

Tomasz Nowosielski
Janusz Dąbrowski

WPLYW SYSTEMU PRAWA OCHRONY ŚRODOWISKA MORSKIEGO NA ZRÓWNOWAŻONY ROZWÓJ TRANSPORTU MORSKIEGO

Streszczenie

Koncepcja zrównoważonego rozwoju transportu morskiego wiąże się z koniecznością zastosowania szeregu rozwiązań technicznych, organizacyjnych i finansowych w celu spełnienia wymagań prawa ochrony środowiska. Strategiczne znaczenie transportu morskiego powoduje, że efekty zmian w działalności przedsiębiorstw żeglugowych i portowych przeniesione zostaną na usługobiorców. Zrównoważony transport morski opiera się na międzynarodowym prawie morskim i rynkowych zasadach gospodarowania. Intensywny rozwój gospodarczy powoduje powstawanie kosztów zewnętrznych, które wynikają z eksploatacji lądowo-morskich łańcuchów transportowych. Najnowsze standardy ochrony środowiska stopniowo wprowadzają wymogi wliczania do działalności gospodarczej (transportowej) kosztów zewnętrznych.

Słowa kluczowe: zrównoważony rozwój, ochrona środowiska, transport morski

Wstęp

Intensywny rozwój gospodarczy wiąże się z wykorzystywaniem dostępnych zasobów ekonomicznych w taki sposób, aby wiązało się to z możliwie niskimi nakładami. Jednym z istotnych zagadnień jest zakres wykorzystywania oraz poziom ponoszonych kosztów związanych z użytkowaniem zasobów naturalnych. Zasadniczym problemem współczesnej ekonomii jest oszacowanie kosztów zewnętrznych związanych z różnego rodzaju działalnością gospodarczą, która w jakikolwiek sposób wpływa negatywnie na stan środowiska naturalnego.

Stąd pojawiła się idea wprowadzenia samoograniczeń, które wynikają z intensywnej eksploatacji środowiska naturalnego (zasobów naturalnych).

Intensywnie eksplorowanym obszarem środowiska naturalnego są wszech-oceany ziemskie, które zajmują 71% całkowitej powierzchni Ziemi. Morza i oceany stanowią zaplecze dostarczające zasoby naturalne w postaci: organizmów żywych, surowców mineralnych, możliwości wykorzystywania akwenów w celach transportowych. Wykorzystanie zasobów naturalnych mórz i oceanów wiąże się z funkcjonowaniem całych sektorów działalności gospodarczej:

- transportu morskiego;
- rybołówstwa i przetwórstwa rybnego;
- sektora wydobywczego (ropa naftowa i gaz ziemny);
- rolnictwa (uprawa roślin wymagających środowiska morskiego);
- turystyki morskiej i nadmorskiej;
- przemysłu przetwórczego wykorzystującego zasoby morza i związanego z morzem (spożywczy, elektrotechniczny, stoczniowy);
- handlu (towarami w obrocie międzynarodowym).

Spśród wymienionych aktywności gospodarczych za najbardziej oddziałującą na środowisko morskie uznaje się: transport morski, rybołówstwo i przemysł wydobywczy. Specyfika oddziaływania poszczególnych działalności związana jest z zakresem eksploatacji oraz pozostawianiem trwałych, niekorzystnych zmian w środowisku morskim.

Sferą aktywności gospodarczej, podlegającą licznym regulacjom prawnym jest transport morski, na który składa się sieć portów morskich oraz statki transportowe realizujące przewozy pasażerów i ładunków. Prawo międzynarodowe reguluje zasady funkcjonowania żegluga oraz portów morskich w zakresie ochrony środowiska morskiego, technicznego wyposażenia statków i terminali, odpowiedzialności cywilnej za szkody w środowisku, warunków pracy i kwalifikacji załóg oraz bezpieczeństwa na morzu. Normy prawne mają rzeczywisty wpływ na przedsiębiorstwa żeglugowe i portowe, ponieważ nakazują spełnianie ustalonych wymagań technicznych, organizacyjnych i ekonomicznych.

W polityce ochrony środowiska morskiego można zaobserwować pewne zmiany, polegające na ciągłej modyfikacji poszczególnych regulacji prawnych, które w wyobrażeniach ustawodawców mają zapewnić poprawę standardów ekologicznych. Modyfikacja zazwyczaj wiąże się z zaostrzeniem wymagań związanych z zanieczyszczeniem środowiska morskiego, co wywołuje konieczność ponoszenia poważnych nakładów finansowych przez przedsiębiorstwa transportu morskiego. Kosztochłonność wdrażania standardów ochrony środowiska morskiego powoduje obniżenie zdolności konkurencyjnej poszczególnych przedsiębiorstw na rynkach żeglugowych i portowych.

Celem artykułu jest charakterystyka wpływu systemu prawa ochrony środowiska na kształtowane koncepcji zrównoważonego rozwoju transportu morskiego.

1. Priorytety systemu ochrony środowiska naturalnego

Problem zanieczyszczenia środowiska naturalnego dostrzeżony został na przełomie lat sześćdziesiątych i siedemdziesiątych XX wieku, kiedy to po raz pierwszy na forum Organizacji Narodów Zjednoczonych został przedstawiony przez sekretarza U Thanta raport pt. „Człowiek i jego środowisko” (1969 rok). W treści raportu uwzględniono kilka podstawowych zagadnień dotyczących ochrony środowiska, gdzie postulowano: wprowadzenie systemu identyfikacji i klasyfikacji zagrożeń środowiskowych, konieczność wdrożenia globalnego systemu rozwiązywania problemów związanych z ochroną środowiska oraz potrzebę zorganizowania dalszych działań proekologicznych na forach międzynarodowych.

W 1972 roku odbyła się Konferencja Narodów Zjednoczonych w Sprawie Naturalnego Środowiska Człowieka w Sztokholmie (*United Nations Conference on the Human Environment, UNCHE*), na jej forum opublikowano dwadzieścia sześć postulatów związanych z ochroną środowiska oraz zalecenia do tworzenia i wdrażania koncepcji spójnej polityki proekologicznej. Najistotniejsze kierunki aktywności państw i instytucji międzynarodowych powinny wiązać się z zapewnieniem¹:

- współpracy międzynarodowej w rozwiązywaniu problemów związanych ze stanem środowiska naturalnego oraz tworzeniem polityki ochrony środowiska;
- wdrażania systemów monitorowania środowiska naturalnego w skali krajowej, regionalnej i globalnej oraz stworzenia możliwości interpretacji zebranych informacji;
- budowania w społeczeństwie, instytucjach administracji państwowej, przedsiębiorcach świadomości ekologicznej oraz rozpowszechnienia działań ONZ dotyczących ochrony środowiska naturalnego;
- przygotowania programów działań obejmujących możliwości regionalnego wdrażania projektów proekologicznych;
- powołania krajowych instytucji ochrony środowiska oraz wdrażania polityki ochrony środowiska;
- współpracy i współdziałania w legislacji międzynarodowego prawa ochrony środowiska;
- działań ogólnosiwiatowych w formie międzynarodowych konferencji pod egidą ONZ.

Dalsza aktywność w sferze ochrony środowiska naturalnego przejawiała się w zwoływaniu konferencji oraz tworzeniu niezależnych od rządów państw instytucji, które monitorowałyby dane dotyczące stanu środowiska naturalnego

¹ Emergence of proposals for recompensing developing countries for maintaining environment al quality, compiled Y. Nicholls, International Union for Conservation of Nature and Natural Resources, Switzerland 1973, s. 117–119.

i zajmowałyby się opracowywaniem odpowiednich wariantów działań politycznych oraz prawnych (Program Narodów Zjednoczonych do spraw Środowiska UNEP – 1972 roku, Klub Rzymski – 1972 rok, Światowa Komisja Środowiska i Rozwoju – 1983 rok).

Działania informacyjne doprowadziły do wzbudzenia świadomości społecznej dotyczącej ochrony środowiska naturalnego oraz możliwych następstw jego degradacji w przyszłości. Zakładano, że wzrastające zanieczyszczenie środowiska może w przyszłości ograniczyć możliwości rozwoju cywilizacyjnego ludzkości (teorie głoszone przez Klub Rzymski – raport Granice Wzrostu). Założenie ograniczonej zasobów naturalnych środowiska doprowadziło do opublikowania w 1987 roku raportu Światowej Komisji Środowiska i Rozwoju ONZ, który wprowadzał pojęcie zrównoważonego rozwoju jako koncepcji pogodzenia ochrony środowiska naturalnego z dalszym rozwojem cywilizacyjnym.

Zrównoważony rozwój polega na działaniu, które zaspokaja potrzeby obecnych pokoleń, nie ograniczając możliwości zaspokojenia potrzeb przyszłych pokoleń². Definicja zrównoważonego rozwoju uwzględniona jest także w prawie ochrony środowiska i wskazuje na rozwój gospodarczy, realizowany na drodze integracji działań politycznych, gospodarczych i społecznych, przy zachowaniu równowagi przyrodniczej i ciągłości procesów przyrodniczych, mający na celu zaspokajanie potrzeb społecznych współczesnych i przyszłych pokoleń³.

Koncepcja zrównoważonego rozwoju opiera się na trzech sferach aktywności społecznej i wiąże się z osiągnięciem rozwoju na płaszczyźnie:

- ekologicznej – zachowanie stanu środowiska w możliwie niezmienionej formie, przeciwdziałanie jego degradacji;
- społecznej – przyjęcie zasady sprawiedliwości międzypokoleniowej i odpowiedzialności za stan środowiska przyrodniczego⁴;
- ekonomicznej – samoograniczenie się społeczeństw w eksploatacji zasobów naturalnych i wprowadzenie metod odzyskiwania tego typu zasobów.

Rozwinięte założenia zrównoważonego rozwoju pojawiają się w ramach Globalnego Programu Działań – Agenda 21 przyjętego przez Konferencję Narodów Zjednoczonych na temat Środowiska i Rozwoju w Rio de Janeiro w 1992 roku (*United Nations Conference on Environment and Development, UNCED*). Doku-

² W. Sztumski, *Idea zrównoważonego rozwoju a możliwości jej urzeczywistnienia*, „Problemy Ekorozwoju” 2006, vol. 1, no 2, s. 73; M. Stenmark, *Etyka środowiskowa i zrównoważony rozwój*, [w:] *Podstawy trwałego rozwoju. Etyka, prawo, kultura i ograniczenia fizyczne*, red. L. Ryden, „Zrównoważony Region Bałtyku” 1999, z. 9, s. 8.

³ Prawo ochrony środowiska, Dz. U. z 2001 r. Nr 62, poz. 627, art. 3 ust. 50.

⁴ J. Dąbrowski, *Koncepcja zrównoważonego rozwoju w polityce transportowej Unii Europejskiej*, [w:] *Współczesne problemy rozwoju lądowo-morskich systemów transportowych*, red. J. Dąbrowski, T. Nowosielski, Instytut Transportu i Handlu Morskiego, Gdańsk 2013, s. 28.

ment składa się z czterech części dotyczących poszczególnych grup problemowych⁵:

- część I – Wymiar społeczny i ekonomiczny, dotyczy aspektów rozwoju społecznego, demograficznego oraz współpracy międzynarodowej w zakresie wdrażania zasad zrównoważonego rozwoju;
- część II – Ochrona i zarządzanie zasobami naturalnymi, obejmuje obszary szczególnie objęte ochroną i wdrażaniem zalecenia zrównoważonego rozwoju, gdzie wskazuje się także ochronę środowiska obszarów morskich, strefy przybrzeżne i żywych zasobów morza;
- część III – Wzmacnianie roli ważnych grup społecznych, na które składają się organizacje i grupy społeczne oraz administracja lokalna;
- część IV – Środki wdrażania, obejmuje źródła finansowania, transfer technologii proekologicznych, działania edukacyjne w sferze zrównoważonego rozwoju, mechanizmy pozyskiwania zdolności realizacji projektów proekologicznych i legislacji norm prawnych.

Ostatnia Konferencja Narodów Zjednoczonych w Rio de Janeiro dotyczyła problemów zrównoważonego rozwoju (*United Nations Conference on Sustainable Development, Rio+20* – UNCSO, 2012). Konkluzją konferencji jest podtrzymanie zasad zrównoważonego rozwoju i odwołanie się do wcześniejszych zasad wprowadzonych Agendą 21 oraz przyjęcie rozwiązań związanych z⁶:

- przygotowaniem i wdrożeniem strategii finansowania rozwoju zrównoważonego na poziomie międzyrządowym;
- wzmocnieniem, przyjętych przez Program Narodów Zjednoczonych do spraw Środowiska – UNEP, sektorowych zasad ochrony środowiska naturalnego ze szczególnym uwzględnieniem środowiska morskiego jako czynnika środowiskowego stabilizującego klimat Ziemi;
- utrzymaniem koncepcji rozwoju zrównoważonego w sferze ekologicznej i społecznej, obejmującej: tworzenie miejsc pracy, rozwój zrównoważony miast, zmiany systemów produkcji i dystrybucji żywności w skali światowej, wykorzystywanie energii odnawialnej, jakość i rezerwy słodkiej wody oraz współpraca w zapobieganiu i redukcji skutków katastrof naturalnych;
- współpracą międzynarodową w celu przewidywania i kontroli zmian klimatycznych na Ziemi;
- zaangażowaniem międzynarodowych instytucji finansowych w finansowanie projektów proekologicznych.

Ustalenia konferencji z 2012 roku oscylują wokół dwóch głównych grup problemów: pierwszy to kontynuowanie przyjętej koncepcji rozwoju zrównowa-

⁵ United Nations Conference on Environment & Development Rio de Janeiro, Brazil, 3 to 14 June 1992, AGENDA 21, <http://sustainabledevelopment.un.org/content/documents/Agenda21.pdf>

⁶ Resolution adopted by the General Assembly on 27 July 2012, without reference to a Main Committee (A/66/L.56), 66/288. The future we want, http://www.un.org/ga/search/view_doc.asp?symbol=A/RES/66/288&Lang=E

żonego i ewoluowanie do ekorozwoju „zielonej ekonomii”⁷. Pojęcie zielonej ekonomii oznacza: polepszenie sytuacji życiowej ludzi, które realizowane będzie dzięki wprowadzeniu równości społecznej oraz redukcji zagrożenia ekologicznego środowiska naturalnego i racjonalizację wykorzystywania zasobów naturalnych⁸.

Działania instytucji międzynarodowych, na czele z agendami ONZ, Programem Narodów Zjednoczonych do spraw Środowiska, prowadzone są w trzech obszarach oddziaływania:

- budowania świadomości ekologicznej w społeczeństwach i poszczególnych ludziach związanej z koniecznością współistnienia ze środowiskiem na zasadach racjonalnego gospodarowania i poszanowania różnorodności biologicznej;
- wskazywania obszarów podlegających szczególnej ochronie i wymagających działań zapewniających utrzymanie oraz polepszenie stanu ekologicznego;
- współpracy międzynarodowej, która przyjmuje założenie zrównoważonego rozwoju i „zielonej ekonomii” oraz opracowania programów umożliwiających finansowanie projektów proekologicznych.

Zasadniczym kierunkiem rozwoju prawa ochrony środowiska oraz działań związanych z zachowaniem środowiska naturalnego będzie rozwój zrównoważony i zasady równości międzygatunkowej. Koncepcja równości międzygatunkowej (etyki nieantropocentrycznej) zakłada, że zachowania poszczególnych ludzi i rządów (instytucji międzynarodowych) należy oceniać w zależności od wpływu na istoty biologiczne i całe ekosystemy Ziemi teraz i w przyszłości⁹.

Przyjęta koncepcja ekorozwoju powoduje wdrażanie założeń ochrony środowiska w poszczególnych sferach aktywności gospodarczej i społecznej. Obszary podlegające regulacji środowiskowej to przede wszystkim: energetyka, produkcja przemysłowa, rolnictwo, przemysł wydobywczy, transport.

2. Regulacje prawne dotyczące ochrony środowiska morskiego

Jednym z obszarów wskazanych w dokumentach Konferencji Narodów Zjednoczonych z 1972 roku, 1992 roku i 2012 roku jest konieczność ochrony środowiska morskiego.

⁷ Pojęcie sformułowane przez Program Narodów Zjednoczonych ds. Środowiska UNEP, w wyniku analiz obejmujących problemy związane z bioróżnorodnością środowiska naturalnego, a w szczególności relacji pomiędzy gatunkami biologicznymi. Więcej na ten temat: *Ekonomia ekosystemów i różnorodności. Raport wstępny*, Wspólnoty Europejskie, Bruksela 2008, s. 4–5 i nast.

⁸ C. Allen, S. Clouth, *A guidebook to the Green Economy, Issue 1: Green Economy, Green Growth, and Low-Carbon Development – history, definitions and a guide to recent publications*, UN Division for Sustainable Development, August 2012, s. 9.

⁹ M. Stenmark, *Etyka środowiskowa...*, s. 17.

Wzrost przewozów ładunków po II wojnie światowej spowodował konieczność wprowadzenia uregulowań prawnych dotyczących ochrony środowiska morskiego oraz strat w środowisku wynikających z działalności żegluga morskiej.

Pierwszym aktem prawnym o charakterze międzynarodowym, obejmującym ochronę środowiska morskiego, była Międzynarodowa konwencja o zapobieganiu zanieczyszczeniu morza olejami (*Oil Pollution Convention*, OILPOL 54) z dnia 12 maja 1954 roku¹⁰. Konwencja była zmieniana w 1962 i 1971 roku ze względu na wzrastające wymagania związane z koniecznością zapobiegania katastrofom ekologicznym z udziałem zbiornikowców przewożących ropę naftową i jej produkty.

Pod wpływem wypadku zbiornikowca „Torrey Canyon”, który nastąpił w 1967 roku na Kanale La Manche, zdecydowano o konieczności zmiany przepisów związanych z eksploatacją zbiornikowców przewożących ropę i produkty ropopochodne i wprowadzeniu zasad odpowiedzialności za zanieczyszczenia mórz przez przewożony ładunek. Konwencja o odpowiedzialności cywilnej za szkody spowodowane zanieczyszczeniem olejami (*International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage*) z 1969 roku wprowadziła regulacje mówiące o tym, że za szkody spowodowane przez statek odpowiada jego armator do wysokości określonej sumy pieniężnej¹¹. Wielkość odszkodowania za skutki wypadku (zanieczyszczenia morza) określone zostały maksymalnie do sumy 210 mln franków Poincarégo¹².

Dokumentem dotyczącym odpowiedzialności za szkody w środowisku morskim jest Międzynarodowa konwencja o utworzeniu międzynarodowego funduszu za szkody spowodowane zanieczyszczeniem olejami¹³, sporządzona 18 grudnia 1971 roku. Protokół z 1972 roku zwiększa zakres odpowiedzialności za szkody w środowisku gestorów ładunku (wraz z armatorami) i stanowi rezerwę finansową w sytuacjach, gdy konieczne jest wypłacenie wyższych sum odszkodowań niż przewidywane w Konwencji z 1969 roku.

Przedstawione konwencje dotyczyły wyłącznie przewozu ładunków olejowych oraz konsekwencji zanieczyszczenia morza przez ładunki ze zbiornikowców.

Międzynarodowa konwencja o zapobieganiu zanieczyszczaniu morza przez statki (*International convention for the prevention of pollution from ship – MARPOL*) z 2 listopada 1973 roku wprowadziła normy prawne związane z zapobieganiem

¹⁰ Dz. U. z 1961 r. Nr 28, poz. 135.

¹¹ Dz. U. z 1976 r. Nr 32, poz. 184.

¹² Frank Poincarégo jest to waluta rozliczeniowa oparta na parytecie złota, jednostce zawierającej 65,6 miligrama złota o zawartości 900/1000, obecnie funkcję waluty przeliczeniowej pełni Specjalne Prawo Ciągnięcia (*Special Drawing Rights*, SDR).

¹³ Dz. U. z 1986 r. Nr 14, poz. 79.

możliwym zanieczyszczeniom substancjami przewożonymi drogą morską¹⁴. W skład konwencji MARPOL wchodzi pięć załączników oraz Protokół z 1978 roku określający zasady sporządzania sprawozdań dotyczących wypadków z udziałem substancji szkodliwych¹⁵ dla środowiska morskiego. Załączniki konwencji obejmują odpowiednio:

- Załącznik I – Przepisy o zapobieganiu zanieczyszczeniu olejami;
- Załącznik II – Przepisy o zapobieganiu zanieczyszczeniu szkodliwymi substancjami ciekłymi przewożonymi luzem;
- Załącznik III – Przepisy o zapobieganiu zanieczyszczeniu szkodliwymi substancjami przewożonymi morzem w opakowaniach, kontenerach ładunkowych, zbiornikach przenośnych lub cysternach drogowych i kolejowych;
- Załącznik IV – Przepisy o zapobieganiu zanieczyszczeniu morza ściekami ze statków;
- Załącznik V – Przepisy o zapobieganiu zanieczyszczeniu morza śmieciami ze statków;
- Załącznik VI – Przepisy o zapobieganiu zanieczyszczeniu powietrza przez statki.

Konwencja MARPOL reguluje zasady przewozu morzem ładunków niebezpiecznych zawierających substancje niebezpieczne (definiowane co do rodzaju w treści konwencji). Regulacje konwencji stanowią najważniejszy dokument dotyczący ochrony środowiska morskiego, który zawiera konkretne normy prawne, wymagania techniczne oraz procedury postępowania przy realizacji procesów transportowych ładunków mogących spowodować zanieczyszczenia mórz. Normy konwencyjne przewidują wdrożenie szeregu działań mających na celu zapobieganie zanieczyszczeniom mórz oraz usprawnieniu procesów transportowych. Do najistotniejszych wymagań należą:

- wykonanie obowiązku wyposażenia portów morskich w urządzenia umożliwiające odbiór odpadów olejowych ze statków;
- dostosowanie konstrukcji statków do wymagań norm (zbiornikowce, gazowce itp.);
- wdrożenie procedur przy obsłudze substancji szkodliwych w procesach przeładunkowych i transportowych;
- ograniczenia zrzutu substancji szkodliwych do mórz.

Konwencja MARPOL podlega ciągłym modyfikacjom, uwzględniającym bieżące wymagania ochrony środowiska morskiego.

¹⁴ Dz. U. z 1987 r. Nr 17, poz. 101.

¹⁵ Substancja szkodliwa, niebezpieczna jest to substancja, która może spowodować niebezpieczeństwo dla zdrowia ludzi, zasobów biologicznych mórz i uniemożliwić jakiegokolwiek inne wykorzystywanie mórz. Więcej na ten temat: P. Lewandowski, *Prawna ochrona wód morskich i śródlądowych przed zanieczyszczeniami*, Wydawnictwo Uniwersytetu Gdańskiego, Gdańsk 1996, s. 10–21 i nast.

Kolejną regulacją jest Konwencja o zapobieganiu zanieczyszczeniu morza przez zatapianie odpadów i innych substancji z dnia 29 grudnia 1972 roku, gdzie państwo sygnatariusz konwencji zobowiązuje się do kontroli administrowanych obszarów morskich pod względem możliwego zanieczyszczenia mórz.

Istotne znaczenie mają także akty normatywne o charakterze regionalnym, które uwzględniają specyfikę określonego obszaru morskiego oraz problemy związane z utrzymaniem standardów ochrony środowiska. Dokumentem o zasięgu regionalnym jest Konwencja w sprawie ochrony środowiska morskiego obszaru Morza Bałtyckiego z dnia 9 kwietnia 1992 roku¹⁶, zastępująca wcześniejszą konwencję z 1974 r. Konwencja dotyczy ochrony wód Morza Bałtyckiego, wprowadza zasady współpracy pomiędzy państwami nadbałtyckimi (tymi które ratyfikowały konwencję), określa główne zagrożenia środowiska morskiego ze strony morza – przewozy substancji szkodliwych – i identyfikuje lądowe źródła zanieczyszczenia morza. Konwencja, podobnie jak MARPOL, wprowadza wymogi odbioru wód zaolejonych w portach krajów sygnatariuszy. Ponadto konwencja zawiera załączniki:

- Załącznik I – Substancje szkodliwe – definiuje główne grupy substancji szkodliwych;
- Załącznik II – Kryteria stosowania najlepszej praktyki ekologicznej i najlepszej dostępnej technologii – obejmują określenie procedur, które byłyby najlepszym rozwiązaniem w zapobieganiu zanieczyszczeniu środowiska M. Bałtyckiego oraz wykorzystanie dostępnych technologii do zabezpieczenia środowiska;
- Załącznik III – Kryteria i środki dotyczące zapobieganiu zanieczyszczeniu ze źródeł lądowych – konwencja wskazuje konieczność oczyszczania wód lądowych w minimalnym stopniu biologicznym oraz zaleca stosowanie zamkniętych obiegów wody w przemyśle i wprowadzenie systemów rozdzielnego oczyszczania wody w zależności od stopnia zanieczyszczenia;
- Załącznik IV – Zapobieganie zanieczyszczeniu przez statki – określenie warunków współpracy w zakresie standardów technicznych ochrony środowiska i wymogów formalnych związanych z eksploatacją urządzeń odbiorczych, wydawanie dokumentacji dla statku (zaświadczającej spełnienie wymogów ochrony środowiska);
- Załącznik V – Wyjątki od ogólnego zakazu zatapiania odpadów i innych materiałów na obszarze Morza Bałtyckiego – wskazanie, co można zatapiać oraz procedury wydawania przez administrację morską odpowiednich zezwoleń;
- Załącznik VI – Zapobieganie zanieczyszczeniu z działalności przybrzeżnej – związane jest to z identyfikacją źródeł zanieczyszczenia przybrzeżnego – instalacjami podwodnymi, platformami wiertniczymi itp.

¹⁶ Dz. U. z 2000 r. Nr 28, poz. 346.

- Załącznik VII – Reagowanie na przypadki zanieczyszczenia – obejmuje wszelkie procedury związane z koniecznością przeciwdziałania zanieczyszczeniu morza.

Konwencja Helsińska reguluje aspekty ochrony środowiska związane z żegluga morską, procedurami odbioru wód zaolejonych w portach bałtyckich, identyfikacją i monitoringiem lądowych źródeł zanieczyszczeń wód, nadzorem nad instalacjami przybrzeżnymi oraz współpracą w zakresie zwalczania zanieczyszczeń.

Źródłem norm międzynarodowego prawa morskiego jest Konwencja Narodów Zjednoczonych o prawie morza (*United Nations Convention on the Law of the Sea, UNCLOS*)¹⁷ z dnia 10 grudnia 1982 r. Konwencja wskazuje, że państwa nadmorskie powinny uwzględniać w swoich decyzjach dobro środowiska morskiego i zobowiązuje administracje państwowe do ochrony środowiska morskiego (art. 19).

Ponadto dokument wskazuje na konieczność współpracy państw w zakresie przekazywania informacji o zanieczyszczeniach morza, co ma prowadzić do eliminowania skutków zanieczyszczeń i zapobiegania lub ograniczania szkód w środowisku. Inne formy współpracy w zakresie ochrony środowiska to stworzenie systemu informacji o jakości środowiska oraz możliwych zagrożeniach. Swobodny przepływ informacji ma prowadzić do uelastycznienia i przyspieszenia działań związanych z zwalczaniem zagrożeń ekologicznych.

Konwencja przewiduje także określenie norm dopuszczalnego zanieczyszczenia mórz¹⁸. Dopuszcza się także prowadzenie inspekcji na statkach obcych bander, mających na celu stwierdzenie prawidłowości przestrzegania norm ochrony środowiska (głównie konwencji MARPOL).

Na przestrzeni lat w prawie ochrony środowiska morskiego nastąpiły zmiany standardów ochronnych, polegające na stopniowym zaostrzaniu wymagań stawianych podmiotom oferującym usługi przewozowe oraz zwiększaniu stopnia ochrony prawnej mórz światowych. Konwencja z 1954 r. (OILPOL 54) wprowadzała tylko ograniczenia zrzutu substancji ropopochodnych w pobliżu wybrzeży do granicy 50 Mm, a w późniejszych zmianach do granicy 100 Mm (zmiana z 1962 r.)¹⁹. Konwencja MARPOL wprowadza ograniczenia zrzutu substancji szkodliwych oraz standardy ochrony obszarów morskich.

Nastąpiły zmiany legislacyjne prawa morskiego w kierunku ograniczania dowolności eksploatacji statków morskich przewożących ładunki szkodliwe dla środowiska. W latach pięćdziesiątych i sześćdziesiątych XX w. powszechną praktyką eksploatacji zbiornikowców było pozbywanie się wód zaolejonych ze statku bezpośrednio do morza, co powodowało wzrastające zanieczyszczenie środowi-

¹⁷ Dz. U. z 2002 r. Nr 59, poz. 543.

¹⁸ J. Ciechanowicz, *Prawna ochrona środowiska. Wybrane zagadnienia*, Wydawnictwo Uniwersytetu Gdańskiego, Gdańsk 1992, s. 96.

¹⁹ P. Lewandowski, *Prawna ochrona wód morskich...*, s. 66.

ska naturalnego. Formuła nieszkodliwego zrzutu została wyparta przez koncepcję „ograniczonej pojemności środowiska”²⁰, która zgodna jest z założeniem koncepcji zrównoważonego rozwoju i ogranicza możliwości zrzucania substancji niebezpiecznych do wód morskich. Ponadto dla ekosystemów morskich szczególnie zagrożonych stosuje się strefy specjalne, w których zakazane jest zrzucanie wszelkiego rodzaju substancji stanowiących zagrożenie dla środowiska.

Akty normatywne regulujące zasady ochrony środowiska podzielić można na trzy grupy, gdzie wyróżnia się konwencje obejmujące odpowiedzialność za szkody na środowisku, wprowadzające warunki techniczne i wymagania organizacyjne, oraz konwencje określające zasady współpracy międzynarodowej przy zwalczaniu zanieczyszczeń.

W kwestii odpowiedzialności za szkody w środowisku morskim przyjęto rozwiązania polegające na ograniczonej odpowiedzialności armatora statku (przewoźnika morskiego) oraz utworzeniu funduszy odszkodowawczych – Międzynarodowa konwencja w sprawie zapobiegania zanieczyszczeniom mórz olejami z 1954 roku, Międzynarodowa konwencja o odpowiedzialności cywilnej za szkody spowodowane zanieczyszczeniem olejami z 1969 roku, Międzynarodowa konwencja o utworzeniu Międzynarodowego Funduszu Odszkodowań za szkody spowodowane olejami z 1971 roku, Międzynarodowa konwencja o odpowiedzialności cywilnej za szkody spowodowane zanieczyszczeniem olejami bunkrowymi z 2001 roku. Odmienne rozwiązanie prawne zastosowano w Stanach Zjednoczonych Ameryki Północnej. Na podstawie norm prawnych *Oil Pollution Act 1990* wprowadzono zasadę odpowiedzialności sprawcy świadomego zanieczyszczenia środowiska lub zanieczyszczenia wynikłego w wyniku zaniedbań bez ograniczeń finansowych związanych z kosztami usunięcia substancji ropopochodnych. Ideą norm amerykańskich uregulowań prawnych jest doprowadzenie środowiska naturalnego do stanu sprzed zanieczyszczenia²¹.

Wymogi techniczne i organizacyjne, obejmujące ochronę środowiska morskiego, reguluje Międzynarodowa konwencja o zanieczyszczeniu morza przez statki 1973/78 (MARPOL). Konwencja wprowadza normy dotyczące wymagań technicznych w stosunku do statków transportowych oraz instalacji w portach morskich. Normy konwencyjne określają także zasady przewozu różnych rodzajów ładunków oraz wymagane dokumenty.

Wprowadzono także normy określające zasady współpracy pomiędzy krajami w zwalczaniu zanieczyszczeń środowiska morskiego. Transgraniczny charakter zanieczyszczeń morza stwarza zagrożenie obszaru mórz terytorialnych kilku krajów, które powinny ściśle współpracować w działaniach mających na celu przepływ informacji kryzysowej oraz zwalczanie zanieczyszczeń. Normy uwzględniające współpracę w zakresie ochrony środowiska morskiego wprowa-

²⁰ Tamże, s. 68.

²¹ J.E. Nichols, *Oil Pollution Act of 1990 (OPA): Liability of responsible parties*, Congressional Research Service, Prepared for Members and Committees of Congress 2010, s. 5.

dżają konwencje: Konwencja Narodów Zjednoczonych o prawie morza z 1982 roku (UNCLOS), Międzynarodowa konwencja o gotowości do zwalczania zanieczyszczeń morza olejami oraz współpracy w tym zakresie z 1990 r. (OPRC 1990), Konwencja w sprawie ochrony środowiska morskiego obszaru Morza Bałtyckiego z 1992 r.

Dalszy rozwój prawa ochrony środowiska morskiego wiązać się będzie ze zwiększaniem zakresu ochrony oraz rozszerzaniem współpracy międzynarodowej w kwestii rozwiązań prawnych. Poza regulacjami opartymi na konwencjach przyjmowanych przede wszystkim przez Międzynarodową Organizację Morską, agendy ochrony środowiska Unii Europejskiej wprowadzane będą rozwiązania regionalne (np. Regionu M. Bałtyckiego, M. Śródziemnego, M. Czarne-go) oraz wewnętrzne normy prawne poszczególnych krajów.

Koncepcje rozwoju systemu prawnego ochrony środowiska morskiego wskazują na przyjęcie powszechnej zasady zrównoważonego rozwoju transportu morskiego. Ponadto we wszystkich aktach prawnych pojawia się reguła wskazująca sprawcę zanieczyszczenia jako podmiot ponoszący odpowiedzialność finansową za zaistniałe szkody w środowisku morskim.

3. Koncepcja zrównoważonego rozwoju transportu morskiego

Zasady zrównoważonego rozwoju przyjęte zostały jako zasadnicza część polityki rozwoju transportu w krajach członkowskich Unii Europejskiej. Parlament Europejski w 2010 roku przyjął Rezolucję w sprawie zrównoważonej przyszłości transportu²², gdzie zawarto założenia rozwoju transportu. W dokumencie uwzględniono różnorodne aspekty funkcjonowania transportu, w tym między innymi:

- wyzwania społeczne, gospodarcze i ekologiczne;
- współmodalność transportu;
- wzmacnianie wewnętrznego rynku transportowego UE;
- rozwój koncepcji sieci transportowej;
- transport międzynarodowy – globalny.

Transport uznany został za dział gospodarki mający bardzo istotny wpływ na funkcjonowanie społeczeństwa i gospodarki UE, zapewniając ciągłość procesów produkcji i konsumpcji. Istotnym założeniem wymagań kierowanych w stosunku do nowoczesnych systemów transportowych jest ich wysoka ekologiczność, czyli ograniczanie emisji spalin, w szczególności związków: CO₂, SO_x, NO_x, i zwiększanie ekonomiczności.

Współmodalność transportu rozumiana jest jako zdolność do tworzenia złożonych powiązań transportowych, które umożliwiają przepływ ładunków

²² Rezolucja Parlamentu Europejskiego z dnia 6 lipca 2010 roku w sprawie zrównoważonej przyszłości transportu (2011/C 351 E/03).

między różnymi gałęziami transportu. Realizacja procesów transportu intermodalnego powinna się również wiązać z poprawą liniowej i punktowej infrastruktury transportowej oraz uwzględnieniem ekologii procesów przemieszczania.

Rozwój unijnego, wewnętrznego rynku transportowego stanowi warunek sprawnego działania gospodarki wspólnotowej. Podnoszenie konkurencyjności powinno odbywać się na drodze doskonalenia jakości usług przewozowych, przy czym należy zachować zasadę liberalizacji rynków i nieograniczonej konkurencji pomiędzy usługodawcami.

Postuluje się także, aby w ramach rynku wewnętrznego stworzyć warunki do zbudowania sieci transportu kabotażowego na bazie transportu wodnego (morskiego i śródlądowego). Ponadto zakłada się kontynuowanie budowy sieci transportowych TEN-T oraz ograniczonego programu Marco Polo.

Zwraca się także uwagę na rolę transportu lotniczego i morskiego jako realizujących globalne procesy transportowe, z których państwa członkowskie UE intensywnie korzystają w ramach handlu międzynarodowego.

Wytyczne polityki rozwoju zrównoważonego transportu Unii Europejskiej przypisują transportowi morskemu zespół cech, na które składają się²³:

- dostępność do usług transportowych;
- akceptowalny poziom cen;
- ekologiczność realizowanych procesów transportowych.

W ramach wdrażania polityki zrównoważonego rozwoju transportu ustalono grupy celów ekologicznych oraz czas ich realizacji. Do roku 2050 zakłada się realizację określonych celów²⁴:

- ograniczenie emisji CO₂ o 40% (w stosunku do roku 1990);
- wykorzystywanie paliwa niskoemisyjnego o obniżonej zawartości tlenków siarki i azotu (ok. 40% ogółu zużywanego paliwa);
- stworzenie systemów intermodalnych z łączeniem gałęzi transportu, w celu minimalizacji zanieczyszczeń i zwiększenia efektywności procesów transportowych (zakładane przeniesienie 50% procesów transportowych dalekiego zasięgu na ekologiczne gałęzie transportu – morski, wodny-śródlądowy i kolejowy);

²³ J. Dąbrowski, *Koncepcja zrównoważonego rozwoju w polityce transportowej Unii Europejskiej*, [w:] *Współczesne problemy rozwoju lądowo-morskich systemów transportowych*, red. J. Dąbrowski, T. Nowosielski, Instytut Transportu i Handlu Morskiego, Gdańsk 2013, s. 33–34; U. Motowidlak, *Rola transportu morskiego w realizacji założeń transportu zrównoważonego*, [w:] *Współczesne problemy rozwoju lądowo-morskich systemów transportowych*, red. J. Dąbrowski, T. Nowosielski, Instytut Transportu i Handlu Morskiego, Gdańsk 2013, s. 45.

²⁴ Rezolucja Parlamentu Europejskiego z dnia 6 lipca 2010 r. w sprawie zrównoważonej przyszłości transportu (2011/C 351 E/03). Komunikat Komisji do Parlamentu Europejskiego, Rady Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego i Komitetu Regionów, plan działania prowadzący do przejścia na konkurencyjną gospodarkę niskoemisyjną do 2050 roku, Bruksela, dnia 8.03.2011 r. KOM(2011) 112 wersja ostateczna.

- wprowadzenie zasady pełnej odpowiedzialności sprawcy szkody na środowisku.

Funkcjonowanie transportu morskiego pozwala na budowę globalnej sieci połączeń żeglugowych, które umożliwiają sprawną realizację procesów transportowych poza granicami Unii Europejskiej. Podkreślanie roli portów morskich i żeglugi morskiej w obsłudze handlu międzynarodowego nie jest niczym nowym, uwagę zwraca natomiast wizja stworzenia systemu transportu krótkiego zasięgu, określaną w Europie jako żegluga krótkiego zasięgu (*Sea short shipping*). Idea wykorzystania przewozów morskich na krótkich dystansach, jako elementu systemów transportu wewnątrzunijnego, wynika z koncepcji sieci transportowych TEN-T i zasady dopełniania się gałęzi transportu.

W 2010 roku Parlament Europejski przyjął Rezolucję w sprawie strategicznych celów i zaleceń w zakresie polityki transportu morskiego UE do 2018 roku. Dokument ten obejmuje cztery zasadnicze grupy zagadnień związanych z funkcjonowaniem transportu morskiego w krajach UE, na które składają się aspekty:

- ekonomiczne, związane z rynkami żeglugowymi, problemami eksploatacji statków pod tanimi banderami oraz pomocy państwowej dla przedsiębiorstw transportu morskiego;
- społeczne, gdzie uwzględnia się obszary morskie jako rynek pracy, a także problemy edukacji marynarzy oraz odpływu pracowników z sektorów morskich na europejskich rynkach pracy;
- środowiskowe – przede wszystkim realizacja celów polityki zrównoważonego rozwoju transportu (w tym morskiego);
- bezpieczeństwa, gdzie chodzi o przeprowadzanie kontroli w portach obcych (*Port State Control*) oraz walka z piractwem międzynarodowym (ze wskazaniem rejonu działań antypirackich głównie w okolicach Somalii).

Do 2018 roku zrealizowane mają być cele polityki rozwoju zrównoważonego transportu morskiego, które obejmują działania związane z redukcją zanieczyszczeń ze statków, wprowadzeniem norm środowiskowych i obszarów kontroli emisji substancji szkodliwych dla środowiska morskiego, wdrożeniem koncepcji zielonych portów morskich, wprowadzeniem alternatywnych, niskoemisyjnych paliw okrętowych, wprowadzeniem intermodalności procesów transportowych krótkiego zasięgu, dalszym wdrażaniem systemów monitorowania żeglugi oraz stopniowym wdrażaniem zasady internalizacji kosztów zewnętrznych przez przedsiębiorstwa transportu morskiego.

Realizacja kompleksowej polityki ochrony środowiska morskiego w ramach Unii Europejskiej wiąże się z osiągnięciem celu związanego z redukcją tlenku siarki do poziomu 0,1% do 2015 roku²⁵. Ponadto zakłada się wyznacze-

²⁵ Rezolucja Parlamentu Europejskiego z dnia 5 maja 2010 r. w sprawie strategicznych celów i zaleceń w zakresie polityki transportu morskiego UE do 2018 r. (2011/C 81 E/03), s. 14.

nie obszarów kontroli emisji siarki w obszarze Morza Bałtyckiego i Morza Północnego.

Kolejnym bardzo istotnym celem polityki ochrony środowiska morskiego jest wdrożenie koncepcji „zielonych portów”, która zakłada możliwość preferencji finansowych, technicznych i operacyjnych w portach morskich na rzecz statków ekologicznych. Preferencje finansowe przejawiać się mogą w obniżeniu stawek opłat tonażowych i innych rodzajów opłat wnoszonych przez armatorów²⁶. Dostosowania techniczne realizowane w portach powinny zmierzać do redukcji zanieczyszczeń poprzez przygotowanie nabrzeżowych stacji zasilania statków w energię elektryczną podczas postoju. Z proponowanych rozwiązań organizacyjnych możliwe jest gwarantowanie pierwszeństwa obsługi statków spełniających normy środowiskowe.

Mocno promowanym pomysłem proekologicznym jest zamiana paliw na niskoemisyjne, co oznaczać może paliwo klasyczne ciężkie o obniżonej zawartości siarki lub skroplony metan (LNG), który wymaga przekonstruowania systemów zasilania silnika statku (najlepszym rozwiązaniem byłoby zbudowanie od podstaw statku zasilanego LNG). Obydwa rozwiązania charakteryzują się bardzo wysokimi kosztami montażu, budowy i eksploatacji. Aktualnie powszechnie rozważanym przez armatorów rozwiązaniem jest montowanie odsiarczaczy spalin na statkach, co ma umożliwić uzyskanie efektu redukcji tlenków siarki, ale pozostawia bardzo agresywne dla środowiska odpady stałe²⁷.

Celem polityki ochrony środowiska UE jest przesunięcie ładunków z daleko i średnio dystansowych łańcuchów transportowych drogowych i drogowo-kolejowych, na drogowo-morskie i kolejowo-morskie ze względu na redukcję zanieczyszczeń środowiska i innych kosztów zewnętrznych. Koncepcja ta na dużych odległościach funkcjonuje bardzo sprawnie. Można tu przytoczyć rozwiązania sieciowej obsługi połączeń żeglugi kontenerowej oraz funkcjonowania portowych terminali kontenerowych, natomiast obsługa średnio i krótkodystansowych relacji przewozowych (transportu kabotażowego) wiąże się z koniecznością rozwiązania szeregu problemów. Podstawowymi są zbyt wysokie koszty przewozów ładunków związane głównie z opłatami portowymi, paliwowymi, administracyjnymi i podatkowymi. Bez usunięcia wymienionych barier nie będzie możliwe ustanowienie żeglugi krótkiego zasięgu. Ponadto pojawia się problem intensywności połączeń żeglugowych, a tym samym zwiększenia emisji zanieczyszczeń i konieczności dostosowania statków do wymagań norm ochrony środowiska. Koncepcja żeglugi krótkiego zasięgu wiąże się ściśle z budową sieci transeuropejskich TEN-T, które mają umożliwić lepsze

²⁶ Tamże, s. 14.

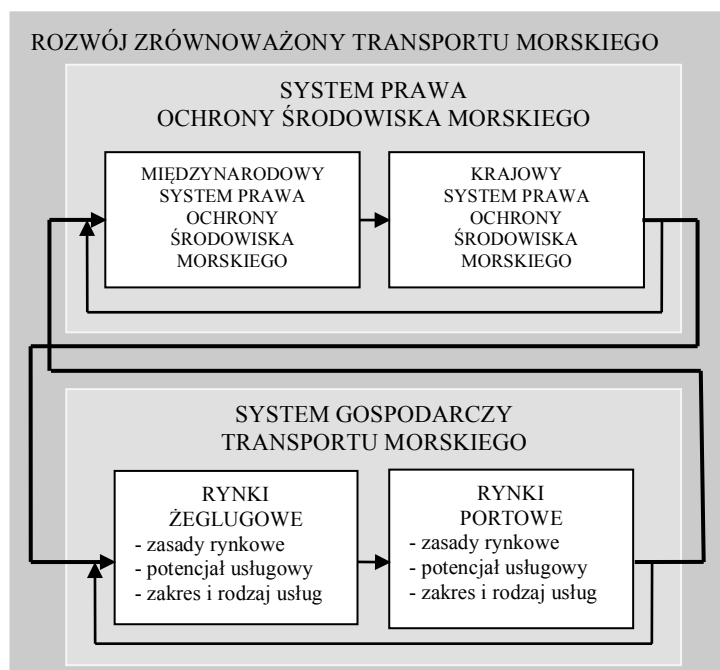
²⁷ T. Nowosielski, *Innowacyjność w żegludze morskiej – wykorzystywanie alternatywnych paliw do napędu statków*, [w:] *Innowacyjne przedsiębiorstwa – standard XXI wieku*, red. J. Fryca i T. Nowosielski, Polskie Towarzystwo Ekonomiczne w Gdańsku, Gdańsk 2011, s. 223–224.

wykorzystywanie potencjału przewozowego krajów Unii Europejskiej oraz wdrażanie intermodalności procesów transportowych.

Realizacja celów związanych z wdrażaniem systemów nadzoru żeglugi oraz bezpieczeństwa wydaje się być najbardziej zaawansowana i nie budzi kontrowersji armatorów i przewoźników morskich. Bezpieczeństwo żeglugi rozumiane może być dwojako: jako nadzór nad kwalifikacjami załogi i stanem technicznym statków (Porozumienie paryskie w sprawie Kontroli Państwa Portu – *Memorandum on Understanding Post State Control*) oraz jako standardy bezpieczeństwa uprawiania żeglugi morskiej, wiążące się z zagrożeniem piractwem lub/i aktami terrorystycznymi.

Jednym z najważniejszych celów polityki ochrony środowiska morskiego jest doprowadzenie do zasady pełnego ponoszenia kosztów środowiskowych i upowszechnienia zasady (i przekonania) o odpowiedzialności sprawcy szkody w środowisku.

Koncepcja zrównoważonego rozwoju transportu morskiego składa się z systemu prawa ochrony środowiska i systemu gospodarczego transportu morskiego. Systemy powiązane są przepływami informacyjnymi (rys. 1).



Rysunek 1. Model rozwoju zrównoważonego transportu morskiego

Źródło: Opracowanie własne.

Model rozwoju zrównoważonego transportu morskiego uwzględnia powiązania informacyjne dwóch systemów: prawa i gospodarczego transportu morskiego. Prawo ochrony środowiska stanowi system regulujący, który wpływa na kształt systemu gospodarczego poprzez stanowienie norm prawnych (przepływy informacyjne regulacyjne). Rynki żeglugowe i portowe występują w roli systemów regulowanych i spełniają nałożone standardy prawne. Ponadto z systemu gospodarczego transportu morskiego wysyłane są informacje zwrotne do systemu regulującego w postaci raportów, sprawozdań i kontroli spełniania wymagań.

W zależności od zakresu regulacji normy prawne wpływają na funkcjonowanie poszczególnych rodzajów przedsiębiorstw (prowadzących określoną działalność objętą regulacjami), ale mogą także wpływać na mechanizmy rynkowe, czyli kształtowanie się relacji podaży i popytu. Oznacza to występowanie mechanizmu przenoszenia kosztów na końcowego odbiorcę usług żeglugowych i portowych. Posługując się przykładem regulacji związanych z ograniczaniem emisji tlenków siarki przez statki w obszarach specjalnych²⁸, można przewidywać wzrost frachtów morskich związany z przeniesieniem kosztów dostosowań statków do wymagań Załącznika VI konwencji MARPOL na usługobiorców.

Docelowa wizja zrównoważonego rozwoju zakłada budowę systemów transportu morskiego, które charakteryzowałyby się określonymi cechami:

- redukcją zanieczyszczenia środowiska do minimum (redukcja zanieczyszczenia morza i powietrza);
- wzrostem ekonomiczności procesów transportowych, która może być realizowana poprzez doskonalenie rozwiązań technicznych, zastosowanie nowych rodzajów paliw i zwiększenie zdolności przewozowych środków transportu;
- doskonaleniem organizacji usług transportowych, polegającym na tworzeniu lądowo-morskich łańcuchów transportowych, które umożliwiają wzrost sprawności procesów transportowych i obniżenie emisji zanieczyszczeń;
- internalizacją kosztów zewnętrznych do kalkulacji cen usług;
- konkurencyjnością transportu morskiego, jako gałęzi transportu o zasięgu globalnym.

Przyjęta przez Unię Europejską polityka rozwoju zrównoważonego przewiduje realizację wymienionych celów do 2018 roku.

²⁸ Na terenie M. Bałtyckiego regulacja zacznie obowiązywać od 2015 roku, więcej na ten temat: T. Nowosielski, *Idea wolności mórz jako czynnik rozwoju żeglugi morskiej*, [w:] *Współczesne problemy rozwoju lądowo-morskich systemów transportowych*, red. J. Dąbrowski, T. Nowosielski, Instytut Transportu i Handlu Morskiego, Gdańsk 2013, s. 75–76.

Zakończenie

Ze względu na wysoki potencjał przewozowy i rozbudowaną, globalną sieć połączeń żeglugowych transport morski spełnia strategiczną rolę w obsłudze gospodarki światowej. Większość procesów transportowych dalekiego zasięgu realizowana jest w ramach lądowo-morskich łańcuchów transportowych, które zapewniają utrzymanie dostaw pomiędzy nadawcą i odbiorcą towarów.

Wzrastająca skala wykorzystywania transportu morskiego powoduje niekorzystne oddziaływanie na środowisko naturalne. Negatywne efekty wywierane na środowisko naturalne wiążą się przede wszystkim z zanieczyszczeniami morza i powietrza związanymi z eksploatacją statków i terminali portowych. Występują także zdarzenia nieprzewidywalne, wiążące się z usterkami technicznymi lub błędami ludzkimi, które powodują bardzo poważne szkody w środowisku morskim, wymagające podejmowania kosztownych i długotrwałych akcji ratowniczych.

Koncepcja rozwoju zrównoważonego zakłada konieczność prowadzenia działań na różnych płaszczyznach umożliwiających zapewnienie ochrony środowiska morskiego. Na działania zapewniające wdrażanie standardów proekologicznych składają się:

- legislacja norm prawa ochrony środowiska w skali międzynarodowej (konwencje tworzone pod auspicjami Międzynarodowej Organizacji Morskiej);
- wdrażanie norm prawa ochrony środowiska na poziomie poszczególnych krajów, co realizowane jest w formie włączania prawa konwencyjnego do narodowego systemu prawnego (w Polsce w formie Dziennika Ustaw i rozporządzeń);
- budowanie polityki morskiej uwzględniającej aspekty ochrony środowiska morskiego oraz wskazanie narzędzi realizacji tego typu działań;
- określenie konkretnych celów jakie powinny być zrealizowane w ramach polityki ochrony środowiska morskiego;
- budowanie świadomości społecznej dotyczącej istotności działań proekologicznych.

Zapewnienie zrównoważonego transportu morskiego zależne jest od spełnienia szeregu warunków związanych z jednej strony z wymogami ochrony środowiska, a z drugiej — zapewnienia warunków do stabilnej działalności gospodarczej dla przedsiębiorstw żeglugowych i portowych.

Literatura

1. Allen C., Clouth S., *A guidebook to the Green Economy, Issue 1: Green Economy, Green Growth, and Low-Carbon Development – history, definitions and a guide to recent publications*, UN Division for Sustainable Development, August 2012

2. Ciechanowicz J., *Prawna ochrona środowiska. Wybrane zagadnienia*, Wydawnictwo Uniwersytetu Gdańskiego, Gdańsk 1992
3. Dąbrowski J., *Koncepcja zrównoważonego rozwoju w polityce transportowej Unii Europejskiej*, [w:] *Współczesne problemy rozwoju lądowo-morskich systemów transportowych*, red. J. Dąbrowski, T. Nowosielski, Instytut Transportu i Handlu Morskiego, Gdańsk 2013
4. Dz. U. z 1961 r. Nr 28, poz. 135
5. Dz. U. z 1976 r. Nr 32, poz. 184
6. Dz. U. z 1986 r. Nr 14, poz. 79
7. Dz. U. z 1987 r. Nr 17, poz. 101
8. Dz. U. z 2000 r. Nr 28, poz. 346
9. Dz. U. z 2002 r. Nr 59, poz. 543
10. *Ekonomia ekosystemów i różnorodności. Raport wstępny*, Wspólnoty Europejskie, Bruksela 2008
11. *Emergence of proposals for recompensing developing countries for maintaining environmental quality*, compiled Y. Nicholls, International Union for Conservation of Nature and Natural Resources Morges, Switzerland 1973
12. Komunikat Komisji do Parlamentu Europejskiego, Rady Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego i Komitetu Regionów, plan działania prowadzący do przejścia na konkurencyjną gospodarkę niskoemisyjną do 2050 r., Bruksela, dnia 8.03.2011 KOM(2011) 112 wersja ostateczna
13. Lewandowski P., *Prawna ochrona wód morskich i śródlądowych przed zanieczyszczeniami*, Wydawnictwo Uniwersytetu Gdańskiego, Gdańsk 1996
14. Motowidlak U., *Rola transportu morskiego w realizacji założeń transportu zrównoważonego*, [w:] *Współczesne problemy rozwoju lądowo-morskich systemów transportowych*, red. J. Dąbrowski, T. Nowosielski, Instytut Transportu i Handlu Morskiego, Gdańsk 2013
15. Nichols J.E., *Oil Pollution Act of 1990 (OPA): Liability of responsible parties*, Congressional Research Service, Prepared for Members and Committees of Congress 2010
16. Nowosielski T., *Idea wolności mórz jako czynnik rozwoju żeglugi morskiej*, [w:] *Współczesne problemy rozwoju lądowo-morskich systemów transportowych*, J. Dąbrowski, T. Nowosielski, Instytut Transportu i Handlu Morskiego, Gdańsk 2013
17. Nowosielski T., *Innowacyjność w żegludze morskiej – wykorzystywanie alternatywnych paliw do napędu statków*, [w:] *Innowacyjne przedsiębiorstwa – standard XXI wieku*, red. J. Fryca i T. Nowosielski, Polskie Towarzystwo Ekonomiczne w Gdańsku, Gdańsk 2011
18. Prawo ochrony środowiska, Dz. U. z 2001 r. Nr 62, poz. 627, art. 3 ust. 50
19. Resolution adopted by the General Assembly on 27 July 2012, without reference to a Main Committee (A/66/L.56), 66/288. The future we want, http://www.un.org/ga/search/view_doc.asp?symbol=A/RES/66/288&Lang=E
20. Rezolucja Parlamentu Europejskiego z dnia 5 maja 2010 r. w sprawie strategicznych celów i zaleceń w zakresie polityki transportu morskiego UE do 2018 r. (2010/C 81 E/03)
21. Rezolucja Parlamentu Europejskiego z dnia 6 lipca 2010 r. w sprawie zrównoważonej przyszłości transportu (2010/C 351 E/03)

22. Stenmark M., *Etyka środowiskowa i zrównoważony rozwój*, [w:] *Podstawy trwałego rozwoju. Etyka, prawo, kultura i ograniczenia fizyczne*, red. L. Ryden, „Zrównoważony Region Bałtyku” 1999 z. 9
23. Sztumski W., *Idea zrównoważonego rozwoju a możliwości jej urzeczywistnienia*, „Problemy Ekorozwoju” 2006, vol. 1, no 2
24. United Nations Conference on Environment & Development Rio de Janeiro, Brazil, 3 to 14 June 1992, AGENDA 21, <http://sustainabledevelopment.un.org/content/documents/Agenda21.pdf>

THE EFFECT OF MARINE ENVIRONMENTAL PROTECTION LAW ON SUSTAINABLE DEVELOPMENT OF MARITIME TRANSPORT

Summary

The concept of sustainable development of maritime transport requires adopting the requirements set for the technical, organisational and financial solutions in use to be in compliance with environmental protection law. Due to the strategic importance of maritime transport, the effects of changes in the activities of shipping and port companies will affect the recipients of their services. Sustainable maritime transport is based on international maritime law and the principles of market economy. Intensive economic growth creates external costs that arise from exploitation of land-sea transport chains. The requirements for including external costs in business or transport activity are gradually introduced in the latest environmental protection standards.

Keywords: environmental protection, sustainable development, transport maritime transport