskać, zakład musi spełniać warunki określone w konwencji z Hongkongu, konwencji sztokholmskiej w sprawie trwałych zanieczyszczeń organicznych, wytycznych IMO i ILO oraz w konwencji bazylejskiej.

Analiza wymagań dotyczących zakładów recyklingu statków oraz konfrontacja ich z warunkami, w jakich są poddawane recyklingowi statki w Indiach, Bangladeszu, Pakistanie czy Chinach, pozwala stwierdzić, że prawdopodobieństwo uzyskania przez tamtejsze zakłady wpisu na listę jest małe. Za niekompatybilne z dotychczasową praktyką *beachingu*, która dominuje w Azji Południowo-Wschodniej (z wyjątkiem Chin), wydają się być przede wszystkim wymogi: 1) prowadzenia prac z wybudowanych struktur, 2) aby zakład był zaprojektowany, zbudowany i eksploatowany w sposób racjonalny ekologicznie, 3) zapewnienia bezpiecznego i ekologicznego gospodarowania odpadami. Spełnienie tych wymagań – w przeciwieństwie do pozostałych wymienionych w art. 13 rozporządzenia – wiązałoby się z koniecznością stworzenia nieistniejącej do tej pory infrastruktury, z kosztami, a co za tym idzie, obniżyłoby konkurencyjność dotychczas wiodących lokalizacji. Wobec relatywnie sporych (obecnie) możliwości prawnych unikania konieczności podlegania jednostek pod reżim rozporządzenia 1257/2013 prawdopodobną konsekwencją jego wejścia w życie będzie kontynuowanie masowo występującej praktyki obchodzenia unijnych przepisów dotyczących ochrony środowiska w przypadku złomowania statków.

Podobnie jak w przypadku zbyt rygorystycznych przepisów dotyczących poziomów emisji występuje zjawisko *carbon leakage*, polegające na przenoszeniu działalności do bardziej korzystnych z punktu widzenia norm emisyjnych lokalizacji, pojawi się *ship leakage* w odniesieniu do problematyki ekologicznego złomowania statków. Podnoszone przez niektórych autorów⁶² istnienie w art. 29 norm umożliwiających pozyskiwanie finansowania na funkcjonowanie w Unii zakładów złomowania statków odpowiadających wymogom rozporządzenia wydaje się być inicjatywą wartościową, lecz w żadnym razie niemogącą konkurować z dumpingiem socjalnym (stawki za dzień pracy rzędu 2–7 dolarów)⁶³ oraz środowiskowym, z jakim branża ta spotyka się w aspekcie konkurencji państw Azji.

2.4. NORMY PRAWA KRAJOWEGO CZOŁOWYCH PAŃSTW ZAJMUJĄCYCH SIĘ RECYKLINGIEM

Analiza stosowania norm w zakresie regulacji recyklingu statków nie byłaby pełna, gdyby nie uwzględniono w niej także norm prawa krajowego czołowych

⁶² M.H. Koziński, *Recykling statków w prawie Unii Europejskiej*, Zeszyty Naukowe Akademii Morskiej w Gdyni 2014, nr 87, s. 61.

⁶³ T. Puthucherril, *Trans-boundary movement of hazardous ships for their last rites: Will the ship recycling conventions make a difference*, Ocean Yearbook 2011, vol. 24, s. 287.

państw zajmujących się złomowaniem statków. Badania takie są w oczywisty sposób utrudnione poprzez ograniczony dostęp do materiałów. Kolejną barierą dla pełnego i wyczerpującego określenia uwarunkowań prawnych recyklingu jest różnica pomiędzy ramami prawnymi a faktyczną sytuacją sektora złomowania statków w państwach Azji Południowo-Wschodniej⁶⁴. Ograniczone źródła, do których uzyskano dostęp w toku prowadzonych badań, pozwalają jednak na zaobserwowanie pewnych ciekawych tendencji w podejściu Indii i Bangladeszu do zagadnienia recyklingu statków.

Regulacje prawne dotyczące recyklingu statków w wymienionych wyżej państwach mają charakter niespójny i wydają się być „rozdarłe” pomiędzy ośrodki stanowienia prawa. Regulacje tych krajów, jako pozostających w kręgu systemu *common law*, wydawane poprzez ustawodawstwo parlamentarne uzupełniane są przez orzecznictwo sądowe. W aspekcie regulacji recyklingu statków można dostrzec z jednej strony dość wstrzemięźliwe podejście organów stanowiących prawo. Objawia się ono albo stosunkowo słabą regulacją problemu przez normy prawne (Bangladesz i Pakistan), albo stworzeniem pewnych ram dla podniesienia bezpieczeństwa złomowania statków, przy jednoczesnym braku efektywnych mechanizmów kontroli (Indie)⁶⁵. Może to wynikać ze strategicznej pozycji – zarówno z punktu widzenia dochodów, jak i zapewnienia dostępu do surowców – jaką w tych państwach pełni sektor rozbiórki statków⁶⁶. Z drugiej strony na słowa najwyższego szacunku zasługują, niestety jedynie doraźne, działania podejmowane przez sądy, zwłaszcza sądy najwyższe tych państw, które w odważnych orzeczeniach wskazują na błędy i niedostatki systemu regulacji procesu złomowania statków. Doskonałym przykładem może być Sąd Najwyższy Indii, który w 1997 r. stworzył High Power Committee on Management of Hazardous Wastes⁶⁷, wyposażając go w kompetencje kontrolne w odniesieniu do spełniania wymogów prawa w procesie złomowania statków. W wyroku z 2003 r. Sąd Najwyższy Indii określił wymogi dotyczące złomowania statków, które stanowiły podstawę do późniejszych skarg w zakresie szkodliwego złomowania statków⁶⁸. Podobnie Sąd Najwyższy Bangladeszu w 2003 r. wydał orzeczenie, zgodnie z którym rząd Bangladeszu ma obowiązek zapewnić, aby złomowanie statków odbywało się w zgodzie z zasadami zawartymi w konwencji bazylejskiej⁶⁹. Efektem tego orzeczenia było kilka spektakularnych odmów złomowania statków z opracowanej przez Greenpeace listy 50 najbardziej toksycznych statków świata⁷⁰.

⁶⁴ UNEP, *Feasibility Study For Ship Dismanting*, 2013, s. 16.

⁶⁵ *Ibidem*, s. 16–17.

⁶⁶ R. Kumar, *op.cit.*

⁶⁷ M. Galley, *op.cit.*, s. 87.

⁶⁸ Odpowiedź Sądu Najwyższego Indii na Writ Petition (Civil) 657 z 1995 r. – data wydania 2003 r.

⁶⁹ M. Galley, *op.cit.*, s. 89.

⁷⁰ Odmowy te dotyczyły między innymi złomowania „Blue Lady”, MT „Enterprise” i innych.

Niewątpliwie każde z przywołanych powyżej państw wprowadziło w ostatnim czasie pewne regulacje dotyczące recyklingu statków. W przypadku Bangladeszu recykling statków jest identyfikowany jako gałąź przemysłu i jako taka podlega regulacji przez *Labour Act 2006*⁷¹. Sekcja 6D tego dokumentu odnosi się wprost do przemysłu złomowania statków. Najistotniejszą rolę w reglamentacji działalności przedsiębiorstw recyklingowych w Bangladeszu odgrywa Wydział Środowiska. Opierając się na normach *Environmental Law* z 1995 r., jest on kompetentny do wydawania pozwoleń na prowadzenie działalności rozbiórkowej pod postacią *Environmental Clearance Certificate*⁷². Wydział Żeglugi wydaje *No Objection Certificate*, który stanowi podstawę do poddania statku procesowi rozbiórki. W 2011 r. po interwencji Sądu Najwyższego Bangladeszu rząd wydał *The Ship Breaking and Ship Recycling Rules of 2011*⁷³. Ten 56-stronicowy dokument reguluje wymogi proceduralne i materialnoprawne związane z wydawaniem zgody na *beaching*. Odnosi się on zarówno do statków, jak i do przedsiębiorstw recyklingu. Rozdział VI reguł z 2011 r. normalizuje kwestie odszkodowawcze i z zakresu prawa pracy dotyczące warunków pracy w przedsiębiorstwach recyklingowych⁷⁴.

Sprowadzenie statku, który ma zostać poddany procesowi recyklingu, wymaga uzyskania *No Objection Certificate* wydawanego przez Ship Building and Ship Recycling Board działający w ramach ministerstwa gospodarki. Warunkiem uzyskania *No Objection Certificate* jest przedstawienie *Environmental Clearance Certificate* oraz rejestru materiałów niebezpiecznych⁷⁵. Przed rozpoczęciem procesu rozbiórki właściciel przedsiębiorstwa recyklingu statków przedstawia *Ship Recycling Facility Plan* i *Ship Recycling Plan*⁷⁶. Poddanie statku procesowi *beachingu* wymaga uzyskania *beaching permission*, wydawanego po kontroli przeprowadzanej przez Ship Building and Ship Recycling Board oraz przez przedstawicieli wydziału środowiska, którzy wydają *Environmental Clearance Certificate*, a także przez przedstawicieli departamentu materiałów wybuchowych, którzy wydają certyfikaty *Gas Free for Man Entry* i *Gas Free for Hot Work*⁷⁷.

⁷¹ S. Alam, A. Faraque, *Legal regulation of the shipbreaking industry in Bangladesh: The international regulatory framework and domestic implementation challenges*, Marine Policy 2014, vol. 47, s. 53.

⁷² *Ibidem*.

⁷³ Dnia 16.02.2011 r. Sąd Najwyższy Bangladeszu wydał zarządzenie warunkujące możliwość dalszego złomowania statków od wprowadzenia przez rząd i parlament odpowiednich regulacji gwarantujących wzrost bezpieczeństwa tego procesu. Q. Foy s a l, *Shipbreaking Industries of Bangladesh: An Overview and Legal Implication*, https://www.academia.edu/6245556/Shipbreaking_Industries_of_Bangladesh_An_Overview_and_Legal_Implication.

⁷⁴ M. Galle y, *op.cit.* s. 91.

⁷⁵ Art. 4 i art. 8 Ship Breaking and Ship Recycling Rules 2011.

⁷⁶ *Ibidem*, art. 3 i art. 14.

⁷⁷ S. Alam, A. Faraque, *op.cit.*, s. 54.

Regulacje prawne dotyczące złomowania statków w Indiach są dość rozbudowane oraz bardzo zbiurokratyzowane⁷⁸. Przede wszystkim trzeba wskazać na występowanie powszechnie obowiązujących norm prawnych regulujących ochronę sektorową środowiska⁷⁹. Oprócz tego stan Gudżarat, w którym zlokalizowane są przedsiębiorstwa recyklingu statków, wydał prawa lokalne regulujące prowadzenie tego typu działalności. Najistotniejszym aktem prawa lokalnego dotyczącego złomowania statków jest *Gujarat Maritime Board Ship Recycling Regulations 2003*⁸⁰. Na podstawie jego wymogów wydawane są następujące dokumenty: *Cargo Free Certificate*, *Decontamination Certificate*, *Atomic Radiation Free Certificate*, *Gas Free for Man Entry*, *Gas Free for Hot Work*, *Naked Light Certificate*, *Waste Disposal under Hazardous Materials and Waste Rules*, *Labour Insurance Certificate*, *Factory Inspector Certificate*, *Beaching Permission*⁸¹.

Jak widać z przeprowadzonej analizy, zarówno Indie, jak i Bangladesz prowadzą intensywne działania mające na celu zbliżenie struktury własnych norm regulujących recykling statków do norm międzynarodowych. Nieprzypadkowo nazwy poszczególnych certyfikatów i pozwoleń przypominają te, które można odnaleźć w treści konwencji z Hongkongu i implementujących ją normach prawa unijnego. Istotnym elementem pozostaje jednak możliwość efektywnej egzekucji norm ochrony środowiska w tym zakresie. Wiele wskazuje na to, że w krajach Azji Południowo-Wschodniej nadal pozostaje w tym obszarze dużo do zrobienia. Podejście Pakistanu, Bangladeszu i Indii do konwencji z Hongkongu jest dwojakie. Z jednej strony formalnie zbliżają swoje ustawodawstwo do jej standardów, z drugiej strony nie podejmują działań mających na celu przystąpienie do niej, mając nadzieję, że nie zostaną spełnione wymogi ilościowe do jej wejścia w życie. Z pewnością państwa te mają istotne interesy surowcowe i gospodarcze w utrzymaniu *status quo*.

PODSUMOWANIE

Jak wykazano w niniejszym opracowaniu, działalność w obszarze recyklingu statków w istotny sposób oddziałuje na środowisko naturalne. Koncentracja tego rodzaju działalności w Indiach, Bangladeszu, Pakistanie i Chinach przynosi tym państwom wymierne korzyści. Korzyści te są niejednokrotnie przedkładane nad uwarunkowania ochrony środowiska, co prowadzi do sytuacji, w której można mówić o swoistym regulacyjnym *race to the bottom*. Z drugiej strony

⁷⁸ UNEP, *op.cit.*, s. 16.

⁷⁹ M. Rahman, *Environmental Menace Of Ship Breaking Industry And National Legal Response: South Asia Perspective*, National Conference on Law & Justice 14–15 September 2013 Papers, s. 352, http://papers.ssrn.com/sol3/papers.cfm?abstract_id=2325960.

⁸⁰ *Ibidem*.

⁸¹ R. Kumar, *op.cit.*, s. 9.

państwa wysoko rozwinięte – OECD i UE podejmują aktywne działania mające na celu wprowadzenie mechanizmów, które wymuszałyby uwzględnienie w szerszym zakresie uwarunkowań środowiskowych w złomowaniu statków. Interes środowiskowy powiązany jest z interesem gospodarczym. Podejście ekstraterytorialne, które można zaobserwować w rozporządzeniu Parlamentu i Rady, pozostaje w zgodzie z podobnymi mechanizmami rozszerzania wpływu regulacji UE na inne państwa. Jest to szczególnie widoczne w obszarze unijnych norm ochrony środowiska. Wydaje się jednak, że w konfrontacji z Grocjuszowską zasadą wolności mórz normy te nie będą mogły być efektywnie egzekwowane. Pewną nadzieję na poprawę warunków zdrowotnych i środowiskowych, w jakich są prowadzone prace rozbiórkowe na plażach Azji Południowo-Wschodniej, niosą jednak działania pośrednie – dobrowolne zbliżanie ustawodawstw czy inicjatywy podejmowane przez dużych armatorów, a także aktywne zaangażowanie sektora organizacji pozarządowych. To w tym obszarze, „miękkich” zachęt i inicjatyw oddolnych, a także w rozwoju świadomości ekologicznej i coraz szerszej identyfikacji prawa człowieka do środowiska dobrej jakości należy się dopatrywać realnej szansy na pozytywną zmianę.

MACIEJ NYKA

ENVIRONMENTAL AND LEGAL ANGLE ON SHIP BREAKING (RECYCLING)

(Summary)

Ninety-eight per cent of world ship breaking (ship demolition) today is carried out in India, Bangladesh, China, Pakistan and Turkey.

The 1989 Basel Convention on the Control of Transboundary Movements of Hazardous Wastes and their Disposal as well as Dutch, French, Turkish, Indian and British case-law consider decommissioned ships as waste. Due to limited effectiveness of the Basel Convention a new one has been adopted — the 2009 Hong Kong International Convention for the Safe and Environmentally Sound Recycling of Ships. The Hong Kong Convention will enter into force when three conditions set out in its Article 17 are met; it means at least one leading ship breaking country must ratify it.

The European Union is a leading proponent of signature of the Hong Kong Convention. Its ratification by the EU shall be a significant quantitative and political stimulus towards its entry into force. In order to encourage the ratification processes by EU member states, the European Parliament and the Council have adopted Regulation (EU) No 1257/2013 of 20 November 2013 on ship recycling.