

RECYKLING STATKÓW W PRAWIE UNII EUROPEJSKIEJ

W Hongkongu 15.05.2009 r. ustanowiono Międzynarodową konwencję o bezpiecznym i przyjaznym dla środowiska recyklingu statków. Każda ze stron tej konwencji zobowiązuje się do posiadania pełnych i efektywnych przepisów pozwalających na zapobieganie, redukcję, minimalizację i, o ile to jest możliwe, eliminowanie zdarzeń, szkodliwych skutków dla zdrowia ludzkiego i środowiska, spowodowanych przez recykling statków. Recykling statków oznacza działalność, mającą na celu pełny lub częściowy demontaż statku przez tzw. jednostkę zajmującą się recyklingiem statków (obszar, stocznia lub obiekt używany do recyklingu statków) w celu odzyskania komponentów, części i materiałów do ponownego przerobu, dbając jednocześnie o materiały niebezpieczne i inne materiały, wraz z czynnościami towarzyszącymi, takimi jak składowanie i przetwarzanie materiałów na miejscu, ale nie ich dalsze przetwarzanie i usuwanie do oddzielnych obiektów. Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (EU) nr 1257/2013 z dnia 20.11.2013 r. ma ułatwić wczesną ratyfikację Konwencji z Hongkongu zarówno w Unii, jak i w państwach trzecich. Celem rozporządzenia jest zapobieganie wypadkom, urazom i innemu szkodliwemu wpływowi na zdrowie ludzkie i środowisko powstającemu wskutek recyklingu statków. Instalacja lub stosowanie na statkach materiałów niebezpiecznych są zakazane lub objęte ograniczeniami.

Słowa kluczowe: SRC 2009, recykling statków, środowisko.

WPROWADZENIE

W dniu 15.05.2009 r. w Hongkongu, po pięciu latach prac przygotowawczych, została przyjęta **Międzynarodowa konwencja o bezpiecznym i przyjaznym dla środowiska recyklingu statków** (*Hong Kong International Convention for Save and Environmentally Sound Recycling of Ships – SRC 2009*). Konwencja ta wejdzie w życie 24 miesiące od momentu, gdy bez zastrzeżeń ratyfikuje ją 15 państw, reprezentujących co najmniej 40% światowego tonażu brutto. Obecnie jest tylko jedna ratyfikacja. Dodać należy, że art. 17.1.3 konwencji zawiera jeszcze jedno dodatkowe kryterium jej wejścia w życie. Otóż wśród krajów uczestniczących we wspomnianych 40% światowego tonażu handlowego powinny znajdować się państwa, które w ostatnich 10 latach dokonały recyklingu statków w wielkości nie mniejszej niż 3% swojego tonażu.

Jak na razie, ten akt prawa międzynarodowego nie wszedł w życie, ale jest przedmiotem ożywionej dyskusji naukowej¹ i dokonano już wielu prac przygotowawczych, by ułatwić wprowadzenie recyklingu statków morskich². W jedynym, jak dotychczas, opracowaniu polskim na temat konwencji z Hongkongu³ podkreślono szczególne zainteresowanie Unii Europejskiej recyklingiem statków jako istotnym elementem walki o ochronę środowiska i bezpieczeństwo pracy osób związanych z procesem złomowania statków. Obecnie już obowiązuje regulacja unijna, jaką stanowi **Rozporządzenie Parlamentu Europejskiej i Rady (UE) nr 1257/2013 z 20.11.2013 r. w sprawie recyklingu statków oraz zmieniające rozporządzenie (WE) nr 1013/2006 i dyrektywę 2009/16/WE**⁴.

Według T. Ormonda corocznie powinny być złomowane statki morskie o tonażu od 3,7 do 25 milionów ton brutto⁵. Złomowaniem zajmuje się praktycznie tylko pięć państw (Indie, Bangladesz⁶, Chiny, Pakistan i Turcja). Nasuwa się pytanie, czy taka sytuacja jest niezmienna i rzeczywiście złomowanie musi być domeną krajów o najniższych standardach pracowniczych i najniższych płacach? Wydaje się, że prymitywne i tanie złomowanie staje się anachronizmem. Wymagania techniczne recyklingu przewidzianego w konwencji z Hongkongu i w prawie unijnym wymagają bowiem zupełnie nowej jakości technicznej i organizacyjnej dla współczesnych ośrodków recyklingu statków.

¹ Zob. np. Royal Institution of Naval Architects (RINA), *Recycling of ships and other marine structures*, London 2005, T.G. Puthucherril, *From Shipbreaking to Sustainable Ship Recycling. Evolution at a legal Regime*, Martinus Nijhoff Publishers, 2010, T. Ormond, *Hong Kong Convention and EU Ship recycling Regulation: Can they change bad industrial practices soon?* Eleni Review, 2012, No. 2 oraz Jean Monet Working Paper Series, 2013, Vol. 5, p. 1–9), U.D. Engels, *European Ship Recycling Regulation*, Heidelberg, New York, Dordrecht, London 2013, N. Mikelis, *An analysis of European Regulation of ship recycling*, BIMCO Bulletin 2013, No. 6.

² W celu szybszej adaptacji rozwiązań konwencyjnych IMO przygotowała szereg wytycznych dotyczących m.in.: wykazu materiałów niebezpiecznych (MEPC. 197 /62/) z 2011 r., planu recyklingu statku (MEPC. 196 /62/) z 2011 r., bezpiecznego i przyjaznego dla środowiska recyklingu statków (MEPC.210 /63/) z 2012 r., autoryzacji recyklingu statków (MEPC.211/63/) z 2012 r., przeglądów i certyfikacji statków według konwencji z Hongkongu (MEPC.222/64/) z 2012 r., inspekcji statków według konwencji z Hongkongu (MEPC.223 /64/) z 2012 r.

³ Zob. M.H. Koziański, *Międzynarodowa konwencja o bezpiecznym i przyjaznym dla środowiska recyklingu statków (SRC 2009)*, Prace Wydziału Nawigacyjnego Akademii Morskiej w Gdyni, 2010, nr 24, s. 39–50.

⁴ Dz.Urz.UE L 330/1 z 10.12.2013. Rozporządzenie weszło w życie 30.12.2013 r.

⁵ T. Ormond, op.cit., s. 1.

⁶ Według Puthucherrila, działalność recyklingowa w Indiach i Bangladeszu jest „złotym interesem” i przynosi obu krajom po przeszło 100 mln dolarów rocznie. Jest dość prawdopodobne, że kraje obecnie zajmujące się recyklingiem, aby nie wypaść z rynku, w szybkim tempie zaczną dostosowywać się do standardów z Hongkongu. Będzie na to wpływała także koncepcja Europejskiego Wykazu Zakładów Recyklingu Statków. T.G. Puthucherril, op.cit., s. 200.

1. CELE REGULACJI UNII EUROPEJSKIEJ W ZAKRESIE RECYKLINGU STATKÓW

Możliwości w zakresie recyklingu statków są we wszystkich państwach OECD niewystarczające, zwłaszcza jeśli chodzi o statki duże. Zasadniczym celem rozporządzenia o recyklingu statków jest jak najwcześniejsze ratyfikowanie konwencji z Hongkongu, zarówno w krajach członkowskich Unii Europejskiej, jak i w pozostałych państwach eksploatujących statki morskie. Twórcy rozporządzenia wyraźnie podkreślają semiimperatywność konwencji o recyklingu, pozwala ona bowiem na przyjęcie bardziej surowych środków zgodnych z prawem międzynarodowym w zakresie bezpiecznego i racjonalnego ekologicznie recyklingu statków, w celu zapobieżenia powstawaniu negatywnych skutków dla zdrowia ludzkiego i środowiska. Unia Europejska, nie pierwszy raz wdrażając rozwiązania międzynarodowe, idzie o krok dalej niż przyjmowane na forum międzynarodowym kompromisy. Już obecnie dzięki unijnym przepisom o *port state control*⁷ inspektorzy państwa portu dokonują kontroli statków pod kątem występowania materiałów niebezpiecznych, w tym azbestu, zgodnie z konwencją SOLAS.

Celem rozporządzenia jest także zmniejszenie różnic między państwami Unii a innymi krajami w zakresie bezpieczeństwa i higieny pracy oraz standardów środowiskowych, a także kierowanie statków do takich miejsc recyklingu, które zapewniają bezpieczeństwo i należyłą ochronę środowiska naturalnego. W związku z tym powstanie **europejski wykaz zakładów recyklingu statków**, spełniających wymagania rozporządzenia. Zakłady, które nie dostosują się do wspomnianych przepisów, nie zostaną umieszczone w wykazie.

Ważnym celem omawianej regulacji unijnej jest eliminowanie substancji niebezpiecznych. Rozporządzenie o recyklingu koresponduje ściśle z Rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 1272/2008 r., wdrażającym zharmonizowany system klasyfikacji i oznakowania chemikaliów⁸. System ten pozwala łatwiej określić, co stanowi materiał niebezpieczny⁹.

W celu zapewnienia skuteczności przepisów o recyklingu państwa członkowskie winny przyjąć środki uniemożliwiające obchodzenie zasad recyklingu statków. W tym celu należałoby stworzyć system sankcji, mających zastosowanie w przypadku naruszenia przepisów o recyklingu statków. Warto zauważyć, że sankcje proponowane przez prawo unijne mogą mieć zarówno charakter cywilnoprawny, jak i administracyjny.

⁷ Zob. Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2009/16/WE z dnia 23.04.2009 r. w sprawie kontroli przeprowadzanej przez państwo portu (Dz.Urz. L 131 z 28.05.2009). Obecnie nowym elementem kontroli *p.s.c.* będzie „świadectwo inwentaryzacji materiałów niebezpiecznych lub zaświadczenie o zgodności zgodne z rozporządzeniem nr 1257/2013”.

⁸ Dz.Urz. L 353 z 31.12.2008 r.

⁹ Może to być przydatne także dla wdrożenia konwencji HNS.

2. RECYKLING STATKÓW A INNE KONWENCJE MIĘDZYNARODOWE

Regulacja recyklingu statków wpisuje się w międzynarodowy system ochrony środowiska morskiego. Warto wskazać na relacje z konwencją bazylejską z dnia 22.03.1089 r. o kontroli transgranicznego przemieszczania i usuwania odpadów niebezpiecznych. Polska ratyfikowała tę konwencję w 1992 r.¹⁰ W 2004 r. na VII konferencji stron konwencji bazylejskiej kraje konwencyjne podjęły decyzję w sprawie ekologicznego zarządzania demontażem statków, w której wezwały Międzynarodową Organizację Morską (IMO) do opracowania obowiązkowych wymogów dotyczących recyklingu statków. W 2010 r. strony konwencji bazylejskiej rozpoczęły wstępną ocenę, mającą ustalić, czy konwencja z Hongkongu ustanawia poziom kontroli i egzekwowania przepisów równoważny z poziomem ustanowionym dla konwencji bazylejskiej. Ocenę zawarto w odpowiednim komunikacie Komisji Europejskiej i Rady, stwierdzającym zgodność obu konwencji. Strony konwencji bazylejskiej wezwały do ratyfikacji konwencji z Hongkongu¹¹.

Dodać można, że w 1995 r. weszła w życie poprawka do konwencji bazylejskiej zabraniająca wywozu odpadów niebezpiecznych do państw niebędących członkami OECD. Statki są zazwyczaj zaliczane do takich odpadów i ich wywóz z Unii w celach recyklingu do wspomnianych wyżej krajów oraz demontaż w systemie „wyrzucania na brzeg” jest zabroniony.

Związki z recyklingiem mają także i inne konwencje, w szczególności konwencja SOLAS, MARPOL o zatapianiu odpadów i innych substancji, ale także konwencja WRC, ASF i BWM. Omówienie tych relacji wymagałoby jednak odrębnego opracowania.

3. PRZEDMIOT I ZAKRES REGULACJI UNIJNEJ

Zgodnie z art. 1 rozporządzenie ma „zapobiegać wypadkom, urazom i innemu szkodliwemu wpływowi na zdrowie ludzkie i środowisko, powstającemu na skutek recyklingu statków, oraz ich ograniczenie, minimalizację i – w stopniu, w jakim jest to wykonalne – wyeliminowanie”. Rozporządzenie ma zwiększyć bezpieczeństwo, ochronę zdrowia ludzkiego i środowiska morskiego w Unii **na każdym etapie cyklu życia statku**. Chodzi także o to, by odpady z recyklingu statków podlegały racjonalnemu ekologicznemu zagospodarowaniu.

Unijnym recyklingiem objęte są statki podnoszące banderę jednego z państw członkowskich. Rozporządzenie nie ma zastosowania do okrętów wojennych, jednostek pomocniczych marynarki wojennej, a także do statków państwowych lub

¹⁰ Dz.U. z 1995 r., nr 19, poz. 88).

¹¹ Por. *Opinia merytoryczna i prawna w sprawie wniosku dotyczącego rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie recyklingu statków (COM /2012/ 118 final)* z 24.04.2012, Biuro Analiz Sejmowych (BAS-WASGiPU-WAPEiM-979/12), s. 5.

eksploatowanych przez państwo wyłącznie w rządowej służbie niehandlowej. Także statki małe o wyporności poniżej 500 nie podlegają rozporządzeniu, jak również statki, które w całym okresie użytkowania nie przekraczają granicy swego morza terytorialnego. Ważne jest również swoiste rozszerzenie działania rozporządzenia na statki państw trzecich, pozaunijne. Według art.12 rozporządzenia statki takie, zawijając do portu lub kotwiczowiska państwa członkowskiego, muszą mieć na pokładzie **wykaz materiałów niebezpiecznych**¹².

Zakres przedmiotowy rozporządzenia bardzo rozszerza specyficzna definicja statku. Statkiem jest bowiem „jednostka pływająca jakiegokolwiek typu, która jest lub była używana w środowisku morskim. Obejmuje to statki podwodne, urządzenia pływające, platformy pływające, platformy samopodnośne, pływające jednostki magazynowe (FSU) i pływające jednostki produkcyjno-magazynowo-przeładunkowe (FPSO), jak również statki pozbawione wyposażenia lub holowane”.

Równie szeroko rozporządzenie definiuje pojęcie „właściciela statku”. Jest to bowiem osoba fizyczna lub prawna zarejestrowana jako właściciel statku, w tym osoba fizyczna lub prawna, która posiada statek przez ograniczony okres do momentu jego sprzedaży do przekazania do zakładu recyklingu statków lub, w przypadku braku rejestracji, osoba fizyczna lub prawna, która jest właścicielem statku, albo jakakolwiek organizacja lub osoba, taka jak zarządzający lub czarterujący statek bez załogi, która przejęła odpowiedzialność za eksploatację statku od właściciela oraz osoba eksploatująca statek, będący własnością państwa. Jak z tego wynika, przedmiotem recyklingu mogą być także wraki, czyli statki niebędące w eksploatacji i niewpisane do rejestru okrętowego.

4. WYMAGANIA DLA STATKÓW I ICH WŁAŚCICIELI

Jak wspomniano, rozporządzenie ma eliminować ryzyka związane z różnego rodzaju materiałami niebezpiecznymi, które składają się na statek morski i na jego wyposażenie. Wprowadza się zakaz instalowania na wszystkich statkach materiałów zawierających azbest, polichlorowane biofenyle (PCB), kwas perfluorooktanosulfonowy (FFOS), substancje zubożające warstwę ozonową, związki i systemy przeciwpiorostowe. Wykaz zabronionych substancji jest zawarty w załączniku I do rozporządzenia.

Każdy nowy statek powinien dysponować **wykazem materiałów niebezpiecznych**, określonych w załączniku II do rozporządzenia. Są to m.in. wspomniane wyżej materiały niebezpieczne, ale także kadm, chrom sześciowartościowy, ołów, rtęć, substancje radioaktywne. Wykaz taki będą musiały także mieć statki

¹² Jednak odpowiedni organ państwa członkowskiego może zezwolić statkowi obcemu, nieposiadającemu wspomnianego wykazu, na skorzystanie z *place of refuge*. Por. M.H. Koziański, *Miejsce schronienia (Place of Refuge), Mare Liberum. Księga Pamiątkowa Prof. Andrzeja Straburzyńskiego*, Gdańskie Studia Prawnicze, 2013, Vol. XXIX, s. 89–102.

istniejące, ale okres przejściowy jest tu dość długi, chodzi bowiem dopiero o rok 2020. Natomiast statki kierowane do recyklingu powinny mieć wykaz materiałów niebezpiecznych od momentu ogłoszenia w Unii Europejskiej wykazu zakładów recyklingu statków. W związku z tym wykaz materiałów niebezpiecznych w niedługim czasie stanie się nowym obligatoryjnym dokumentem dla statków morskich. Dokument ten będzie odrębny dla każdego statku i ma stanowić dowód, że konstrukcja statku odpowiada wymaganiom rozporządzenia. Będzie on weryfikowany przez administrację lub uznaną organizację i winien uwzględniać odpowiednie wytyczne IMO. Wykaz ma obejmować trzy elementy: materiały niebezpieczne, odpady eksploatacyjne i zapasy znajdujące się na statku.

Właściciele statków, którzy zamierzają je złomować, dostarczają zakładowi recyklingu wszelkich niezbędnych informacji, umożliwiających sporządzenie **planu recyklingu**, jak również zawiadamiają właściwy organ administracji o zamiarze przeprowadzenia recyklingu. Statki, zanim zostaną poddane jakiegokolwiek czynności z zakresu recyklingu, powinny uzyskać od administracji **świadectwo gotowości do recyklingu**.

Zakład recyklingu przygotowuje plan recyklingu dla każdego statku, zgodnie z wymaganiami konwencji SRC 2009 i wspomnianymi wyżej wytycznymi IMO. Plan m.in. wskazuje, czy wszystkie czynności recyklingowe muszą mieć miejsce w zakładzie recyklingu, informuje o warunkach pracy, zwłaszcza przeprowadzania tzw. prac gorących, mówi o ilości materiałów niebezpiecznych. Plan recyklingu powinno akceptować państwo, na którego terenie położony jest zakład recyklingu.

Cały proces recyklingu jest nadzorowany przez administrację, w związku z czym dokonywane są przeglądy statku (zasadniczy, odnowieniowy, dodatkowe, końcowe). Przeglądy zasadnicze statków istniejących będą prowadzone po 2020 r. Przeglądy odnowieniowe, co 5 lat, będą dotyczyć przede wszystkim pierwszej części wykazu materiałów niebezpiecznych. Wreszcie przegląd końcowy będzie dokonywany przed rozpoczęciem recyklingu.

Po pomyślnym przejściu przeglądu zasadniczego lub odnowieniowego administracja będzie wydawać **świadectwo inwentaryzacji**, do którego dołączy część pierwszą wykazu materiałów niebezpiecznych. Gdy przegląd zasadniczy i końcowy przeprowadzane są w tym samym czasie, statkowi wydaje się jedynie **świadectwo gotowości do recyklingu**. Świadectwo gotowości do recyklingu, wydawane przez administrację lub upoważnioną organizację, jest niezbędne do rozpoczęcia recyklingu statku. Dołącza się do niego wykaz materiałów niebezpiecznych i plan recyklingu. Ten komplet dokumentów umożliwia zakładowi, będącemu w europejskim wykazie, przeprowadzenie procesu recyklingu statku.

Właściciele statków ponoszą odpowiedzialność za statek i podejmują działania w celu utrzymania go w zgodności z wymaganiami organu administracji państwa, którego banderę podnosi do czasu, aż zakład recyklingu statków przejmie odpowiedzialność za ten statek. Zakład recyklingu może odmówić przyjęcia statku do recyklingu, jeżeli stan statku nie odpowiada w istotny sposób danym zawartym w świadectwie inwentaryzacji.

5. ZAKŁADY RECYKLINGU STATKÓW

W świetle prawa UE recykling statków „oznacza działalność polegającą na całkowitym lub częściowym demontażu statków, przeprowadzaną w zakładzie recyklingu statków, w celu odzyskania elementów i materiałów dla ponownego przetworzenia, dla przygotowania do ponownego użycia lub ponownego użycia, z zapewnieniem zagospodarowania niebezpiecznych i innych materiałów oraz obejmującą powiązane działania, takie jak magazynowanie i przetwarzanie elementów i materiałów”.

Rozporządzenie uznaje za zakłady recyklingu statków określone obszary, najczęściej będące stoczniami złomowymi. Wspomniano wyżej o europejskim wykazie takich zakładów, w którym mogą się znaleźć tylko te, które zgodnie z postanowieniami konwencji z Hongkongu, wytycznymi IMO, ILO, a także wymaganiami konwencji bazylejskiej i konwencji sztokholmskiej w sprawie trwałych zanieczyszczeń organicznych:

- otrzymają zezwolenie od właściwych organów na prowadzenie działalności w zakresie recyklingu statków;
- zostaną zaprojektowane, zbudowane i eksploatowane w sposób bezpieczny i przyjazny dla środowiska;
- ustanowią systemy zarządzania i monitorowania oraz procedury, których celem jest zapobieganie i minimalizowanie ryzyka dla zdrowia pracowników i szkodliwego wpływu na środowisko;
- przygotują plan zakładu recyklingu statków;
- zapewnią bezpieczne i racjonalne ekologicznie gospodarowanie materiałami niebezpiecznymi;
- sporządzą i utrzymają plan gotowości i reagowania w nagłych wypadkach;
- zapewnią pracownikom bezpieczeństwo i przeszkolenie;
- będą prowadzić rejestr zdarzeń, wypadków, chorób zawodowych i schorzeń przewlekłych.

Poza tym nakłada się na te zakłady wiele innych obowiązków, np. obowiązek przesyłania po zakończeniu recyklingu, w terminie 14 dni, do organu administracji, który wydał świadectwo gotowości statku do recyklingu, oświadczenia o zakończeniu recyklingu.

Rozporządzenie zawiera system udzielania **zezwoleń dla zakładów recyklingu**. Dla tych zakładów, które znajdują się na obszarze państwa członkowskiego, właściwe organy wydają zezwolenia na okres 5 lat z możliwością odpowiedniego przedłużenia. Bardziej skomplikowana jest formuła, umożliwiająca recykling statków unijnych w zakładach recyklingu znajdujących się w państwach trzecich. Przedsiębiorstwo recyklingowe musi wystąpić do Komisji Europejskiej o wprowadzenie zakładu znajdującego się poza terytorium państw członkowskich do europejskiego wykazu. Takie włączenie jest możliwe tylko wtedy, gdy zostanie potwierdzone, że zakład pozaunijny spełnia wymagania prawa Unii Europejskiej. Jak z tego widać, przepisy prawa europejskiego będą wpływać znacząco na prowadzenie recyklingu w państwach pozaunijnych, w tym tych, o których była wyżej mowa.

6. OBOWIĄZKI WYNIKAJĄCE Z ROZPORZĄDZENIA NR 1257/2013 A PRAWO POLSKIE

Obecnie w naszym kraju nie istnieją stocznie złomowe spełniające wymagania konwencji SRC i rozporządzenia nr 1257. Wprawdzie liczba statków pod polską banderą jest niewielka i nie byłoby możliwości wypełniania portfela zamówień stoczni złomowej przez polskich właścicieli statków, ale przypomnieć należy o rynku Unii Europejskiej, gdzie na recykling oczekuje kilkaset statków. Nie bez powodu rozporządzenie tworzy „europejski wykaz zakładów recyklingu statków”.

Niewątpliwie przekształcenie stoczni produkcyjnej czy remontowej w zakład recyklingu wymagałoby nakładów, ale wydaje się to opłacalne w kontekście przepisów rozporządzenia. Należy zwrócić w tym miejscu uwagę na treść art. 29 rozporządzenia, który dotyczy **zachęty finansowej dla procesu recyklingu statków**. Otóż do dnia 31.12.2016 r. Komisja Europejska ma przedstawić sprawozdanie na temat wykonalności stworzenia „instrumentu finansowego”, który ułatwiłby bezpieczny i racjonalny ekologicznie recykling statków. Zapewne byłaby także dopuszczalna pomoc publiczna dla wspomnianego przekształcenia stoczni. Wreszcie taką proekologiczną działalność przemysłową można by prowadzić w systemie partnerstwa publiczno-prywatnego. Dyskusje na temat aspektów finansowych recyklingu statków trwają. W kwietniu 2013 r. posłowie Parlamentu Europejskiego odrzucili bardzo niewielką liczbą głosów projekt szwedzkiego posła C. Schlytera o nałożeniu na armatorów dodatkowej opłaty portowej, określanej jako opłata recyklingowa. Środki te miały posłużyć do budowy w Europie nowoczesnych stoczni złomowych. Aby „zachęcić” armatorów do „zrzutki” na powstanie stoczni złomowych w Europie, ten sam poseł zaproponował, by zabronić wszystkim armatorom pływającym pod unijnymi banderami, w tym wpisanym do tak wielkich rejestrów jak Cypr czy Malta, złomowania statków poza naszym kontynentem.

Mając to na uwadze, władze polskie muszą rozważyć **konieczność poniesienia wydatków związanych z recyklingiem statków**. Będą to wydatki na przygotowanie prawa, poszerzenie kompetencji administracji morskiej i ewentualne wsparcie powstającego w Polsce zakładu recyklingu. Będą to zarówno koszty wdrożenia rozporządzenia, jak i ratyfikowania w najbliższej przyszłości konwencji z Hongkongu. Także właściciele statków, podnoszących polską banderę, muszą się liczyć z poniesieniem dodatkowych kosztów, związanych z opracowaniem wykazu materiałów niebezpiecznych, wykonywaniem obowiązkowych przeglądów statków i koniecznością uzyskania nowych świadectw, a także z przygotowaniem statku do recyklingu.

Wprawdzie rozporządzenie rozsądnie przewiduje dość długie okresy przejściowe (wspomniano wyżej o roku 2020), ale zasadniczy termin stosowania rozporządzenia to 31.12.2018 r. Dlatego należy pilnie przystąpić do prac legislacyjnych. Przede wszystkim administracja, o której mowa w rozporządzeniu, powinna być niewątpliwie administracja morską, która już obecnie ma obowiązki, np. w zakresie dopuszczania wyposażenia morskiego. Administracja morską będzie musiała przeprowadzać nowe rodzaje przeglądów, w tym celu należałoby odpowiednio

zmodyfikować umowy z instytucjami klasyfikacyjnymi. Inspekcji i autoryzacji będą poddawane nie tylko statki, ale i stocznie złomowe. Administracja będzie zatwierdzać plany recyklingu, jednym słowem administracja morska uzyska nowe kompetencje i w związku z tym powinna otrzymać odpowiednie środki finansowe.

Nowością w polskim prawie morskim będą środki prawne, uniemożliwiające omijanie unijnych wymagań w zakresie recyklingu statków. Należy pilnie unormować ten kontrowersyjny problem, bo może się okazać, że ucieczka statków spod bander unijnych, zwłaszcza w końcowym etapie eksploatacji statków, dotknie także i naszą banderę.

Reasumując, trzeba pilnie w naszym prawie morskim:

- wyznaczyć „organ administracji” i „właściwy organ” w rozumieniu rozporządzenia;
- ustanowić sankcje za nieprzestrzeganie rozporządzenia;
- upoważnić „uznaną organizację”;
- stworzyć system upoważniania zakładów recyklingu.

UWAGI KOŃCOWE

Przedstawione wyżej sugestie po raz kolejny sygnalizują pojawienie się nowych problemów prawnych, organizacyjnych i technicznych związanych z recyklingiem statków. Rozważa się w naszym kraju ratyfikację konwencji WRC, warto zastanowić się na tym, czy ratyfikacja konwencji SRC nie byłaby także wskazana. Według danych autora na razie nie wszczęto w Polsce żadnych prac nad wdrożeniem recyklingu statków, wydaje się, że kwestia ta wymaga pilnych decyzji.

Recykling statków zdawać się może kwestią drugoplanową w prawie morskim, ale rzadko się zdarza, by jakieś zagadnienie, w krótkim czasie, uzyskało wsparcie IMO, ILO, Sekretariatu konwencji bazylejskiej i Unii Europejskiej. W związku z tym mimo zrozumiałej niechęci kręgów armatorskich nie ma odwrotu od coraz surowszych wymagań prawnych w zakresie recyklingu statków.

LITERATURA

1. Engels U.D., *European Ship Recycling Regulation*, Heidelberg, New York, Dordrecht, London 2013.
2. Kosiński M.H., *Międzynarodowa konwencja o bezpiecznym i przyjaznym dla środowiska recyklingu statków (SRC 2009)*, Prace Wydziału Nawigacyjnego Akademii Morskiej w Gdyni, 2010, nr 24, s. 39–50.
3. Mikelis N., *An analysis of European Regulation of ship recycling*, BIMCO Bulletin 2013, No. 6.
4. *Opinia merytoryczna i prawna w sprawie wniosku dotyczącego rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie recyklingu statków (COM /2012/ 118 final) z 24.04.2012*, Biuro Analiz Sejmowych (BAS-WASGiPU-WAPEiM-979/12), s. 5.

5. Ormond T., *Hong Kong Convention and EU Ship recycling Regulation: Can they change bad industrial practices soon?* Eleni Review, 2012, No. 2.
6. Puthucherril T.G., *From Shipbreaking to Sustainable Ship Recycling. Evolution at a legal Regime*, Martinus Nijhoff Publishers, 2010.
7. *Recycling of ships and other marine structures*, Royal Institution of Naval Architects (RINA), London 2005.

RECYCLING OF SHIPS IN EUROPEAN UNION LAW

Summary

In Hong Kong 15.05.2009 established International Convention for the Safe and Environmentally Sound Recycling of Ships. Each Party to this Convention undertakes to give full and complete effect to its provisions in order to prevent reduce, minimize and to extend practicable, eliminate accident, injuries and other effects on human health and environment caused by ship recycling. Ship recycling means the activity of complete or partial dismantling of a ship at a ship recycling facility (area that is a site, yard or facility used for the recycling of ships) in order to recover component and materials for reprocessing and re - use, whilst taking care of hazardous and other materials, and includes associated operations such as storage and treatment of components and materials on site, but not their further processing or disposal in separate facilities. Regulation (EU) No 1257/2013 of the European Parliament and the Council of 20 November 2013 on ship recycling is aimed at facilitating early ratification on the Hong Kong Convention both within the Union and in third countries. The purpose of this Regulation is to prevent, reduce, minimize and to extend practicable, eliminate accidents, injuries and other adverse effects on human health and environment caused by ship recycling. The installation or use of hazardous materials on ships shall be prohibited or restricted.

Keywords: SRC 2009, recycling of ships, environment.