

Dominika Wetoszka

Pomorska Izba Adwokacka w Gdańsku

dwetoszka@outlook.com

ORCID: 0000-0003-0725-118X

<https://doi.org/10.26881/gsp.2022.3.05>

Wpływ wejścia w życie konwencji z Hongkongu na obowiązki armatora w zakresie recyklingu statków morskich

Wstęp

Wiek XXI to czas, w którym ludzkość mierzy się ze skutkami rewolucji przemysłowej, rozpoczętej jeszcze w XVIII w. i trwającej praktycznie nieprzerwanie do dnia dzisiejszego, choć już w innej formie. Następstwa postępu technologicznego są odczuwalne w postaci degradacji środowiska naturalnego, m.in.: dziury ozonowej, zanieczyszczenia mórz i oceanów, wyginięcia niektórych gatunków zwierząt czy zagrożenia wyginięciem kolejnych. Industrializacja nie ominęła również żeglugi morskiej. Najpierw zastąpiono drewnianą konstrukcję żelaznym kadłubem, następnie zaczęto stosować stal jako podstawowy budulec statków. Wkrótce silniki parowe stały się dominującym napędem statków morskich, żeby następnie zostać zastąpione przez silniki diesla. Te istotne zmiany technologiczne w zakresie budowy statku oraz przejście od węglowego parowca do statku motorowego spowodowały nowe zagrożenia dla środowiska. Zanieczyszczenie mórz i oceanów okazało się zjawiskiem złożonym i niezwykle dynamicznym. Z jednej strony, silniki napędzane paliwami płynnymi zanieczyszczają atmosferę, z drugiej zaś – wyciek paliwa do morza stanowi realne niebezpieczeństwo dla organizmów żywych i nie pozostaje obojętny dla zdrowia ludzkiego.

Proces industrializacji związany z dynamicznym rozwojem techniki i technologii zmusił do wypracowania regulacji prawnych mających na celu stworzenie systemu zapobiegania i likwidacji skutków zanieczyszczenia. Rozwiązanie problemu zanieczyszczeń morskich wymagało współdziałania państw¹, czego efektem było wejście w życie Międzynarodowej konwencji o zapobieganiu zanieczyszczaniu morza przez statki². Konwencja zawiera przepisy mające na celu zapobieganie i minimalizowanie

¹ J. Łopuski, *Nowe koncepcje w prawie morskim związane z ochroną morza przed zanieczyszczeniami*, „Ruch Prawniczy, Ekonomiczny i Socjologiczny” 1974, z. 3, s. 144–145.

² Międzynarodowa konwencja o zapobieganiu zanieczyszczaniu morza przez statki, 1973 r., sporządzona w Londynie dnia 2 listopada 1973 r., zmieniona Protokołem uzupełniającym sporządzonym w Londynie dnia 17 lutego 1978 r. (Dz. U. z 1987 r. Nr 17, poz. 101) oraz Protokołem uzupełniającym

zanieczyszczeń pochodzących ze statków – zarówno zanieczyszczeń przypadkowych, jak i będących następstwem rutynowych operacji. Obecnie zawiera sześć załączników technicznych dotyczących m.in. budowy i wyposażenia statków. Jednym z następstw wejścia w życie konwencji MARPOL było wycofanie z eksploatacji zbiornikowców jednokadłubowych, co z kolei przełożyło się w 2010 r. na znaczny wzrost złomowania tankowców – ponad 40% spośród wszystkich demontowanych statków³.

Innym, nie mniej istotnym niebezpieczeństwem dla środowiska morskiego jest zatapianie w morzu odpadów pochodzących ze statków, złomowanie statków oraz odzyskiwanie elementów statków morskich, czyli recykling. Problem ten nie istniał w czasach dominacji drewnianych jednostek, bowiem nawet zatonięcie takiego statku czy odzyskanie z niego materiałów budulcowych nie stanowiło zagrożenia dla mórz i oceanów. Natomiast w dobie stalowych konstrukcji statków napędzanych ropą naftową zatopienie statku lub jego złomowanie nie pozostanie indyferentne dla bezpieczeństwa środowiska morskiego. Podobnie wyprowadzenie takiej jednostki z eksploatacji z zachowaniem wymogów bezpieczeństwa dla życia i zdrowia ludzkiego oraz środowiska morskiego stanowi już poważne wyzwanie dla właściciela statku.

Problemy związane z negatywnym oddziaływaniem zatapiania odpadów pochodzących ze statków w morzach i oceanach doprowadziły do uchwalenia w 1972 r. Konwencji o zapobieganiu zanieczyszczeniu mórz przez zatapianie odpadów i innych substancji⁴. Państwa strony tej konwencji zobligowane są do podjęcia działań zmierzających do zwalczania zanieczyszczenia mórz przez zatapianie w nich odpadów. Niejako uzupełnieniem tej materii jest Konwencja bazylejska o kontroli transgranicznego przemieszczania i usuwania odpadów niebezpiecznych z 1989 r.⁵ Ma ona na celu ochronę zdrowia ludzkiego i środowiska przed szkodliwymi następstwami wytwarzania, gospodarowania, usuwania oraz transgranicznego przemieszczania odpadów niebezpiecznych⁶.

Uregulowania na arenie międzynarodowej doczekał się również recykling wycofanych z eksploatacji statków, w postaci Międzynarodowej konwencji o bezpiecznym i przyjaznym dla środowiska recyklingu statków (Hong Kong International Convention for Save and Environmentally Sound Recycling of Ships – HCK), czyli – przedmiotowej dla niniejszego artykułu – konwencji z Hongkongu. Niestety do chwili obecnej konwencja nie weszła w życie, ponieważ nie zostały spełnione warunki w niej określone. Jeśli konwencja z Hongkongu zacznie obowiązywać, radykalnie zmieni ona obowiązki

sporządzonym w Londynie dnia 26 września 1997 r. (Dz. U. z 2016 r., poz. 761; dalej: konwencja MARPOL).

³ M. Klopott, *Rynek demontażu statków morskich – zarys zagadnienia*, „Logistyka” 2013, nr 6, s. 877.

⁴ Konwencja o zapobieganiu zanieczyszczeniu mórz przez zatapianie odpadów i innych substancji, sporządzona w Moskwie, Waszyngtonie, Londynie i Meksyku dnia 29 grudnia 1972 r. (Dz. U. z 1984 r. Nr 11, poz. 46 ze zm.).

⁵ Konwencja bazylejska o kontroli transgranicznego przemieszczania i usuwania odpadów niebezpiecznych, sporządzona w Bazylei dnia 22 marca 1989 r. (Dz. U. z 1995 r. Nr 19, poz. 88 ze zm.; dalej: konwencja bazylejska).

⁶ D. Wetoszka, *Recykling statków morskich wsparciem dla zrównoważonego rozwoju* [w:] *Prawo gospodarcze*, red. eadem, Warszawa 2020, s. 133.

armatora oraz innych podmiotów w zakresie projektowania, budowy, eksploatacji oraz recyklingu statków. W konsekwencji, doprowadzi to do znacznego ograniczenia niebezpieczeństwa dla zdrowia i życia ludzkiego oraz środowiska naturalnego.

1. Recykling statków morskich w czasach sprzed regulacji prawnych

Recykling (ang. *recycling* – odzysk) proces, w ramach którego odzyskiwane są materiały do ponownego użytku, a odpady wtórnie przetwarzane na produkty. Pozwala to zminimalizować negatywne oddziaływanie na środowisko. Uprawianie żeglugi statkiem morskim jest ograniczone w czasie. Recykling jest zatem integralną częścią żeglugi morskiej, prowadzoną równolegle z budową statków. Przykładowo, w Anglii czasów Tudorów regularnie pozyskiwano drewno ze zużytych okrętów wojennych i przerabiano je na nowe kadłuby⁷. W owych czasach działalność ta nie była szkodliwa dla środowiska, a materiały służące do budowy statków w pełni biodegradowalne. Dopiero pojawienie się jednostek o złożonej konstrukcji, najpierw żelaznej, a następnie stalowej, napędzanych paliwami, spowodował, że recykling stał się niebezpieczny dla życia i zdrowia ludzkiego⁸. Złomowanie statków pośrednio również negatywnie oddziałuje na środowisko morskie, bowiem rozbiórka może spowodować przedostanie się szkodliwych substancji zarówno do wód gruntowych i morskich, jak i do atmosfery. Powyższe uzależnione jest od metody złomowania. Najbardziej niebezpieczną dla środowiska i zdrowia ludzkiego metodą jest tzw. *beaching* polegający na tym, że statki wchodzą na plażę przy pełnej prędkości na wysokiej wodzie⁹. Rozbiórka statku odbywa się zatem bezpośrednio na plaży przy użyciu prymitywnych metod oraz niewykwalifikowanych pracowników. Natomiast skomplikowana budowa statku sprawia, że aktualnie w procesie recyklingu oprócz stali pozyskuje się szereg innych surowców nadających się do ponownego wykorzystania, np. silniki okrętowe, sprzęt AGD, baterie litowo-jonowe, kable, urządzenia radiowe i nawigacyjne itp.¹⁰

Obecnie średni okres użytkowania statku wynosi 20–30 lat. Po jego upływie utrzymanie statku staje się dla armatora nierentowne z uwagi m.in. na wysokie ubezpieczenia, koszty remontów i modernizacji. Cezary Łuczywek wskazuje, że kres eksploatacji statku nastaje, gdy jego wartość przy odsprzedaży w celu dalszego użytkowania spadnie poniżej wartości złomowania¹¹. Wobec braku dalszego interesu w użytkowaniu i utrzymywaniu statku, staje się on zbędny dla armatora. Pojawia się zatem problem, co zrobić z bezużyteczną jednostką. Wobec braku regulacji prawnych, właściciele statków mieli niemal całkowitą dowolność w zakresie sposobu wyprowadzenia go

⁷ <https://www.naval-history.net/WW1NavyBritish-Shipbreak.htm> [dostęp: 24.01.2022].

⁸ T.G. Puthucherril, *From shipbreaking to sustainable ship recycling*, Leiden: Martinus Nijhoff 2010, s. 10–11.

⁹ C. Łuczywek, *Złomowanie statków morskich (cz. 1)*, „Prawo Morskie”, t. 39, s. 58.

¹⁰ D. Wetoszka, *Recykling statków morskich...*, s. 130.

¹¹ C. Łuczywek, *Złomowanie statków...*, s. 22.

z użycia. Tym samym, nieprzydatne jednostki były często porzucane w porcie. Innym rozwiązaniem było zatopienie¹² lub zełomowanie statku.

Jeszcze w połowie ubiegłego wieku nie istniała konieczność ochrony prawnej środowiska morskiego przed zanieczyszczeniami pochodzącymi ze statków, przynajmniej nie na arenie międzynarodowej. Poszczególne państwa regulowały we własnym zakresie kwestie np. porzucania statków na publicznych plażach¹³. Wraz z przemysłem stoczniowym rozwijał się przemysł złomowy. Po II wojnie światowej złomowaniem statków zajmowały się stocznie w Wielkiej Brytanii, USA oraz Japonii¹⁴. Do lat siedemdziesiątych XX w. duże stocznie w Europie i USA trudniły się recyklingiem statków. W związku z rosnącymi kosztami tej działalności oraz zagrożeniami dla środowiska, kraje zachodnie przeniósły przemysł złomowy na wschód – do krajów o dużym zapotrzebowaniu na stal. Początkowo Korea oraz Tajwan przejęły z zachodu działalność recyklingową, jednakże już w latach dziewięćdziesiątych ubiegłego wieku wyprowadziły ten przemysł do krajów trzeciego świata – Indii, Bangladeszu i Pakistanu¹⁵, w których praktykowany jest do dnia dzisiejszego.

Rozwój technologiczny żeglugi morskiej oraz będące jego pośrednim następstwem katastrofy olejowe¹⁶ skłoniły społeczność międzynarodową do pochylenia się nad problemem zanieczyszczenia mórz i oceanów. Pierwszą konwencją międzynarodową mającą na celu ochronę środowiska morskiego była konwencja londyńska z 1954 r. w sprawie zapobiegania zanieczyszczaniu morza olejami. Odpowiadała ona ówczesnym poglądom o zdolności mórz i oceanów do samooczyszczania się¹⁷. Z uwagi na fakt, że ten akt prawa międzynarodowego był niewystarczający, a problem zanieczyszczenia środowiska morskiego ewoluował, wkrótce rozpoczęto prace nad nową konwencją, regulującą w sposób kompleksowy tę materię. Efektem tych działań było uchwalenie w 1973 r. konwencji MARPOL. Rok później uchwalona została Międzynarodowa konwencja o bezpieczeństwie życia na morzu¹⁸, która w sposób kompleksowy reguluje zagadnienie zapobiegania zanieczyszczeniom morza już na etapie wymagań konstrukcyjnych statku i w toku jego eksploatacji. Nadto, postanowienia tej konwencji odnoszą się do przewozu paliw i ładunków olejowych oraz towarów niebezpiecznych.

¹² Nie wszystkie wraki spoczywające na dnie mórz i oceanów zostały zatopione w wyniku sił przyrody lub działań wojennych. Jeszcze w XX w. zaczęto zatapiać wyprowadzone z użycia statki oraz okręty wojenne celem utworzenia sztucznych raf koralowych lub stworzenia atrakcyjnych miejsc do nurkowania. Jednym z miejsc, w którym rozwija się tzw. turystyka nurkowa oparta na wrakach zatopionych jednostek jest Malta. Z kolei w USA popularna jest „Aleja wraków” położona niedaleko San Diego w Kalifornii. Podobne atrakcje dostępne są na Hawajach oraz na Bermudach, <https://profundal.pl/19-sztucznie-zatopionych-wrakow/> [dostęp: 24.01.2022].

¹³ Np. amerykański The Abandoned Shipwreck Act of 1987, którego celem była ochrona historycznych jednostek.

¹⁴ Lloyd's Register, *Ship recycling. Practice and regulation today*, London 2011, s. 8.

¹⁵ T.G. Puthucherril, *From shipbreaking...*, s. 10–11.

¹⁶ Katastrofa olejowa zbiornikowca *Torrey Canyon*, która miała miejsce w 1967 r.

¹⁷ J. Łopuski, *Nowe koncepcje w prawie morskim...*, s. 146.

¹⁸ Międzynarodowa konwencja o bezpieczeństwie życia na morzu, 1974, sporządzona w Londynie dnia 1 listopada 1974 r. (Dz. U. z 1984 r. Nr 61, poz. 318; dalej: konwencja SOLAS).

Równolegle do problemu zanieczyszczeń mórz olejami pochodzącymi ze statków, społeczność międzynarodowa dostrzegła problem zatapiania szkodliwych substancji. W celu zatrzymania tego niebezpiecznego procederu, w 1972 r. uchwalono Konwencję o zapobieganiu zanieczyszczaniu mórz przez zatapianie odpadów i innych substancji¹⁹. Akt ten już w sposób bezpośredni odnosi się do recyklingu statków, bowiem w art. III ust. 1 pkt a lit. b definiuje „zatapianie” jako „każde rozmyślne zatapianie w morzu statków”. Należy przyznać słusność C. Łuczywkowi, który uważa, że konwencją tą uznano porzucenie statku (*abandonment*) w morzu lub w porcie za niedozwolone zatapianie. Autor ten wskazuje, że samo porzucenie statku w porcie nie stanowi naruszenia postanowień konwencji, jednakże uprawnia państwo portu, w którym statek został porzucony do ścigania jego właściciela oraz wystąpienia do państwa rejestracji statku o jego usunięcie²⁰.

W ocenie autorki dopiero wejście w życie konwencji o zapobieganiu zanieczyszczaniu mórz przez zatapianie odpadów i innych substancji w sposób pośredni wpłynęło na sytuację prawną armatora statku w zakresie recyklingu. Uznanie jednego ze sposobów wyprowadzenia statku z eksploatacji, czyli zatapiania w morzu lub porzucania za niedopuszczalne, z jednej strony dało asumpt do szukania innych rozwiązań złomowania zużytych jednostek niż ich zatapianie. Z drugiej zaś strony, nie było celem tej konwencji położenie nacisku *stricte* na kwestię recyklingu statków, tym samym jej uchwalenie nie spowodowało nałożenia na armatorów żadnych obowiązków w zakresie bezpiecznego dla ludzi i środowiska złomowania statków. Dodatkowo brak jakichkolwiek sankcji za zatopienie lub porzucenie statku nie doprowadził do nagłego zahamowania zjawiska porzucania statków. Niewątpliwie, ten akt prawa międzynarodowego jako pierwszy i w sposób pośredni odniósł się do kwestii złomowania statków morskich.

Na szczególną uwagę zasługuje również fakt, że wejście w życie trzech wymienionych wyżej konwencji (lata siedemdziesiąte ubiegłego wieku) zbiegło się w czasie z rozpoczęciem procesu przenoszenia przemysłu złomowego z krajów zachodnich na wschód. W ocenie autorki, przyczyniła się do tego nie tylko kwestia rozbiórki statków czy ochrona środowiska, ale również wizja uregulowania tej działalności na arenie międzynarodowej, zwłaszcza w kontekście dostrzeżenia niebezpieczeństwa, jakie niesie za sobą przemysł złomowy.

Pierwszą realną próbą przeciwdziałania zagrożeniom związanym z niekontrolowanym recyklingiem statków było uchwalenie w 1989 r. konwencji bazylejskiej²¹. Niewątpliwie konwencja ta wypełnia istniejące luki prawne, bowiem przedstawia pierwszy zestaw jednolitych międzynarodowych norm mających na celu zapewnienie szybkiej i skutecznej procedury gospodarowania odpadami. Wobec jej postanowień, statek wycofany z eksploatacji może zostać uznany za odpad, którym należy gospodarować

¹⁹ Konwencja o zapobieganiu zanieczyszczaniu mórz przez zatapianie odpadów i innych substancji, sporządzona w Moskwie, Waszyngtonie, Londynie i Meksyku dnia 29 grudnia 1972 r. (Dz. U. z 1984 r. Nr 11, poz. 46).

²⁰ C. Łuczywek, *Złomowanie statków...*, s. 24.

²¹ Konwencja weszła w życie w 1992 r., obecnie ratyfikowało ją ok. 180 państw.

w sposób przyjazny dla środowiska. Nadto, uznana za odpad jednostka podlegać będzie kontroli przy przemieszczaniu się pomiędzy państwem eksportującym, tranzytowym a państwem importującym. Niestety konwencja ta również nie reguluje wprost problematyki demontażu statku, przez co trudno jest ustalić chwilę, w której możliwe będzie uznanie statku za odpad, czyli przedmiot, który jest usuwany, lub którego usuwanie zamierza się przeprowadzić. Państwa unijne dostrzegły potrzebę przetransportowania postanowień konwencji do prawa wspólnotowego, w konsekwencji czego uchwalone zostało rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady nr 1013/2006²² w sprawie przemieszczania odpadów²³. Regulacja owa wdraża również zmianę do konwencji bazylejskiej z 1995 r., która nie weszła jeszcze w życie na szczeblu międzynarodowym. Zmiana ta wprowadza zakaz wywozu odpadów niebezpiecznych do państw niebędących członkami Organizacji Współpracy Gospodarczej i Rozwoju (OECD). Zazwyczaj statki zaliczane są do odpadów niebezpiecznych i z tego powodu zabroniony jest ich wywóz z Unii w celach recyklingu do zakładów mieszczących się w państwach niebędących członkami OECD.

Wyżej przywołane akty prawa międzynarodowego odzwierciedlają ewolucję międzypaństwową w zakresie ochrony środowiska, która w konsekwencji doprowadziła do rozpoczęcia prac nad zagadnieniem bezpiecznego recyklingu statków morskich. Jednakże to dopiero nowe milenium przyniosło potrzebę kompleksowego uregulowania kwestii demontażu wycofanych z użycia jednostek. Podjęte w 2000 r. działania Komitetu Ochrony Środowiska Morskiego (MEPC) IMO doprowadziły do uchwalenia w 2009 r. Międzynarodowej konwencji o bezpiecznym i przyjaznym dla środowiska recyklingu statków morskich. Niestety w chwili obecnej wizja wejścia w życie konwencji wydaje się odległa z uwagi na obowiązek spełnienia określonych warunków. Pierwszym z nich jest podpisanie konwencji przez co najmniej piętnaście państw bez zastrzeżenia ratyfikacji, przyjęcie lub zatwierdzenie, lub złożenie wymaganego dokumentu ratyfikacyjnego, dokumentu przyjęcia, zatwierdzenia lub przystąpienia, zgodnie z art. 16. Drugim wymogiem jest, żeby floty handlowe państw przystępujących do konwencji stanowiły co najmniej 40% pojemności brutto światowej floty handlowej. Ostatnim warunkiem jest zapewnienie, aby maksymalna roczna wielkość recyklingu w państwach przystępujących do konwencji wyniosła w poprzednich dziesięciu latach co najmniej 3% pojemności brutto łącznej floty handlowej tych samych państw. Dopiero po upływie 24 miesięcy od dnia, w którym spełnione zostaną powyższe wymogi, konwencja z Hongkongu wejdzie w życie. W chwili obecnej, spełniony został jedynie wymóg dotyczący liczby państw-członków konwencji, bowiem w 2021 r. jako

²² Rozporządzenie (WE) nr 1013/2006 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 14 czerwca 2006 r. w sprawie przemieszczania odpadów (Dz. Urz. UE L Nr 190, s. 1).

²³ Art. 34 ust. 1 rozporządzenia przewiduje zakaz wywozu ze Wspólnoty odpadów przeznaczonych do unieszkodliwienia, co oznacza brak możliwości recyklingu statków w Bangladeszu, Chinach, Indiach oraz Pakistanie każdego statku, który rozpoczął ostatnią podróż z portu państwa wysyłki (będącego krajem członkowskim UE), bez względu na banderę jednostki.

siedemnasty kraj dołączyła Hiszpania²⁴. Niestety łączny tonaż brutto stron konwencji wynosi 29,77% światowego tonażu²⁵, co nie jest wystarczające do jej wejścia w życie.

2. Recykling statków morskich w obecnym stanie prawnym

Recykling statków morskich jako istotny element ochrony środowiska stanowił przedmiot zainteresowania Unii Europejskiej już na etapie prac nad konwencją z Hongkongu. Z tego też względu, celem ułatwienia państwom członkowskim ratyfikacji tej konwencji, Parlament Europejski i Rada (UE) wydały rozporządzenie nr 1257/2013 w sprawie recyklingu statków oraz zmieniające rozporządzenie (WE) nr 1013/2006 i dyrektywę 2009/16/WE. Artykuł 3 ust. 1 pkt 6 rozporządzenia definiuje recykling jako „działalność polegającą na całkowitym lub częściowym demontażu statków, przeprowadzaną w zakładzie recyklingu statków w celu odzyskania elementów i materiałów do ponownego ich przetworzenia, przygotowania do ponownego ich użycia lub ich ponownego użycia, z zapewnieniem zagospodarowania niebezpiecznych materiałów, oraz obejmującą związane działania, takie jak składowanie i przetwarzanie elementów i materiałów na miejscu, ale bez dalszego ich przetwarzania lub unieszkodliwiania w innych zakładach”. Z uwagi na międzynarodowy charakter żeglugi morskiej, państwa członkowskie UE nie są jednak w stanie samodzielnie osiągnąć celu rozporządzenia, jakim jest zapobieganie szkodliwemu wpływowi na zdrowie ludzkie i środowisko powstającemu na skutek recyklingu. Zakres obowiązywania rozporządzenia jest ograniczony, jednakże jak wskazuje Mirosław H. Koziński, Unia Europejska, wdrażając rozwiązania uchwalone na forum międzynarodowym, wyprzedziła wejście w życie konwencji HKC²⁶.

Omawiane rozporządzenie wprowadza określone obowiązki dla właścicieli statków, przez których rozumie „osobę fizyczną lub prawną zarejestrowaną jako właściciel statku, w tym taką, która posiada statek przez ograniczony okres do momentu jego sprzedaży lub przekazania do zakładu recyklingu statków lub, w przypadku braku rejestracji, osobę fizyczną lub prawną, która jest właścicielem statku, lub jakąkolwiek inną organizację lub osobę, taką jak zarządzający lub czarterujący statek bez załogi, która przejęła odpowiedzialność za eksploatację statku oraz osobę prawną eksploatującą statek będący własnością państwa”. Równie szeroka jest definicja statku, bowiem zawierają się w niej również statki podwodne, platformy oraz jednostki holowane. Zakresem rozporządzenia objęte są jednostki podnoszące banderę państwa

²⁴ Wśród członków konwencji znajdują się Indie i Turcja, dwa spośród pięciu państw skupiających obecnie przemysł recyklingu statków morskich.

²⁵ <https://wwwcdn.imo.org/localresources/en/About/Conventions/StatusOfConventions/StatusOfTreaties.pdf> [dostęp: 24.01.2022].

²⁶ M.H. Koziński, *Recykling statków w prawie Unii Europejskiej*, „Zeszyty Naukowe Akademii Morskiej w Gdyni” 2014, nr 87, s. 56.

członkowskiego UE, ale także banderę państw trzecich, wpływających do portu lub na kotwiczowisko państwa członkowskiego.

Ten akt prawa wspólnotowego poddaje kontroli statek na każdym etapie jego życia celem zapewnienia racjonalnego ekologicznie recyklingu. Analogicznie do tego przedstawiają się obowiązki właścicieli statków. W pierwszej kolejności wskazać należy na kwestie dotyczące konstrukcji statku, bowiem rozporządzenie wprowadziło zakaz stosowania przy budowie oraz wyposażaniu jednostek materiałów niebezpiecznych (np. azbestu), których wykaz zawarty jest w załączniku I do rozporządzenia. Nadto, nakłada ono na statek, a zatem na jego właściciela, obowiązek opracowania wykazu materiałów niebezpiecznych (określonych w załączniku II do rozporządzenia), który musi być aktualizowany przez cały okres użytkowania statku, co oznacza, że powinien uwzględniać wszelkie zmiany konstrukcyjne statku²⁷. Wykaz składa się z trzech części: 1) materiałów niebezpiecznych, 2) odpadów eksploatacyjnych oraz 3) zapasów znajdujących się na statku. Zgodność wykazu materiałów niebezpiecznych jest sprawdzana podczas przeglądów dokonywanych przez przedstawicieli organów administracji państwa członkowskiego. Oznacza to, że kolejnym obowiązkiem właściciela statku w trakcie jego użytkowania jest poddawanie go obowiązkowym przeglądom.

Na podstawie wykazu materiałów niebezpiecznych podmiot prowadzący zakład recyklingu statków sporządza plan recyklingu jednostki. Właściciel zamierzający zezłomować statek powinien w pierwszej kolejności zawiadomić właściwy organ administracji o zamiarze recyklingu i uzyskać świadectwo gotowości do recyklingu. Do świadectwa recyklingu dołącza się wykaz materiałów niebezpiecznych oraz plan recyklingu statku, tym samym wydanie przez właściwy organ administracji świadectwa gotowości oznacza dorozumiane zatwierdzenie planu recyklingu. Wyżej wskazane obowiązki właściciela sprawiają, że ponosi on odpowiedzialność za to, żeby jednostka przez cały cykl swojego życia spełniała wymogi określone w rozporządzeniu i z tego tytułu podlega sankcjom administracyjnym lub cywilnym.

Kolejnym obowiązkiem właściciela statku jest jego zezłomowanie w zakładzie recyklingu statku spełniającym normy rozporządzenia ulokowanym w państwie członkowskim lub państwie trzecim znajdującym się w Europejskim wykazie zakładów recyklingu statków. Wykaz ten jest sporządzany i publikowany przez Komisję Europejską²⁸. Kwestie dotyczące wymagań, jakie muszą spełniać zakłady recyklingu znajdujące się w wykazie, wykraczają poza ramy niniejszego opracowania i z tego też względu zostaną w nim pominięte. Istotne jest jednak, że odpowiedzialność właściciela statku za

²⁷ Statki istniejące i eksploatowane w chwili wejścia w życie rozporządzenia, miały obowiązek sprawdzenia zgodności materiałów niebezpiecznych z wymogami rozporządzenia oraz sporządzenia wykazu materiałów niebezpiecznych w terminie do dnia 31 grudnia 2020 r.

²⁸ Decyzja wykonawcza 2021/1211 zmieniająca decyzję wykonawczą (UE) 2016/2323 ustanawiającą europejski wykaz zakładów recyklingu statku zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1257/2013 z dnia 22 lipca 2021 r. (dalej: rozporządzenie 1257/2013), zawiera aktualny wykaz 35 zakładów recyklingu statków znajdujących się w państwach członkowskich, które otrzymały zezwolenie na złomowanie statków w sposób bezpieczny i racjonalny ekologicznie oraz dziewięć zakładów znajdujących poza UE, z czego osiem w Turcji oraz jeden w USA.

spełnianie przez niego norm rozporządzenia trwa do czasu, gdy prowadzący zakład recyklingu przejmie odpowiedzialność za tę jednostkę. Jednakże zakład może odmówić przyjęcia do recyklingu statku, który nie odpowiada w istotny sposób danym zawartym w świadectwie inwentaryzacji. W tej sytuacji właściciel statku pozostaje za niego odpowiedzialny i ma obowiązek niezwłocznego poinformowania organu administracji o odmowie przyjęcia statku do złomowania.

Następstwem wykonywania przepisów rozporządzenia jest poddanie statków pływających pod banderą unijną jego reżimowi w zakresie: obowiązku posiadania materiałów niebezpiecznych, podlegania przeglądom, certyfikacji oraz recyklingowi²⁹. Omawiane rozporządzenie niewątpliwie zapewnia ochronę przed możliwymi negatywnymi skutkami używania materiałów niebezpiecznych na statkach wpływających do portu lub na kotwiczowisko państwa członkowskiego UE przy jednoczesnym zapewnieniu przestrzegania przepisów mających zastosowanie do tych materiałów na mocy prawa międzynarodowego.

Na obecne obowiązki armatora w zakresie bezpiecznego i racjonalnego ekologicznie recyklingu statków pośredni wpływ ma także tzw. konwencja z Nairobi³⁰, która weszła w życie 14 kwietnia 2015 r. W myśl tego aktu, wrak może również stanowić przedmiot recyklingu. Konwencja ta – jako pierwszy akt prawa międzynarodowego – reguluje zasady wydobywania (tj. podnoszenia, usuwania lub niszczenia) wraków znajdujących się poza granicami mórz terytorialnych państwa nadbrzeżnych. Jej zakres przedmiotowy obejmuje statki, które zatonięły, stały się wrakami lub weszły na mieliznę. Na mocy postanowień tej konwencji państwo nadbrzeżne może żądać usunięcia tylko takiego wraku, który stwarza zagrożenie dla środowiska morskiego lub bezpiecznej nawigacji lub może mieć negatywny wpływ na interesy państwa nadbrzeżnego³¹.

Z punktu widzenia obowiązków właściciela lub armatora statku, konwencja wprowadziła ich odpowiedzialność za zgłoszenie, oznakowanie i usunięcie wraku. Natomiast w przypadku statków o pojemności co najmniej 300 ton brutto zobowiązuje zarejestrowanego właściciela statku pływającego pod banderą państwa będącego stroną konwencji również do posiadania ubezpieczenia lub innego zabezpieczenia finansowego, celem pokrycia zobowiązań wynikających z konwencji. Tym samym, armator lub właściciel statku, który zatoniął lub wszedł na mieliznę, jest obowiązany zawiadomić państwo nadbrzeżne sprawujące jurysdykcję nad obszarem, w którym doszło do zatonięcia, o dokładnej lokalizacji wraku oraz podać szczegółową specyfikację techniczną statku i znajdującego się na nim ładunku. W oparciu o te informacje, państwo nadbrzeżne dokonuje oceny, czy wrak stwarza zagrożenie nawigacyjne lub niebezpieczeństwo dla środowiska. W przypadku uznania konieczności usunięcia wraku, państwo nadbrzeżne nakłada na właściciela lub armatora zatopionej jednostki

²⁹ C. Łuczywek, *Złomowanie statków...*, s. 41.

³⁰ Międzynarodowa konwencja o usuwaniu wraków z dnia 18 maja 2007 r. (The Nairobi Wreck Removal Convention), <https://www.imo.org/en/About/Conventions/Pages/Nairobi-International-Convention-on-the-Removal-of-Wrecks.aspx> [dostęp: 15.09.2022].

³¹ J. Nawrot, Z. Peplowska-Dąbrowska, *Środowiskowe, nawigacyjne oraz legislacyjne aspekty wraków*, „Prawo Morskie” 2019, t. 36, s. 76.

obowiązek jej wydobycia i utylizacji, zakreślając przy tym ramy czasowe oraz warunki techniczne konieczne do przeprowadzenia wydobycia³².

Niespełnienie przez właściciela lub armatora nałożonego obowiązku, uprawnia państwo nadbrzeżne do dokonania tej operacji na koszt podmiotu zobowiązanego. Tym samym, na mocy konwencji z Nairobi, armator lub właściciel statku ponosi wyłączną odpowiedzialność finansową za wszelkie koszty związane z procesem usunięcia wraku, chyba że do zatonięcia statku doszło na skutek: 1) działań wojennych; 2) działania lub zaniechania osoby trzeciej z zamiarem wyrządzenia szkody; 3) zaniechania władzy odpowiedzialnej za utrzymanie urządzeń nawigacyjnych. W przypadku braku wystąpienia przesłanek egzoneracyjnych, armatorowi lub właścicielowi wraku przysługuje prawo do ograniczenia odpowiedzialności na zasadach określonych w konwencji LLMC³³. Powyższe obowiązki wynikające z omawianej konwencji implikują konieczność podlegania przez właścicieli i armatorów statków morskich obowiązkowemu ubezpieczeniu odpowiedzialności cywilnej, z którego pokryte zostaną koszty wydobycia wraku. Istotne jest również, że państwo nadbrzeżne, które dokonało wydobycia i utylizacji wraku może skierować żądanie zwrotu kosztów bezpośrednio do ubezpieczyciela.

Wydobyty wrak powinien następnie zostać zezłomowany w sposób bezpieczny dla środowiska, chyba że jego stan techniczny przemawia za dalszą jego eksploatacją, np. w przypadku statku, który osiadł na mieliźnie. Powyższe wskazuje, że konwencja z Nairobi w sposób pośredni przyczynia się do racjonalnego i bezpiecznego dla środowiska recyklingu statków morskich. Na dzień 15 września 2022 r., 42 państwa są członkami konwencji z Nairobi – niestety nie ma wśród nich Polski.

3. Wpływ wejścia w życie konwencji z Hongkongu na obowiązki armatora w zakresie recyklingu statków morskich

W I części niniejszego opracowania wskazano, że w latach siedemdziesiątych ubiegłego wieku przemysł recyklingowy zaczął przenosić się na wschód, do krajów rozwijających się. Według danych pozarządowej organizacji NGO Shipbreaking Platform, w 2020 r. zezłomowano ok. 630 statków, z czego 203 w Indiach, 144 w Bangladeszu, 99 w Pakistanie i tylko 32 w krajach EU. Na dzień dzisiejszy brak jest raportu odnośnie do liczby jednostek zezłomowanych w 2021 r.

Złomowanie statków w krajach południowej i południowo-wschodniej Azji niesie za sobą określone niebezpieczeństwa dla życia i zdrowia ludzkiego oraz dla środowiska. Spowodowane jest to brakiem stosownej infrastruktury, specjalistycznych narzędzi oraz wykorzystywaniem taniej siły roboczej. Remedium na problemy oraz niebezpieczeństwa, jakie niesie za sobą złomowanie statków miała być międzynarodowa

³² <https://www.namiary.pl/2012/07/05/wraki-do-wydobycia/> [dostęp: 15.09.2022].

³³ Konwencja o ograniczeniu odpowiedzialności za roszczenia morskie sporządzona w Londynie dnia 19 listopada 1976 roku (Dz. U. z 2012 r., poz. 146).

konwencja z Hongkongu o bezpiecznym i przyjaznym dla środowiska recyklingu statków morskich. Ten akt prawa międzynarodowego nakłada wiele obowiązków na podmioty uczestniczące w budowie, eksploatacji oraz złomowaniu statków morskich. Z uwagi na ramy niniejszego opracowania, omówione zostaną jedynie obowiązki armatora statku, wynikające z konwencji HCK.

Cel konwencji z Hongkongu opisany jest w art. 1 jako zapobieganie, zmniejszenie, zminimalizowanie i wyeliminowanie wypadków, obrażeń oraz innych niekorzystnych skutków dla życia i zdrowia ludzkiego oraz środowiska, spowodowanych recyklingiem statków, a także do zwiększenia bezpieczeństwa statków, ochrony zdrowia ludzkiego i środowiska naturalnego przez cały okres eksploatacji jednostki. Zauważyć należy, że w przedmiotowej konwencji definiuje się właściciela statku dopiero w załączniku – Postanowienia dotyczące bezpiecznego i przyjaznego dla środowiska recyklingu statków, jako „osobę, osoby lub spółkę zarejestrowaną jako właściciel statku, lub w przypadku braku rejestracji, osobę, osoby lub spółkę będącą właścicielem statku lub jakąkolwiek inną organizację lub osobę, taką jak zarządzający statkiem lub czarterujący statek bez załogi, która przejęła odpowiedzialność za eksploatację statku od jego właściciela. Jednakże w przypadku statku będącego własnością państwa i eksploatowanego przez przedsiębiorstwo, które w tym państwie jest zarejestrowane jako armator statku, pojęcie »właściciel« oznacza takie przedsiębiorstwo. Termin ten obowiązuje również tych, którzy są w posiadaniu statku na czas określony, do czasu jego sprzedaży lub przekazania do zakładu recyklingu statków”³⁴. Definicja ta jest znacznie szersza, niż zawarta w rozporządzeniu 1257/2013. Z punktu widzenia realiów recyklingu statków, niezwykle istotne jest, że w konwencji uznaje się za właściciela również podmiot, który posiada statek do czasu jego sprzedaży – a zatem pośrednika. W praktyce bowiem właściciele statków nie zajmują się ich złomowaniem, lecz odsprzedają zużytą jednostkę pośrednikowi tzw. *cash buyer*, który następnie sprzedaje³⁵ go stoczni złomowej w celu recyklingu, nadzoruje ten proces oraz przedstawia sprzedającemu informację o zezłomowaniu statku, zgodnie z wymogiem konwencji.

Jak wyżej wspomniano, rozporządzenie nr 1257/2013 stanowi implementację postanowień konwencji do unijnego porządku prawnego. Z tego też względu definicje statku oraz recyklingu wynikające z rozporządzenia są tożsame z konwencyjnymi, zatem nie ma potrzeby ponownego ich omawiania.

Na podstawie postanowień konwencji HCK, państwa strony nakładają na właścicieli statków o pojemności powyżej 500 Gt określone obowiązki, które omówione zostaną zgodnie z cyklem życia statku. Każdy statek wybudowany po wejściu w życie konwencji („nowy statek”) powinien posiadać na burcie indywidualnie dla niego sporządzony wykaz materiałów niebezpiecznych (*Inventory of Hazardous Materials – IHM*). Natomiast dla statków już istniejących w chwili wejścia w życie konwencji, właściciel powinien sporządzić wykaz nie później niż w ciągu pięciu lat od dnia wejścia w życie

³⁴ W niniejszym opracowaniu określenie właściciel statku i armator używane są zamiennie.

³⁵ C. Łuczywek, *Złomowanie statków...*, s. 44 – przy określaniu ceny sprzedaży statku brana jest pod uwagę jego waga, tj. masa pustego statku; jednostką jest tzw. tona długa.

konwencji, chyba że przed upływem tego okresu statek zostanie przekazany do recyklingu. Wykaz materiałów niebezpiecznych powinien określać wymienione w Dodatkach do konwencji materiały uznane za niebezpieczne, a znajdujące się w konstrukcji jednostki lub jej wyposażeniu wraz ze wskazaniem lokalizacji oraz przybliżonej ilości tych materiałów.

W okresie eksploatacji statku armator jest zobligowany do bieżącej aktualizacji wykazu przez cały cykl życia statku, uwzględniając wszelkie zmiany konstrukcyjne oraz w wyposażeniu. Ponadto, jednostka powinna być poddawana określonym w konwencji przeglądom, tj.: 1) wstępnemu – przed oddaniem statku do eksploatacji lub przed wydaniem międzynarodowego świadectwa inwentaryzacji materiałów niebezpiecznych; 2) odnowieniowemu – cykliczny przegląd w określonych przez państwo stronę odstępach czasu, nie dłuższych niż pięć lat; 3) dodatkowemu – ogólnemu lub częściowemu – w zależności od okoliczności po zajściu istotnej zmiany w konstrukcji statku lub jego wyposażenia; 4) końcowy – przed wycofaniem jednostki z eksploatacji. Potwierdzeniem poddania statku przeglądowi wstępnemu lub odnowieniowemu jest wydanie przez upoważniony organ międzynarodowego świadectwa inwentaryzacji materiałów niebezpiecznych (*International Certificate on Inventory of Hazardous Materials*).

Kolejne obowiązki armatora wynikające z konwencji z Hongkongu dotyczą wycofania statku z eksploatacji i obejmują wszelkie formalności poprzedzające złomowanie zarówno administracyjne, jak i techniczne. Po pierwsze, właściciel zawiadamia pisemnie odpowiedni organ o zamiarze poddania statku recyklingowi, celem uzyskania międzynarodowego świadectwa gotowości do recyklingu (*International Ready for Recycling Certificate*), bez którego stocznia złomowa nie przyjmie statku do rozbiórki. Ponadto, jednostka powinna przejść przegląd końcowy i posiadać aktualny wykaz materiałów niebezpiecznych. Po drugie, właściciel ma obowiązek wybrania odpowiedniego zakładu recyklingu, spełniającego wymogi konwencji oraz dostarczenia temu przedsiębiorstwu wszelkich dostępnych informacji dotyczących statku na potrzeby opracowania planu recyklingu (*Ship Recycling Plan*). Obowiązek ten pozostaje aktualny również w przypadku sprzedaży przez pośrednika, bowiem jak wynika z definicji, właścicielem będzie także podmiot, który posiada statek do czasu jego sprzedaży lub przekazania do stoczni złomowej. Jednocześnie właściciel powinien podjąć działania minimalizujące ilość pozostałości ładunkowych, oleju napędowego i odpadów pozostających na statku. Plan recyklingu jest przygotowywany przez zakład recyklingu spełniający wymogi konwencji HCK, dlatego też nie będzie przedmiotem analizy niniejszego opracowania. Po przeprowadzonym złomowaniu, zakład recyklingu wydaje oświadczenie o zakończeniu recyklingu, którego kopia finalnie ma zostać przekazana do organu wydającego świadectwo gotowości do recyklingu. O zakończeniu procesu recyklingu statku zawiadamiany jest również właściciel statku, wynika to jednak z umowy sprzedaży statku, nie z postanowień konwencyjnych.

W konwencji z Hongkongu ustalono zasady projektowania, budowy (w tym przebudowy), eksploatacji i remontu oraz inspekcji statku przez cały cykl jego życia – aż po złomowanie – pod kątem ochrony środowiska oraz stosowania materiałów

niebezpiecznych. Takie rozwiązanie w długofalowej perspektywie niewątpliwie może doprowadzić do znacznego ograniczenia, lub nawet wyeliminowania substancji niebezpiecznych ze statku. Jednocześnie konwencja ta w sposób szczegółowy normuje procesy recyklingu – od wyboru odpowiedniej stoczni złomowej spełniającej wymogi konwencji, przez przygotowanie planu recyklingu statku, aż do zawiadomienia o zakończeniu jego złomowania.

Niewątpliwie konwencja z Hongkongu stanowi kompleksowe rozwiązanie z punktu widzenia obowiązków nałożonych na armatorów w zakresie budowy, eksploatacji oraz recyklingu statków. To na nich koncentruje się odpowiedzialność za dostosowanie jednostki do wymagań konwencyjnych. W teorii postanowienia przedmiotowej konwencji czynią właścicieli statków odpowiedzialnymi za bezpieczny i racjonalnie ekologiczny recykling statków. Jednakże nie uwzględniają one realiów żeglugowych, w których statek wyprowadzany z eksploatacji zostaje sprzedany przez dotychczasowego właściciela kupującemu (*cash buyer*), który następnie odsprzedaje statek stoczni złomowej. Oznacza to, że zanim jednostka finalnie trafi do przedsiębiorstwa recyklingowego następuje co najmniej dwukrotnie przeniesienie prawa własności. Z chwilą przejścia prawa własności statku z dotychczasowego właściciela na pośrednika, obowiązki wynikające z konwencji z Hongkongu przestają obciążać sprzedającego i przechodzą na kupującego. Są to jednak kwestie, na które żaden akt prawa międzynarodowego nie ma wpływu, ponieważ dotyczy uprawnienia do swobodnego rozporządzania przedmiotem swojej własności. To z kolei może stanowić pole do nadużyć w zakresie sprzedawania jednostek pośrednikom w celu ich zezłomowania w stoczniach niespełniających wymogów konwencyjnych.

Zakończenie

Problem ochrony środowiska morskiego pojawił się wraz z rozwojem technologii w żegludze. Nowe rozwiązania konstrukcyjne powodowały nowe zagrożenia, a potrzeba ograniczenia szkodliwego wpływu uprawiania żeglugi na środowisko została szybko dostrzeżona na arenie międzynarodowej. Kolejne akty prawne o randze międzynarodowej, regulujące określoną materię, wpływały pośrednio na obowiązki armatorów w zakresie przeciwdziałania zanieczyszczeniom środowiska. W końcu odnotowano konieczność uregulowania przemysłu złomowego. Niestety w okresie przeszło dziesięciu lat od uchwalenia Międzynarodowej konwencji o bezpiecznym i przyjaznym dla środowiska recyklingu statków morskich, czyli tytułowej konwencji z Hongkongu – nie weszła ona w życie z powodu niespełnienia określonych w niej wymogów w zakresie uzyskania 40% światowego tonażu brutto.

Recykling statków wpisuje się także w działania Unii Europejskiej w zakresie ochrony środowiska. Z tego też względu, celem ułatwienia państwom członkowskim ratyfikacji przedmiotowej konwencji, inkorporowano jej postanowienia do wspólnotowego porządku prawnego, poprzez wydanie rozporządzenia 1257/2013 w sprawie

recyklingu statków. Tym samym, większość postanowień konwencji z Hongkongu już obowiązuje, choć na ograniczonym obszarze, jakim jest Unia Europejska.

Nie ulega wątpliwości, że jak najszybsze wejście w życie konwencji HCK leży w interesie międzynarodowym, ponieważ biorąc pod uwagę liczbę statków złomowanych każdego roku oraz zagrożenia z tym związane, problem recyklingu wymaga natychmiastowego działania. Jednakże na rynku recyklingu statków morskich krzyżują się interesy armatorów oraz przemysłu stalowego – dwóch poważnych graczy, z których każdy dba o swoje interesy. Wejście w życie tytułowej konwencji z Hongkongu wprowadzi równowagę pomiędzy potrzebami uczestników rynku żeglugowego a interesem ogółu, jakim jest ochrona środowiska poprzez zapewnienie ujednoczonego standardu w zakresie recyklingu statków morskich.

Literatura

- Klopott M., *Rynek demontażu statków morskich – zarys zagadnienia*, „Logistyka” 2013, nr 6.
- Koziński M.H., *Recykling statków w prawie Unii Europejskiej*, „Zeszyty Naukowe Akademii Morskiej w Gdyni” 2014, nr 87.
- Lloyd’s Register, *Ship recycling. Practice and regulation today*, London 2011.
- Łopuski J., *Nowe koncepcje w prawie morskim związane z ochroną morza przed zanieczyszczeniami*, „Ruch Prawniczy, Ekonomiczny i Socjologiczny” 1974, z. 3.
- Łuczynek C., *Złomowanie statków morskich (cz. 1)*, „Prawo Morskie” 2020, t. 39.
- Nawrot J., Peplowska-Dąbrowska Z., *Środowiskowe, nawigacyjne oraz legislacyjne aspekty wraków*, „Prawo Morskie” 2019, t. 36.
- Puthucherril T.G., *From shipbreaking to sustainable ship recycling*, Leiden: Martinus Nijhoff 2010.
- Wetoszka D., *Recykling statków morskich wsparciem dla zrównoważonego rozwoju [w:] Prawo gospodarcze*, red. eadem, Warszawa 2020.

Streszczenie

Dominika Wetoszka

Wpływ wejścia w życie konwencji z Hongkongu na obowiązki armatora w zakresie recyklingu statków morskich

Recykling statków stanowi integralny segment gospodarki morskiej. Jest też uzasadniony ekonomicznie. Wiąże się również z realnym zagrożeniem dla życia i zdrowia ludzkiego oraz środowiska, zwłaszcza jeśli brak jest jakichkolwiek ram prawnych regulujących proces złomowania. Problem ten został dostrzeżony na arenie międzynarodowej, czego efektem było uchwalenie międzynarodowej konwencji o bezpiecznym i przyjaznym dla środowiska recyklingu statków, która stanowi możliwie kompleksową odpowiedź na wyzwania związane z recyklingiem statków. Jeśli konwencja zacznie obowiązywać, radykalnie wpłynie ona na sytuację prawną i obowiązki armatora oraz innych podmiotów w zakresie projektowania, budowy, eksploatacji oraz recyklingu statków. W konsekwencji doprowadzi to do znacznego ograniczenia niebezpieczeństwa dla zdrowia i życia ludzkiego oraz środowiska naturalnego. Obecnie spełniony został wa-

runek dotyczący liczby ratyfikacji, który wynosi piętnaście z siedemnastu wymaganych, niestety brakuje 10,23 % światowego tonażu brutto do wejścia konwencji w życie.

Słowa kluczowe: recykling statków; konwencja z Hongkongu; ochrona środowiska; złomowanie statków; demontaż statków.

Summary

Dominika Wetoszka

Impact of the Entry into Force of the Hong Kong Convention on the Shipowner's Obligations to Recycle Seagoing Vessels

Ship recycling is an integral segment of maritime governance. It is also economically justified. On the other hand, it is associated with a real threat to human life and health, as well as the environment, especially if there is no legal framework regulating the scrapping process. This problem has been recognized internationally, resulting in the adoption of the International Convention for the Safe and Environmentally Sound Recycling of Ships, which is the most comprehensive possible response to the challenges of ship recycling. If the Convention comes into force, it will radically change the legal situation and the obligations of the shipowner and others regarding the design, construction, operation, and recycling of ships. As a consequence, it will lead to a significant reduction of the risks to human health and life and the environment. At present, the condition regarding the number of ratifications, which is seventeen out of the fifteen required, has been met. Unfortunately, 10.23% of the world's gross tonnage is missing for the Convention to enter into force.

Keywords: ship recycling; the Hongkong convention; environmental protection; ship dismantling; ship scrapping.