

DO: Główny Inspektor Ochrony Środowiska, Pan Jerzy Kuliński
gios@gios.gov.pl

DW: Minister Środowiska, Pan Maciej Grabowski - info@mos.gov.pl
Minister Infrastruktury I Rozwoju, Pani Maria Wasiak - kancelaria@mir.gov.pl



NGO
SHIPBREAKING
PLATFORM

PILNE

Dotyczy nielegalnego eksportu statków Polskiej Żegluga Morskiej

Szanowny Panie Główny Inspektorze Kuliński,

7 September 2015

NGO Shipbreaking Platform jest międzynarodową koalicją pozarządowych organizacji środowiskowych i ochrony praw człowieka, dążącą do etycznych i przyjaznych środowisku rozwiązań obecnego kryzysu stoczni złomowych. Uzyskaliśmy informacje, iż od roku 2009 przedsiębiorstwo Polska Żegluga Morska wywiozło 13 kończących swój żywot statków do Azji Południowej, w celu ich niebezpiecznego i zanieczyszczającego środowisko demontażu. Kilka z tych statków zostało sprzedanych, będąc w użyciu na wodach Unii Europejskiej (patrz załącznik). Tym samym zostały one wywiezione z terenu Unii Europejskiej z naruszeniem Konwencji bazylejskiej o kontroli transgranicznego przemieszczania i usuwania odpadów niebezpiecznych. Co więcej, wszystkie statki większość swojego okresu użytkowego spędziły na żegludze po wodach Unii Europejskiej, pozostając własnością Polskiego Rządu.

Statki PŻM, ze względu na swój typ i rocznik, z pewnością zawierają znaczne ilości niebezpiecznych substancji, takich jak azbest czy toksyczne farby, określonych przez konwencję bazylejską jako odpady niebezpieczne.

Jednym z ostatnich statków PŻM sprzedanych na złom był masowiec ARMIA LUDOWA. Został on przekazany złomiarzom z Bangladeszu, będąc na wodach terytorialnych Malty, oraz bezpośrednio z Malty przemieszczony na plażę złomowniczą w Chittagong, w Bangladeszu, gdzie stocznie złomowe zostały powszechnie uznane za nieprzestrzegające, nawet w najmniejszym stopniu, praw człowieka oraz standardów środowiskowych, co zostało przedstawione w krótkim filmie wideo, opublikowanym przez National Geographic: <https://www.youtube.com/watch?v=WOmtFN1bfZ8>.

W Indiach, Bangladeszu i Pakistanie, statki przeznaczone na złom, są rozbierane w strefie przypiływów. Tego typu praktyki są niedopuszczalne w Unii Europejskiej oraz zostały zabronione w innych krajach, zajmujących się recyklingiem statków, takich jak Chiny, Tajwan i Turcja. Demontaż statków na plaży uniemożliwia zabezpieczenie i bezpieczne usuwanie niebezpiecznych odpadów z wraków, oraz zapobieganie zanieczyszczeniu środowiska nadbrzeżnego. Ponadto, takie postępowanie nie gwarantuje robotnikom właściwej ochrony zdrowia i bezpieczeństwa osobistego. W szczególności, stocznie złomowe w Bangladeszu zatrudniają dzieci i młodocianych, co jest nielegalne w świetle prawa międzynarodowego, jak i Bangladejskiej Ustawy o Pracy. Udało nam się udokumentować śmierć i poważne obrażenia nieletnich robotników. Międzynarodowa Organizacja Pracy (MOP) uważa pracę w stoczni złomowej, za jedną z najbardziej niebezpiecznych w skali światowej.

Jesteśmy świadomi, że PŻM obecnie dokonuje wymiany floty i realizuje program inwestycyjny na lata 2015 – 2020, oraz posiada przynajmniej 15 statków, zwodowanych w latach 90-tych, które prawdopodobnie zostaną wytypowane do złomowania w przeciągu kilku najbliższych lat. Tym listem, wspólnie z kilkoma ważnymi polskimi organizacjami środowiskowymi, nalegamy aby Rząd Polski, w trybie natychmiastowym, przedsięwziął konieczne środki dotyczące praktyk recyklingu statków, stosowanych przez PŻM.

Przypominamy tym samym zobowiązania Rzeczypospolitej Polskiej wobec Rozporządzenia (WE) nr 1013/2006 w sprawie przemieszczania odpadów, jak również wobec standardów recyklingu statków, wymaganych we wchodzącym wkrótce w życie Rozporządzeniu (WE) nr 1257/2013 w sprawie recyklingu statków. Żadna ze stocznii w Południowej Azji nie spełnia warunków, wymaganych w nowym Rozporządzeniu UE w sprawie recyklingu statków, zatem jako przedsiębiorstwo żeglugowe, będące własnością państwa członkowskiego Unii Europejskiej, PŻM powinna świecić przykładem oraz stosować się do polityki recyklingu statków,

zgodnie ze standardami i legislacją Unii Europejskiej. Jest to ujmą na honorze, by polskie rządowe przedsiębiorstwo było wymieniane pośród największych firm pozbywających się zużytych statków na plażach krajów rozwijających się.

Poinformowaliśmy już Komisję Europejską o statkach PŻM i wezwaliśmy do publicznego przedstawienia kontekstu prawnego UE w sprawie przemieszczania odpadów, jak również europejskich wymogów odnośnie bezpiecznego i przyjaznego dla środowiska recyklingu statków, oraz do nakazania Polsce, by zastosowała się do tych reguł.

Niniejszym, NGO Shipbreaking Platform wyraża głębokie zaniepokojenie naruszeniem przez Rząd Polski obecnego prawa Unii Europejskiej i legislacji międzynarodowej, oraz niewłaściwych praktyk sprzedaży zużytych statków do niebezpiecznych i zanieczyszczających środowisko stoczni złomowych, mieszczących się na plażach Indii, Bangladeszu oraz Pakistanu.

Pozostajemy oczywiście do dyspozycji, jeśli zechciałby Pan tę kwestię omówić szerzej z nami oraz znaleźć zrównoważone rozwiązania problemu floty PŻM ze złomowaniem.

Z poważaniem,



Patrizia Heidegger
Executive Director
NGO Shipbreaking Platform

W imieniu poniższych organizacji pozarządowych (NGO): *European Environmental Bureau, Polish environmental NGOs Fundacja Instytut na rzecz Ekorozwoju and Towarzystwo na Rzecz Ziemi, as well as the NGO Shipbreaking Platform members: Ban Asbestos Network, Bangladesh Environmental Lawyers Association, Bangladesh Institute for Labour Studies, Basel Action Network, Bellona, Corporate Accountability Desk India, European Federation for Transport and Environment, Greenpeace, North Sea Foundation, OSHE, Sustainable Development Policy Institute Pakistan, The Centre for the Rule of Law – Islamabad, Legal Initiative for Forest and Environment, Toxics Link, The International Federation for Human Rights, and Young Power in Social Action.*

See www.shipbreakingplatform.org for more information

ANNEX I Polska Zegluga Morska (POLSTEAM) vessels sold for substandard breaking since 2009

Beneficial Owner	Ship Name	IMO #	Last flag	Last voyage from EU	Destination	Beaching	Built	Type
Polska Zegluga Morska (POLSTEAM)	Solidarnosc	8813934	Vanuatu	Left UK 30.05	Pakistan	14/08/2015	1991	Bulker
Polska Zegluga Morska (POLSTEAM)	Armia Ludowa	8502535	Liberia	Left Malta 09.04	Bangladesh	10/05/2015	1987	Bulker
Polska Zegluga Morska (POLSTEAM)	Polska Walczaca	9011923	Vanuatu	NA	Bangladesh	11/02/2015	1992	Bulker
Polska Zegluga Morska (POLSTEAM)	Szare Szeregi	8813958	Vanuatu	NA	Pakistan	27/09/2014	1991	Bulker
Polska Zegluga Morska (POLSTEAM)	Legiony Polskie	8919611	Vanuatu	NA	Pakistan	15/09/2014	1991	Bulker
Polska Zegluga Morska (POLSTEAM)	Orleta Lwowskie	8813960	Vanuatu	Left UK 14.07	Pakistan	15/09/2014	1991	Bulker
Polska Zegluga Morska (POLSTEAM)	Armia Krajowa	8813946	Vanuatu	Left UK 04.04	India	18/05/2014	1991	Bulker
Polska Zegluga Morska (POLSTEAM)	Stanis	8502559	St Kitts & Nevis	Left Italy 13.05	Bangladesh	15/10/2013	1988	Bulker
Polska Zegluga Morska (POLSTEAM)	Maciej Rataj	8219322	Malta	Left Spain 16.03	Bangladesh	28/05/2013	1985	Bulker
Polska Zegluga Morska (POLSTEAM)	Major Hubal	8219310	Malta	Left Portugal 15.01	India	30/03/2013	1985	Bulker
Polska Zegluga Morska (POLSTEAM)	Ziemia Chelminska	8207769	Liberia	Left Spain 30.09	India	30/11/2011	1984	Bulker
Polska Zegluga Morska (POLSTEAM)	Penelope	8908870	Bahamas	NA	India	18/06/2011	1996	Tanker
Polska Zegluga Morska (POLSTEAM)	General Dabrowski	8124292	Panama	Left UK 05.01	Bangladesh	20/04/2011	1982	Bulker
Polska Zegluga Morska (POLSTEAM)	Uniwersytet Slaski	7637852	Malta	Left UK 30.09	Bangladesh	6/01/2010	1979	Bulker