

## Zrównoważona żegluga w prawie morza

Dorota Pyc

*Uniwersytet Gdański*

Zrównoważona żegluga (*sustainable shipping*) jest promowanym w ramach Międzynarodowej Organizacji Morskiej (IMO) kierunkiem rozwoju instrumentów prawnych międzynarodowego prawa morskiego, wynikającym z trzech praktycznych wymogów stawianych żegludze morskiej: „żadnych wypadków, żadnych zanieczyszczeń oraz obsługa na czas” (*no casualties, no pollution and service on time*). Na forum IMO uznano, że światowy przemysł żeglugowy funkcjonujący w międzynarodowych ramach regulacyjnych zmierza ku „zrównoważonej przyszłości”, co wymaga od IMO dalszego rozwoju instrumentów prawnych, w tym m.in. środków technicznych i operacyjnych, w celu zaradzania problemom globalnym. Główny nacisk kładzie się na: ograniczenie emisji gazów cieplarnianych (GHG) ze statków morskich; zmniejszenie zawartości siarki w paliwie żeglugowym; kontrolę i zarządzanie wodami balastowymi; zmniejszanie i kontrolę zanieczyszczeń morskich, w tym tworzyw sztucznych, oraz skuteczną ochronę szczególnie cennych ekosystemów morskich i przybrzeżnych; a także poprawę efektywności transportu drogą elektronicznej wymiany informacji, cyfryzację w żegludze morskiej i zwiększenie udziału kobiet w społeczności morskiej. Celem artykułu jest przedstawienie zrównoważonej żeglugi jako kierunku rozwoju instrumentów prawnych międzynarodowego prawa morskiego, opartego na ugruntowanej w prawie morza zasadzie prewencji oraz na obowiązku ochrony i zachowania środowiska morskiego.

*Słowa kluczowe:* zrównoważona żegluga, prawo morza, międzynarodowe prawo morskie, IMO, kompetentna organizacja morska, Zrównoważony System Transportu Morskiego, ograniczenie emisji GHG, szkodliwe organizmy wodne i patogeny, morskie obszary chronione.

### Wprowadzenie

W latach 70. i na początku 80. ubiegłego wieku, gdy opracowywano tekst konwencji Narodów Zjednoczonych o prawie morza (UNCLOS)<sup>1</sup>, rozwój zrównoważony ani tym bardziej zrównoważona żegluga nie były jeszcze pojęciami powszechnie stosowanymi. Lektura książki zatytułowanej *Nowe prawo morza*<sup>2</sup> autorstwa prof.

---

**Dorota Pyc** – doktor habilitowana, profesor uczelni, Katedra Prawa Morskiego, Wydział Prawa i Administracji Uniwersytetu Gdańskiego.

<sup>1</sup> Dz.U. 2002, nr 59, poz. 543.

<sup>2</sup> Janusz Symonides, *Nowe prawo morza* (Warszawa: PWN, 1986).

Janusza Symonidesa pozwala na bardziej dogłębne zrozumienie motywów i przyczyn podjęcia prac nad konwencją o prawie morza oraz daje możliwość zapoznania się z procesem negocjacyjnym, a także prezentowanymi w jego toku zasadniczymi stanowiskami interesariuszy. W wyrażonej przed laty opinii Janusz Symonides stwierdził, że rozwiązania przyjęte w konwencji o prawie morza „dotykają interesów wszystkich państw”<sup>3</sup>. I chociaż od tego czasu upłynęło 35 lat, stwierdzenie to wcale nie straciło na aktualności. Zrównoważona żegluga jako kierunek rozwoju instrumentów prawnych międzynarodowego prawa morskiego ma za zadanie ogniskować interesy wszystkich podmiotów zaangażowanych w prawidłowe funkcjonowanie światowego przemysłu żeglugowego, zarówno państw, jak i podmiotów prywatnych.

Spojrzenie na zrównoważoną żeglugę przez pryzmat prawa morza, w szczególności zawartych w konwencji o prawie morza norm, na których opiera się reżim prawa morza, implikuje potrzebę wyeksponowania obowiązku ochrony i zachowania środowiska morskiego. Wprowadzenie do prawa morza w UNCLOS tego obowiązku stanowiło wypadkową zmian w postrzeganiu Oceanu Światowego jako źródła zasobów odnawialnych i nieodnawialnych. Wówczas potrzebne było nowe podejście do uprawy morza, czyli do korzystania z zasobów mórz i oceanów. Postęp techniczny w żegludze morskiej wpłynął na szybszy wzrost gospodarczy i przyczynił się do dalszego rozwoju cywilizacyjnego. Jednak wraz z eksploatacją coraz większej liczby statków morskich o coraz większym tonażu zaczęło dochodzić częściej do wypadków morskich, z których część powodowała skutki o rozmiarach katastrofalnych dla środowiska. Obecnie podejście do uprawy morza jest ukierunkowane na zrównoważony rozwój. Wynika to z faktu, że poza kwestiami regulacyjnymi o charakterze funkcjonalnym pojawiły się wyzwania – problemy globalne, zagrożenia, które zaważyły na kierunkach dalszego rozwoju może nie tyle samego prawa morza, ile właśnie instrumentarium normatywnego międzynarodowego prawa morskiego. Zgromadzona przez ostatnie dziesięciolecia wiedza z badania przyczyn i okoliczności wypadków morskich wpłynęła na rozwój wielu instrumentów prawnych natury prewencyjnej. Są one zawarte w międzynarodowych konwencjach morskich opracowanych pod auspicjami IMO we współpracy z jej państwami członkowskimi i pozostają w ścisłym związku z postanowieniami UNCLOS. Promowanie zrównoważonego rozwoju przez zrównoważoną żeglugę jest obecnie jednym z głównych priorytetów IMO i wiele wskazuje na to, że utrzyma się on jako priorytet w przyszłości.

---

<sup>3</sup> Tamże, 5.

## Działania Międzynarodowej Organizacji Morskiej na rzecz zrównoważonego rozwoju

### Zrównoważony System Transportu Morskiego

Międzynarodowa Organizacja Morska (International Maritime Organization – IMO) to wyspecjalizowana agenda Narodów Zjednoczonych działająca na rzecz bezpieczeństwa morskiego i zapobiegania zanieczyszczaniu morza przez statki. IMO skupia 174 państwa członkowskie. W jej ramach opracowuje i uchwała się instrumenty międzynarodowego prawa morskiego, czyli morskie umowy międzynarodowe, zmiany i poprawki do nich oraz kodeksy (*codes*), rezolucje (*resolutions*) i wytyczne (*guidelines*), które zawierają normy, standardy i zalecane metody postępowania<sup>4</sup>.

IMO została ukonstytuowana na podstawie postanowień konwencji z 1948 r. o Międzrządowej Morskiej Organizacji Doradczej (Intergovernmental Consultative Maritime Organisation – IMCO)<sup>5</sup>. Pierwsze spotkanie IMCO odbyło się w 1959 r. Od 1982 r. organizacja działa jako Międzynarodowa Organizacja Morska. Czas pokazał, że IMO z sukcesem przekształciła się z międz rządowej organizacji zajmującej się konsultacjami technicznymi w sprawnie działającą organizację międzynarodową o globalnych funkcjach. W IMO podejmowane są trudne tematy, w tym problemy globalne, w celu wspólnego uzgadniania skutecznych rozwiązań, również we współpracy z innymi organizacjami międzynarodowymi. Dotyczą one np. niesienia pomocy ludziom w niebezpieczeństwie na morzu, godnych warunków pracy i życia marynarzy na statkach morskich, „pasażerów na gapę” (blindziarzy), uchodźców, miejsc schronienia dla statków w niebezpieczeństwie, handlu narkotykami i substancjami psychotropowymi przy użyciu statków morskich, piractwa morskiego, zapewnienia cyberbezpieczeństwa statkom morskim, złomowania statków i recyklingu, usuwania wraków, żegluga w lodach czy też nawożenia oceanów w celu zwalczania globalnego ocieplenia.

IMO legitymuje się globalnym mandatem jako wyspecjalizowana agenda działająca w ramach systemu Narodów Zjednoczonych. O szerokiej akceptacji i niekwestionowanym uznaniu mandatu tej organizacji świadczy jej uniwersalność. Przedstawiciele prawie wszystkich suwerennych państw reprezentujących wszystkie regiony świata mogą uczestniczyć w spotkaniach organów IMO odpowiedzialnych za opracowywanie i przyjmowanie instrumentów prawnych z zakresu bezpieczeństwa i zapobiegania zanieczyszczaniu środowiska<sup>6</sup>.

---

<sup>4</sup> Dorota Pyć, „Międzynarodowa Organizacja Morska”, w: Dorota Pyć, Iwona Zużewicz-Wiewiórowska, red. *Leksykon prawa morskiego. 100 podstawowych pojęć*, 2. wyd. (Warszawa: C.H. Beck, 2020), 209.

<sup>5</sup> Dz.U. 1961, nr 14, poz. 74 z późn. zm.

<sup>6</sup> Anna Mihneva-Natova, *The Relationship Between United Nations Convention on the Law of the Sea and the IMO Conventions*, 8–13, dostęp: 12.04.2021, [https://www.un.org/Depts/los/nippon/unnnff\\_programme\\_home/fellows\\_pages/fellows\\_papers/natova\\_0506\\_bulgaria.pdf](https://www.un.org/Depts/los/nippon/unnnff_programme_home/fellows_pages/fellows_papers/natova_0506_bulgaria.pdf).

Działając na rzecz zrównoważonego rozwoju, w 2013 r. Międzynarodowa Organizacja Morska zaprezentowała ogólne założenia Zrównoważonego Systemu Transportu Morskiego (Sustainable Maritime Transportation System – SMTS). SMTS wpisuje się w globalną inicjatywę Narodów Zjednoczonych na rzecz zrównoważonej żeglugi. Zrównoważony System Transportu Morskiego obejmuje dziesięć elementów: kulturę bezpieczeństwa i zarządzanie środowiskiem (*safety culture and environmental stewardship*); edukację i szkolenia w zawodach związanych z morzem oraz wsparcie marynarzy (*education and training in maritime professions, and support for seafarers*); efektywność energetyczną oraz interfejs statek–port (*energy efficiency and ship–port interface*); dostarczanie energii (paliwa) dla statków (*energy supply for ships*); systemy wsparcia ruchu morskiego i doradcze (*maritime traffic support and advisory systems*); bezpieczeństwo na morzu (*maritime security*); nowe technologie i innowacje (*new technology and innovation*); współpracę techniczną (*technical co-operation*); mechanizmy finansowania, odpowiedzialności i ubezpieczenia (*finance, liability and insurance mechanisms*); zarządzanie oceanem (*ocean governance*). Globalne ramy prawne dla SMTS są zawarte w wielu konwencjach IMO, które obejmują zakresem regulacji wszystkie aspekty żeglugi międzynarodowej w ponad 50 instrumentach konwencyjnych (w tym SOLAS<sup>7</sup>, MARPOL<sup>8</sup>, STCW<sup>9</sup>, COLREG<sup>10</sup>, FAL<sup>11</sup>) oraz w wielu kodeksach i wytycznych odnoszących się do eksploatacji statku morskiego w całym jego cyklu życia, od rozpoczęcia budowy do wycofania z eksploatacji i zezłomowania<sup>12</sup>.

---

<sup>7</sup> Międzynarodowa konwencja o bezpieczeństwie życia na morzu – SOLAS 1974 (*International Convention for the Safety of Life at Sea*) przyjęta w Londynie 1 listopada 1974 r. (Dz.U. 1984, nr 61, poz. 318, 319; Dz.U. 1986, nr 35, poz. 177; Dz.U. 2005, nr 120, poz. 1016) wraz z Protokołem z 1978 r. dotyczącym Międzynarodowej konwencji o bezpieczeństwie życia na morzu z 1974 r., sporządzonym w Londynie 17 lutego 1978 r. (Dz.U. 1984, nr 61, poz. 320, 321) wraz z Protokołem z 1988 r. dotyczącym Międzynarodowej konwencji o bezpieczeństwie życia na morzu 1974 r., sporządzonym w Londynie 11 listopada 1988 r. (Dz.U. 2008, nr 191, poz. 1173, 1174) (t.j. Dz.U. 2016, poz. 869).

<sup>8</sup> Międzynarodowa konwencja o zapobieganiu zanieczyszczaniu morza przez statki – MARPOL 73/78 (*International Convention for the Prevention of Pollution from Ships*) wraz załącznikami I–V oraz Protokół z 1978 r. dotyczący tej konwencji, wraz z załącznikiem I, sporządzony w Londynie 17 lutego 1978 r. (Dz.U. 1987, nr 17, poz. 101), oraz Protokół z 1997 r. uzupełniający Międzynarodową konwencję o zapobieganiu zanieczyszczaniu morza przez statki z 1973 r., zmodyfikowaną przynależnym do niej protokołem z 1978 r. (Dz.U. 2005, nr 202, poz. 1679) (t.j. Dz.U. 2016, poz. 761, 773).

<sup>9</sup> Międzynarodowa konwencja o wymaganiach w zakresie wyszkolenia marynarzy, wydawania im świadectw oraz pełnienia wacht – STCW 1978 (*International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers*) przyjęta w Londynie 7 lipca 1978 r. (Dz.U. 1984, nr 39, poz. 201 ze zm.).

<sup>10</sup> Konwencja w sprawie międzynarodowych przepisów o zapobieganiu zderzeniom na morzu – COLREG (*Convention on the Regulation for the Preventing Collisions at Sea* – COLREG) przyjęta w Londynie 20 października 1972 r. Polska ratyfikowała COLREG (Dz.U. 1977, nr 15, poz. 61, 62; Dz.U. 1984, nr 23, poz. 106).

<sup>11</sup> Konwencja o ułatwieniu międzynarodowego obrotu morskiego – FAL (*Convention on the Facilitation of International Maritime Traffic*), przyjęta w Londynie 9 kwietnia 1965 r. (Dz.U. 1969, nr 30, poz. 236), z poprawkami do załącznika z 1999 r. i 2002 r. (Dz.U. 2005, nr 118, poz. 1002, 1004).

<sup>12</sup> Zob. szerzej: Dorota Pyć, „Zrównoważony system transportu morskiego jako cel Międzynarodowej Organizacji Morskiej”, *Gdańskie Studia Prawnicze* XXXII (2014), 351–361.

## Udział Międzynarodowej Organizacji Morskiej w realizacji celów zrównoważonego rozwoju

IMO konsekwentnie podąża ścieżką zrównoważonego rozwoju. Oprócz działań na rzecz realizacji celów zrównoważonego rozwoju Narodów Zjednoczonych zawartych w dokumencie zatytułowanym „Przekształćmy nasz świat: Agenda 2030 na rzecz zrównoważonego rozwoju”<sup>13</sup> IMO i jej państwa członkowskie postawiły sobie ambitny cel, czyli ograniczenie emisji GHG<sup>14</sup> z żeglugi morskiej o co najmniej 50% do 2050 r. Sekretarz generalny IMO Kitack Lim często w swoich wystąpieniach publicznych podkreśla, że Międzynarodowa Organizacja Morska podejmuje wiele różnych inicjatyw dotyczących zrównoważonej żeglugi, w szczególności opracowuje instrumenty prawne mające na celu ochronę środowiska przed zanieczyszczeniami ze statków. W opinii sekretarza generalnego IMO spośród wielu wyzwań jedno jest szczególnie istotne. Są to zmiany klimatu uznawane za największy problem, przed którym stoi światowy przemysł żeglugowy, „wpływające na wszystko”: od projektowania statku przez wybór silnika i paliwa żeglugowego, aż po procedury eksploatacyjne.

Prace prowadzone w IMO wspierają osiągnięcie celów zrównoważonego rozwoju Narodów Zjednoczonych. Międzynarodowa Organizacja Morska odgrywa integralną rolę w ich realizacji, w szczególności w odniesieniu do ochrony i zrównoważonego użytkowania oceanów, mórz i zasobów morskich dla zrównoważonego rozwoju (SDG 14). Międzynarodowa Organizacja Morska działa na rzecz ochrony klimatu (SDG 13), wprowadzając instrumenty prawne ograniczające emisje GHG ze statków morskich, oraz współuczestniczy w budowaniu zrównoważonego społeczeństwa, z infrastrukturą, transportem i gospodarką odpadami, które ułatwiają ludziom funkcjonowanie teraz i z myślą o przyszłości (SDG 6 i 9). Ponadto IMO skutecznie promuje swój udział w realizacji celów zrównoważonego rozwoju<sup>15</sup>. Wiele uwagi poświęca też zwiększeniu udziału kobiet w społeczności morskiej<sup>16</sup>.

### Pojęcie zrównoważonej żeglugi

Morza i oceany są jednym z najcenniejszych zasobów Ziemi i pokrywają nieco ponad 70% jej powierzchni, zapewniając dostęp do surowców, energii, żywności,

<sup>13</sup> Transforming our world: the 2030 Agenda for Sustainable Development, A/RES/70/1, dostęp: 12.04.2021, [https://www.un.org/ga/search/view\\_doc.asp?symbol=A/RES/70/1&Lang=E](https://www.un.org/ga/search/view_doc.asp?symbol=A/RES/70/1&Lang=E).

<sup>14</sup> Gazy cieplarniane (*greenhouse gases* – GHG) to składniki atmosfery ziemskiej, które dzięki własnościom fizykochemicznym mają zdolność zatrzymywania energii słonecznej w obrębie atmosfery ziemskiej. Gazami cieplarnianymi są np.: dwutlenek węgla, metan, freony, halon. Zob. też Załącznik A do Protokołu z Kioto do Ramowej konwencji Narodów Zjednoczonych w sprawie zmian klimatu (Dz.U. 2005, nr 203, poz. 1684).

<sup>15</sup> Dostęp: 12.04.2021, <https://www.imo.org/en/MediaCentre/HotTopics/Pages/SustainableDevelopmentGoals.aspx>.

<sup>16</sup> Pamela Tansey, „The IMO: Gender Equality, the Promotion of Women in the Maritime Sector, and Global Ocean Governance”, w: *The IMLI Treatise on Global Ocean Governance*, t. III: *IMO and Global Ocean Governance*, red. David J. Attard (Oxford: Oxford University Press, 2018), 281–301.

zatrudnienia oraz stanowiąc miejsce do życia w obszarach przybrzeżnych, miejsce do wypoczynku, a także umożliwiając transport ładunków i pasażerów statkami morskimi. Żegluga morska jest głównym „użytkownikiem oceanów”. Z tego też względu przyjęty kierunek rozwoju instrumentów prawnych międzynarodowego prawa morskiego pod auspicjami IMO zmierzający do urzeczywistnienia zrównoważonej żeglugi stanowi dobry wzorzec postępowania w długiej perspektywie.

Zrównoważona żegluga należy do najbardziej aktualnych tematów poruszanych w Narodach Zjednoczonych i na różnych forach żeglugowych<sup>17</sup>, na których omawiane są szeroko rozumiane kwestie morskie, w tym w szczególności sprawy bezpieczeństwa i nowych technologii. W 2020 r. Światowy Dzień Oceanów (*World Oceans Day*) odbywał się pod hasłem „Innowacje na rzecz zrównoważonego oceanu” (*Innovation for a Sustainable Ocean*)<sup>18</sup>. Natomiast tematem Światowego Dnia Morza IMO, obchodzonego również w 2020 r., była „Zrównoważona żegluga na rzecz zrównoważonej planety” (*Sustainable Shipping for a Sustainable Planet*). W uzasadnieniu wyboru tego tematu IMO stwierdziła, że będzie to okazja do podniesienia świadomości na temat celów zrównoważonego rozwoju Narodów Zjednoczonych. IMO przedstawiła jasną wizję przyszłości, zgodnie z którą przemysł żeglugowy, przy wsparciu ram regulacyjnych IMO, rozpoczął już przejście do „zrównoważonej przyszłości”.

Zrównoważona żegluga jest pojęciem, które chociaż znajduje się w częstym użyciu, to nie doczekało się jeszcze definicyjnego wyjaśnienia ani pełnego określenia jego znaczenia. Pewne próby w tym zakresie podjęła Europejska Agencja Bezpieczeństwa Morskiego (European Maritime Safety Agency – EMSA). Według niej zrównoważona żegluga to holistyczna koncepcja zarządzania na rzecz zrównoważonego rozwoju, stosowana w sektorze żeglugi morskiej, obejmująca odpowiedzialność środowiskową i społeczną. Zrównoważony rozwój opiera się na trzech głównych filarach: środowisku, społeczeństwie i gospodarce, a rozwój zrównoważonej żeglugi jest wynikiem wzmocnienia tych trzech filarów. EMSA wskazuje, że na rozwój zrównoważonej żeglugi wpływają różne czynniki, od regulacyjnych po społeczno-ekonomiczne, rynkowe i ludzkie, które razem w różny sposób przyczyniają się do rozwoju trzech filarów zrównoważonego rozwoju. EMSA zwraca też uwagę na istotną kwestię z tym związaną, wyjaśniając, że w związku z tym, iż w proces zarządzania na rzecz zrównoważonego rozwoju zaangażowanych jest wielu różnych interesariuszy, jednym z kluczowych czynników wspierających zrównoważoną żeglugę jest zrozumienie obaw, potrzeb i oczekiwań wszystkich stron. W opinii EMSA konstruktywne dialogi, partnerstwa, synergie, wspólne badania i rozwój to niektóre z kluczowych instrumentów rozwoju zrównoważonej żeglugi<sup>19</sup>.

---

<sup>17</sup> International Chamber of Shipping (ICS), dostęp: 12.04.2021, [www.ics-shipping.org/press-release/shipping-must-be-economically-sustainable-if-it-is-to-deliver-on-environmental-sustainability-ics-tells-oecd/](http://www.ics-shipping.org/press-release/shipping-must-be-economically-sustainable-if-it-is-to-deliver-on-environmental-sustainability-ics-tells-oecd/); The European Community Shipowners' Associations (ECSA), dostęp: 12.04.2021, [www.ecsa.eu/news/european-shipowners-invite-commission-acknowledge-emerging-sustainable-shipping-practices](http://www.ecsa.eu/news/european-shipowners-invite-commission-acknowledge-emerging-sustainable-shipping-practices); Sustainable Shipping Initiative (SSI): dostęp: 12.04.2021, [www.sustainablesipping.org](http://www.sustainablesipping.org).

<sup>18</sup> Dostęp: 12.04.2021, [www.un.org](http://www.un.org).

<sup>19</sup> Dostęp: 12.04.2021. [www.emsa.europa.eu](http://www.emsa.europa.eu).

Zrównoważona żegluga może być również analizowana w kontekście kultury bezpieczeństwa morskiego. Kultura bezpieczeństwa morskiego ma własną specyfikę i można ją definiować, za podstawę przyjmując wartość, jaką jest bezpieczeństwo morskie w znaczeniu wolności od zagrożenia, czyli komponentu o walorze podstawowym i praktycznym. W tym rozumieniu kultura bezpieczeństwa morskiego jest kompleksem wartości i dobrych praktyk zarządzania statkiem i jego eksploatacji, a także zaangażowania personelu (np. marynarzy zatrudnionych na statku, osób pracujących w biurze armatora), m.in. w zapewnienie, aby ryzyko związane z niebezpieczeństwami żeglugi morskiej, mogące skutkować wypadkiem lub incydem morskim, było ograniczone w możliwie największym stopniu (czyli do tzw. akceptowalnego poziomu)<sup>20</sup>.

### Ramy prawne konwencji o prawie morza

W ciągu wieków prawo morza było tworzone i rozwijało się w drodze zwyczaju, stanowiąc główny trzon prawa narodów, a następnie prawa międzynarodowego publicznego<sup>21</sup>. Konwencja Narodów Zjednoczonych o prawie morza (UNCLOS) ustanowiła międzynarodowy reżim o wyraźnie globalnym charakterze, który znajduje zastosowanie do wszystkich państw<sup>22</sup>. Od chwili podjęcia w 1970 r. przez Zgromadzenie Ogólne Narodów Zjednoczonych decyzji o zwołaniu trzeciej konferencji prawa morza kierowano się przekonaniem, że konferencja ta powinna mieć na celu pogodzenie interesów i potrzeb wszystkich państw, a jej wynik powinien być w najwyższym możliwym stopniu zasadniczo zaakceptowany przez wszystkich członków wspólnoty międzynarodowej. Od tego czasu doszło do wielu zmian, a zaplanowany jako uniwersalny reżim prawa morza został sprawdzony pod kątem efektywności i w ostatnich kilkunastu latach poddany próbie sprostania problemom globalnym<sup>23</sup>.

Poszczególne postanowienia UNCLOS, jak i sama konwencja jako zasadniczo spójna ramowa całość poddane zostały krytyce<sup>24</sup>, co nie zmienia faktu, że postrzegana jako „konwencja kompromisów”, pozostaje ona fundamentem prawa morza, i to właśnie w głównej mierze dzięki kodyfikacyjnemu charakterowi. UNCLOS funkcjonuje jako ramy prawne, z określonymi prawami i obowiązkami państw, a ich realizacja jest możliwa dzięki stosowaniu różnych uzupełniających się instrumentów prawnych zawartych w międzynarodowych konwencjach morskich.

<sup>20</sup> Dorota Pyć, „Maritime Safety Culture as a Condition for Sustainable Shipping”, *Scientific Journals of the Maritime University of Szczecin* 61 (2020): 57–58.

<sup>21</sup> Dorota Pyć, „Prawo morza”, w: *Leksykon prawa morskiego. 100 podstawowych pojęć*, red. Dorota Pyć, Iwona Zużewicz-Wiewiórowska (Warszawa: C.H. Beck, 2020), 314.

<sup>22</sup> James Harrison, *Saving the Oceans through Law. The International Legal Framework for the Protection of the Marine Environment* (Oxford: Oxford University Press, 2017), 20–23.

<sup>23</sup> Janusz Symonides, „Konwencja Narodów Zjednoczonych o prawie morza – w 30 lat od jej przyjęcia”, *Prawo Morskie*, XXVIII (2012): 7–32, dostęp: 10.04.2021, <https://journals.pan.pl/dlibra/publication/107529/edition/93204/content>.

<sup>24</sup> Tamże, 17 i n.

Konwencja o prawie morza szczegółowo określa zakres praw i obowiązków państw w zakresie podejmowania środków prewencyjnych (ochronnych) w odniesieniu do zanieczyszczeń pochodzących ze statków morskich. Normy konwencyjne odnoszą się do państwa bandery, państwa portu i państwa nadbrzeżnego. Regulacje w przedmiocie zanieczyszczeń pochodzących ze statków są jednymi z najbardziej szczegółowych w konwencji o prawie morza i obrazują delikatną równowagę „interesów państwa nadbrzeżnego i morza otwartego”, która jest uwarunkowana statusem prawnym obszarów morskich.

W UNCLOS znajduje się ponad 30 postanowień odnoszących się do międzynarodowych zasad i norm, które mogą być rozwijane dalej w ramach kompetentnych organizacji międzynarodowych (np. IMO) przez instrumenty prawne (np. konwencje międzynarodowe, kodeksy). Użyto w niej ponad 20 różnych zwrotów na ich określenie (np. „ogólnie przyjęte międzynarodowe przepisy, procedury i praktyki”; „międzynarodowe zasady i standardy”; „ogólnie przyjęte międzynarodowe zasady i standardy”; czy też „obowiązujące międzynarodowe zasady i standardy”)<sup>25</sup>.

W sprawach związanych z międzynarodową żeglugą morską UNCLOS określa prawa i obowiązki państw-stron, które muszą być wykonywane i wypełniane za pomocą instrumentów wykonawczych. UNCLOS zapewnia elastyczne ramy międzynarodowe, w których istniejące, a następnie opracowywane instrumenty międzynarodowe regulujące bezpieczeństwo żeglugi i ochronę środowiska morskiego mogą być wdrażane na całym świecie. Wprowadzając ogólne wytyczne dla państw w celu ustanowienia bardziej szczegółowych zasad i standardów, UNCLOS umożliwia rozwój międzynarodowych ram prawnych dla ochrony oceanów poprzez stopniowy rozwój instrumentów prawnych w ramach IMO.

### **Międzynarodowa Organizacja Morska jako „kompetentna organizacja międzynarodowa”**

Legislacja Międzynarodowej Organizacji Morskiej obejmuje umowy międzynarodowe i inne instrumenty prawne o charakterze prewencyjnym, zawierające normy i standardy (np. techniczne, operacyjne, ochronne, konstrukcyjne), mające na celu zapobieganie wypadkom morskim, zanieczyszczaniu morza przez statki, szkodom w środowisku morskim oraz właściwe zarządzanie statkiem morskim w celu jego bezpiecznej eksploatacji, w tym m.in. normy postępowania w razie niebezpieczeństwa na morzu lub rozlewów olejowych.

W zasadzie wszystkie instrumenty prawne IMO mają swoje podstawy w ramach prawnych UNCLOS. Nie naruszają one kodyfikacji prawa morza ani nie wpływają negatywnie na stopniowy rozwój prawa morza. IMO wniosła istotny wkład w skuteczne

---

<sup>25</sup> Robert Beckman, Zhen Sun, „The Relationship between UNCLOS and IMO Instruments”, *Asia-Pacific Journal of Ocean Law and Policy* 2 (2017): 201–246.



zapewnienie wykonywania postanowień UNCLOS oraz w rozwój międzynarodowego prawa morskiego w zakresie bezpieczeństwa morskiego (*maritime safety*), bezpieczeństwa na morzu (*maritime security*), ochrony i zachowania środowiska morskiego oraz odpowiedzialności i odszkodowań.

Ponadto zawarte w UNCLOS odniesienia do międzynarodowych zasad i norm obejmują te, które zostały zmienione lub rozwinięte pod auspicjami IMO działającej jako „kompetentna organizacja międzynarodowa”<sup>26</sup>. Państwa będące stronami UNCLOS są więc prawnie zobowiązane do przestrzegania lub uprawnione do egzekwowania tych międzynarodowych zasad i standardów, które są stale rozwijane za pomocą instrumentów IMO<sup>27</sup>.

Konwencja o prawie morza nakłada na państwa, działając za pośrednictwem kompetentnej organizacji międzynarodowej<sup>28</sup> (np. IMO), ogólny obowiązek ustanowienia międzynarodowych reguł i norm dotyczących zanieczyszczeń pochodzących ze statków<sup>29</sup>. Potrzeba globalnych rozwiązań w żegludze morskiej jest wyeksponowana w Konwencji o prawie morza. UNCLOS ustanawia uzgodnione na szczeblu międzynarodowym regulacje techniczne jako minimalne standardy dla państwa bandery i nie tworzy żadnych nowych środków technicznych ani dotyczących zanieczyszczenia z żeglugi morskiej, ale po prostu odnosi się do norm, które zostały uzgodnione w ramach IMO<sup>30</sup>.

IMO w ciągu kilku dziesięcioleci opracowała i przyjęła wiele instrumentów prawnych skutkujących ochroną środowiska morskiego przed negatywnym wpływem działalności żeglugowej, których celem jest zapobieganie zanieczyszczaniu morza i powietrza przez statki. Międzynarodowa konwencja o zapobieganiu zanieczyszczaniu morza<sup>31</sup> przez statki, która opiera się na zasadzie prewencji zanieczyszczeń, służy ochronie środowiska przez wprowadzanie wymogu uprawiania żeglugi morskiej przez statki zgodnie z międzynarodowo ujednoliconymi standardami, ograniczającymi bądź eliminującymi przedostawanie się ze statków do morza takich zanieczyszczeń, jak: oleje, substancje szkodliwe przewożone luzem, szkodliwe substancje w opakowaniach, ścieki, śmieci i zanieczyszczenia powietrza<sup>32</sup>. Inne umowy międzynarodowe opracowane

---

<sup>26</sup> W tekście UNCLOS przetłumaczonym na język polski angielskiemu wyrazowi *competent*, odnoszonemu do organizacji międzynarodowych, odpowiada albo „właściwa” organizacja, albo „odpowiednia” organizacja międzynarodowa (np. art. 22, art. 39 ust. 3b).

<sup>27</sup> James Harrison, *Making the Law of the Sea. A Study in the Development of International Law* (Cambridge: Cambridge University Press, 2011), 165–166.

<sup>28</sup> Art. 211, 217, 218, 220 i 223 UNCLOS.

<sup>29</sup> Art. 211 ust. 1 UNCLOS.

<sup>30</sup> Mihneva-Natova, *The Relationship*, 10–13.

<sup>31</sup> Malgosia Fitzmaurice, „The International Convention for the Prevention of Pollution from Ships (MARPOL)”, w: *The IMLI Manual on International Maritime Law*, t. III: *Marine Environmental Law and Maritime Security Law* (Oxford: Oxford University Press, 2016), 33–78; Gabriela Argüello, *Marine Pollution, Shipping Waste and International Law* (London–New York: Routledge, 2020), 110.

<sup>32</sup> MARPOL składa się z tekstu Konwencji z 1973 r. i Protokołu z 1978 r. oraz załączników: I. Przepisy o zapobieganiu zanieczyszczaniu olejami; II. Przepisy o kontroli zanieczyszczania szkodliwymi substancjami

pod auspicjami IMO dotyczą m.in. gotowości do zwalczania zanieczyszczeń morza olejami, reagowania i współpracy, kontroli szkodliwych systemów przeciwporostowych na statkach, zapobiegania potencjalnie negatywnym skutkom rozprzestrzeniania się szkodliwych organizmów wodnych przenoszonych w statkowych wodach balastowych. IMO przyczyniła się do rozwinięcia instrumentów ochrony ekosystemów morskich obszarów chronionych ze względu na ich znaczenie ekologiczne, społeczno-ekonomiczne lub naukowe przez wprowadzenie form ochrony, czyli obszaru specjalnego i morskiego obszaru o szczególnej wrażliwości, aby ograniczyć na nich negatywny wpływ żeglugi morskiej. Ostatnio IMO intensyfikuje prace w zakresie minimalizowania zmian klimatu i redukcji emisji ze statków, co może przyczynić się do zmniejszenia zakwaszenia oceanów<sup>33</sup>. Organizacja ta pracuje również nad zmniejszeniem ilości odpadów z tworzyw sztucznych w morzu. IMO działa także na rzecz ochrony ssaków morskich przed uderzeniami statków i zmniejszenia emitowanego przez nie podwodnego hałasu.

## **Zrównoważona żegluga jako kierunek rozwoju międzynarodowego prawa morskiego**

### **Ograniczenie emisji GHG ze statków morskich**

Przewóz ładunków skonteneryzowanych, głównie przy użyciu kontenerowców, oraz suchych ładunków masowych i ładunków przeznaczonych do przewozu w zbiornikowcach ma kluczowe znaczenie dla ułatwienia handlu światowego, ponieważ około 90% całego przewozu odbywa się morzem. Transport suchych ładunków masowych obejmuje przewóz różnych towarów masowych, które są niezbędne do zaspokojenia zapotrzebowania ludzi na żywność, energię i materiały, w tym budowlane. Suche ładunki masowe to największy sektor i stanowi ponad połowę całkowitego handlu morskiego, co odpowiada około 5,4 mld ton ładunków wysyłanych każdego roku. Chociaż transport morski jest najbardziej wydajnym środkiem transportu towarów w przeliczeniu na tonę, odpowiada on za ok. 2,8 do 3% całkowitej rocznej globalnej emisji GHG. Globalne ocieplenie i zmiana klimatu to skutki emisji GHG, co implikuje konieczność, aby wszystkie branże, w tym transport morski, przyczyniły się do zminimalizowania tych negatywnych trendów emisji przez innowacje technologiczne i poprawę wydajności eksploatacyjnej.

Wylimitowanie emisji GHG, przyczyniających się do niszczenia warstwy ozonowej, oraz zapobieganie zanieczyszczaniu powietrza przez statki innymi niż GHG

cieklymi przewożonymi luzem; III. Przepisy o zapobieganiu zanieczyszczaniu szkodliwymi substancjami przewożonymi morzem w opakowaniach; IV. Przepisy o zapobieganiu zanieczyszczaniu ściekami ze statków; V. Przepisy o zapobieganiu zanieczyszczaniu odpadami ze statków. Konwencja MARPOL została zmieniona Protokołem z 1997 r., który wprowadził m.in. Załącznik VI. Przepisy o zapobieganiu zanieczyszczaniu powietrza przez statki.

<sup>33</sup> David Freestone, „The Role of the International Climate Change Regime in Global Ocean Governance”, w: *The IMLI Treatise on Global Ocean Governance*, t. I: *UN and Global Ocean Governance*, red. David J. Attard (Oxford: Oxford University Press, 2018), 159.

emisjami negatywnie oddziałującymi na ekosystemy i zdrowie ludzi jest jednym z celów IMO na najbliższe dziesięciolecie. W celu ograniczenia emisji ze statków morskich i ich negatywnego wpływu na środowisko od kilku dziesięcioleci pod auspicjami IMO opracowywane są standardy prawne, procedury i zalecane metody postępowania służące zapobieganiu zanieczyszczaniu morza przez statki. Natomiast od przeszło dekady trwają w tej organizacji intensywne prace mające na celu zmniejszenie, a docelowo wyeliminowanie emisji GHG przyczyniających się do niszczenia warstwy ozonowej oraz zapobieganie zanieczyszczaniu powietrza przez statki innymi niż GHG emisjami negatywnie oddziałującymi na ekosystemy i zdrowie ludzi<sup>34</sup>.

Od 1997 r. w IMO prowadzone są prace legislacyjne w celu ograniczenia emisji GHG ze statków. W 2018 r. przyjęto „Wstępną strategię IMO dotyczącą redukcji GHG ze statków” (*Initial IMO Strategy on reduction of GHG emissions from ships*<sup>35</sup>). Strategia zakłada redukcję emisji GHG z żeglugi międzynarodowej o 50% do 2050 r., w porównaniu z bazowym rokiem 2008, przy jednoczesnych wysiłkach zmierzających do całkowitego zaprzestania ich emisji. Strategia określa m.in.: ramy dla dalszych działań, wizję żeglugi międzynarodowej, poziomy ambicji ograniczenia emisji GHG i zasady przewodnie (niedyskryminacji, zakazująca korzystniejszego traktowania, wspólnej, ale zróżnicowanej odpowiedzialności) oraz bariery i środki wspierające, a także wskazuje „ścieżki redukcji emisji CO<sup>2</sup> zgodnej z celami temperaturowymi Porozumienia paryskiego” z 2015 r. Wizja przedstawiona w Strategii koncentruje się na stopniowej, możliwie jak najszybszej eliminacji emisji GHG z żeglugi międzynarodowej jeszcze w tym stuleciu. Odnosi się do środków zmniejszenia emisji GHG ze statków, tj.: poprawy efektywności energetycznej; poprawy operacyjnej efektywności energetycznej; wdrożenia narzędzi rynkowych oraz alternatywnych paliw o niskiej i zerowej zawartości węgla. W 2019 r. zintensyfikowano prace nad środkami osiągnięcia celów wyznaczonych we „Wstępnej strategii IMO dotyczącej redukcji emisji GHG ze statków”, zgodnie z Porozumieniem paryskim oraz Agendą Narodów Zjednoczonych na rzecz Zrównoważonego Rozwoju – 2030<sup>36</sup>.

W ostatnich ponad 20 latach pod auspicjami IMO przyjęto najpierw fakultatywne, a następnie obowiązkowe środki efektywności energetycznej dla statków. Są one zawarte w Załączniku VI MARPOL zatytułowanym „Przepisy o zapobieganiu zanieczyszczaniu powietrza przez statki”. Odnosi się on m.in. do emisji substancji szkodliwych dla zdrowia, zubożających warstwę ozonową i przyczyniających się do zmian klimatu. Jest on głównym międzynarodowym instrumentem regulacyjnym nakierowanym na ograniczenie emisji ze statków. Zmiany do Załącznika VI MARPOL przyjęte w 2011 r.

---

<sup>34</sup> Edmund Hughes, „The IMO: Ship-sourced Emissions, Climate Change, and Global Ocean Governance”, w: *The IMLI Treatise on Global Ocean Governance*, t. III: *IMO and Global Ocean*, red. David J. Attard (Oxford: Oxford University Press, 2018), 205–231.

<sup>35</sup> Res.MEPC.304(72).

<sup>36</sup> Dorota Pyć, „Techniczne i operacyjne środki efektywności energetycznej dla statków morskich”, *Prawo Morskie XXXVII* (2019): 11.

polegały na przyjęciu obowiązkowych do stosowania wymagań w zakresie efektywności energetycznej statków w celu zmniejszenia emisji GHG z międzynarodowej żeglugi morskiej w najbliższych latach. Wprowadzono w nim nowy rozdział 4 zawierający rozwiązania prawne w zakresie środków technicznych i operacyjnych efektywności energetycznej statków. Weszły one w życie 1 stycznia 2013 r. i mają zastosowanie do wszystkich statków konwencyjnych o pojemności brutto GT co najmniej 400 jednostek uprawiających żeglugę międzynarodową<sup>37</sup>.

Obowiązkowymi środkami efektywności energetycznej statków są: projektowy wskaźnik efektywności energetycznej (*Energy Efficiency Design Index – EEDI*) wymagany dla statków nowych i poddanych znacznej przebudowie (środek techniczny); oraz plan zarządzania efektywnością energetyczną statku (*Ship Energy Efficiency Management Plan – SEEMP*) wymagany dla wszystkich statków konwencyjnych (środek operacyjny). Zgodnie z prawidłem 22 Załącznika VI MARPOL SEEMP może stanowić część Systemu Zarządzania Bezpieczeństwem (*Safety Management System – SMS*).

W IMO opracowano system gromadzenia danych o zużyciu paliwa przez statki (*Ship Fuel Oil Consumption Database*<sup>38</sup>), który jest odpowiednikiem systemu monitorowania, raportowania i weryfikacji emisji (MRV)<sup>39</sup> w Unii Europejskiej. Poprawki do MARPOL, wprowadzające obowiązkowy system gromadzenia danych o zużyciu paliwa przez statki, weszły w życie 1 marca 2018 r. Nakładają one obowiązek gromadzenia danych od 1 stycznia 2019 r.

W listopadzie 2020 r. podczas wirtualnej sesji MEPC zatwierdził projekt nowych obowiązkowych przepisów, aby zmniejszyć emisję dwutlenku węgla przez istniejące statki. Projekt zmian przewiduje dodatkowe wymagania dotyczące środków efektywności energetycznej określonych w rozdziale 4 Załącznika VI do konwencji MARPOL. Zmiany obejmują: wymóg techniczny ograniczenia intensywności emisji dwutlenku węgla na podstawie nowego wskaźnika efektywności energetycznej dla istniejących statków (EEXI); oraz wymogi operacyjne w zakresie redukcji intensywności emisji na podstawie nowego operacyjnego wskaźnika intensywności emisji (CII). Statki będą zobowiązane do spełnienia określonego wymaganego wskaźnika EEXI, który jest oparty na wymaganym współczynniku redukcji wyrażonym jako wartość procentowa w stosunku do poziomu odniesienia EEDI. Projekt zmian odnosi się do statków o tonażu brutto (GT) co najmniej 5000 jednostek, aby określić ich wymaganą roczną operacyjną CII. Już teraz podlegają one wymogowi systemu zbierania danych dotyczących zużycia paliwa przez statki. Projekt zmian zostanie przedstawiony do formalnego przyjęcia, wraz z wynikami oceny skutków, na 76. sesji MEPC, która odbędzie się w czerwcu 2021 r.

---

<sup>37</sup> Tamże, 105.

<sup>38</sup> Res.MEPC.278(70).

<sup>39</sup> Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2015/757 z dnia 29 kwietnia 2015 r. w sprawie monitorowania, raportowania i weryfikacji emisji dwutlenku węgla z transportu morskiego oraz zmiany dyrektywy 2009/16/WE, Dz. Urz. UE L 123, 19.05.2015, s. 55–76.

## Zmniejszenie zawartości siarki w paliwie żeglugowym

Morze Bałtyckie jest obszarem kontroli emisji siarki. Definicja konwencyjna obszaru kontroli emisji (*Emission Control Area – ECA*) jest zawarta w prawidło 2 Załącznika VI MARPOL. ECA to obszar, w którym wymagane jest przyjęcie specjalnych, obowiązkowych środków dla emisji ze statków (*special mandatory measures for emission from ships*) w celu zapobiegania, zmniejszenia i kontroli zanieczyszczeń powietrza przez NO<sub>x</sub> lub SO<sub>x</sub> i stałe cząstki<sup>40</sup> (*particulate matter – PM*) albo wszystkie trzy typy emisji, i towarzyszącemu im niepożądanemu wpływowi na ludzkie zdrowie i środowisko<sup>41</sup>.

Zawartość siarki w paliwie żeglugowym używanym w granicach obszarów kontroli emisji tlenków siarki (SO<sub>x</sub>) określonych w załączniku VI do Konwencji MARPOL na statku o polskiej przynależności nie może przekraczać 0,10% m/m<sup>42</sup>. W przypadku stosowania zatwierdzonych metod redukcji emisji dwutlenku siarki nie jest dozwolone używanie na statku o polskiej przynależności paliw żeglugowych o zawartości siarki przekraczającej 3,5% m/m, chyba że stosowane zatwierdzone metody redukcji emisji dwutlenku siarki działają w systemach zamkniętych.

Zawartość siarki w paliwie żeglugowym używanym w granicach obszarów kontroli emisji tlenków siarki (SO<sub>x</sub>) określonych w Załączniku VI do Konwencji MARPOL na statku przebywającym w polskich obszarach morskich<sup>43</sup> nie może przekraczać 0,10% m/m. Nie ma to zastosowania do paliw żeglugowych używanych na statku przebywającym w polskich obszarach morskich stosującym zatwierdzone metody redukcji emisji dwutlenku siarki.

W przypadku stosowania zatwierdzonych metod redukcji emisji dwutlenku siarki nie jest dozwolone używanie na statku przebywającym w polskich obszarach morskich paliw żeglugowych o zawartości siarki przekraczającej 3,5% m/m, chyba że stosowane zatwierdzone metody redukcji emisji dwutlenku siarki działają w systemach zamkniętych<sup>44</sup>.

---

<sup>40</sup> Tzn. stałe cząstki zanieczyszczające zawieszane w powietrzu (PM) poniżej 10 mikronów. W Przepisach PRS PM tłumaczone są jako zanieczyszczenia stałe. *Przepisy nadzoru konwencyjnego statków morskich*, cz. IX: „Ochrona środowiska” (Gdańsk: PRS, styczeń 2021), 5, dostęp: 20.07.2021, [https://www.prs.pl/uploads/kon\\_c9.pdf](https://www.prs.pl/uploads/kon_c9.pdf).

<sup>41</sup> Dorota Pyć, „Uwagi de lege ferenda o statusie Morza Bałtyckiego jako obszaru kontroli emisji tlenków azotu ze statków morskich”, *Prawo Morskie* XXVIII (2012): 243 i n.

<sup>42</sup> Rozporządzenie Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 7 października 2015 r. w sprawie wymagań dotyczących zawartości siarki w paliwie żeglugowym, w tym sposobu jej oznaczania, Dz.U. 2015, poz. 1665, zm. w 2019 r., poz. 478.

<sup>43</sup> Zgodnie z przepisami ustawy o obszarach morskich Rzeczypospolitej Polskiej i administracji morskiej polskimi obszarami morskimi są: morskie wody wewnętrzne, morze terytorialne, strefa przyległa i wyłączna strefa ekonomiczna; art. 2 ust. 1 (tj. Dz.U. 2020, poz. 2135).

<sup>44</sup> Zob. Sprawozdanie Komisji dla Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie wdrażania i przestrzegania norm dotyczących zawartości siarki w paliwach żeglugowych, określonych w dyrektywie (UE) 2016/802 odnoszącej się do redukcji zawartości siarki w niektórych paliwach ciekłych, COM(2018)188.

## Kontrola i postępowanie ze statkowymi wodami balastowymi

Impulsem do podjęcia prac nad opracowaniem instrumentów prawnych zarządzania statkowymi wodami balastowymi była informacja skierowana w 1988 r. przez Kanadę do Komitetu Ochrony Środowiska Morskiego (MEPC) Międzynarodowej Organizacji Morskiej o pojawieniu się obcych gatunków inwazyjnych w wodach Wielkich Jezior. W 1991 r. MEPC przyjął pierwsze Wytyczne w sprawie zapobiegania wwożeniu niepożądanych organizmów morskich przez statki w wodach balastowych i usuwanych osadach<sup>45</sup>. Następnie w 1993 r. Zgromadzenie IMO przyjęło Wytyczne w sprawie zapobiegania przewożeniu niepożądanych organizmów morskich przez statki w ich wodach balastowych i usuwanych odpadach<sup>46</sup>. W 1994 r. MEPC ustanowił Grupę Roboczą ds. Wód Balastowych. W 1997 r. Zgromadzenie IMO przyjęło Wytyczne w sprawie kontroli i postępowania ze statkowymi wodami balastowymi w celu zmniejszenia przewozu szkodliwych organizmów morskich i patogenów<sup>47</sup>. Grupa Robocza ds. Wód Balastowych w 1999 r. podjęła prace nad opracowaniem międzynarodowej konwencji, a w 2004 r. przyjęło Międzynarodową konwencję o kontroli i postępowaniu ze statkowymi wodami balastowymi i osadami (International Convention for the Control and Management of Ships' Ballast Water and Sediments – BWM), która weszła w życie na świecie 8 września 2017 r., a w Polsce 26 listopada 2020 r.<sup>48</sup>

Celem BWM jest zapobieganie, zmniejszanie i wyeliminowanie ryzyka wprowadzania szkodliwych organizmów morskich i patogenów przewożonych w statkowych wodach balastowych i osadach, które na skutek operacji balastowych przedostają się do obcego dla nich środowiska. Operacje balastowe (*ballasting and deballasting operations*) są przeprowadzane w portach morskich i w obszarach przyległych do nich podczas przeładunków czy też uzupełniania paliwa. Różnią się one w zależności od wielkości statku morskiego, rodzaju transportu morskiego, a także szlaku żeglugowego. Najbardziej zagrożonymi zasiedleniem przez obce gatunki inwazyjne są wody portowe i ekosystemy przybrzeżne. Zarządzanie wodami balastowymi (*ballast water management*) oznacza postępowanie z wodami balastowymi obejmujące zastosowanie różnego rodzaju procesów (mechanicznych, fizycznych, chemicznych i biologicznych) w celu usunięcia, unieszkodliwienia lub uniknięcia poboru bądź zrzutu szkodliwych organizmów wodnych i patogenów (*harmful aquatic organisms and pathogens* – HAOP) w wodach balastowych i osadach<sup>49</sup>.

---

<sup>45</sup> Res.MEPC.50(31).

<sup>46</sup> Res.A.774(18).

<sup>47</sup> Res.A.868(20).

<sup>48</sup> Dz.U. 2020, poz. 1800.

<sup>49</sup> Dorota Pyć, „Ballast Water Management for Sustainable Development – Some Remarks on Polish Law”, *SHS Web of Conferences*, 57 (2018), <https://doi.org/10.1051/shsconf/20185701027>.

## Obszary specjalne objęte konwencją MARPOL

W obszarach morskich o szczególnie dużym natężeniu ruchu statków i niskiej wymianie wód (morza zamknięte lub półzamknięte<sup>50</sup>), takich jak: Morze Bałtyckie, Morze Śródziemne, Morze Czarne, Morze Czerwone wraz zatokami, Morze Północne, rejon Wielkich Karaibów i obszar Antarktyki, wprowadzono całkowity zakaz usuwania tworzyw sztucznych do morza oraz zarzutu jakichkolwiek innych odpadów (śmieci) ze statków do wód przybrzeżnych i w obszarach specjalnych (*special area*)<sup>51</sup>.

Obszary specjalne to rejony szczególnie podatne na zanieczyszczenia olejami, w których obowiązuje całkowity zakaz zrzutów olejów, z wyjątkiem istotnych i udowodnionych przypadków. Konwencja MARPOL obszarami specjalnymi ustanowiła: Morze Bałtyckie, Morze Śródziemne, Morze Czarne, Morze Czerwone wraz z zatokami. Lista obszarów specjalnych została poszerzona o rejon Zatoki Adeńskiej, Antarktyki, północno-zachodnich wód europejskich, Omanu na Morzu Arabskim i wody Afryki Południowej (Załącznik I do konwencji MARPOL). Obszar specjalny wyznacza się na podstawie przyjętych kryteriów. Są to najczęściej kryteria ekologiczne, związane z ochroną środowiska w danym obszarze, jak również oceanograficzne i żeglugowe (intensywny ruch statków). Obszar specjalny to zazwyczaj rejon morski wymagający wzmoczonej ochrony przed zanieczyszczeniami olejowymi i innymi szkodliwymi substancjami ciekłymi bądź też odpadami pochodzącymi ze statków. Do warunków oceanograficznych zalicza się np. koncentrację lub zatrzymanie szkodliwych substancji w wodach lub osadzanie się ich na dnie danego obszaru, szczególną cyrkulację lub ciepotę i zasolenie uwarstwienia. Warunki ekologiczne to wszystkie elementy wskazujące, że ochrona obszaru przed szkodliwymi substancjami jest konieczna do zachowania uszczuplonych, zagrożonych lub narażonych na niebezpieczeństwo morskich gatunków czy też ich siedlisk. W obszarze specjalnym obowiązują dwa zakazy stanowiące środki ochrony: zakaz zrzutu zanieczyszczeń ze statków oraz obowiązek instalowania urządzeń odbiorczych<sup>52</sup>.

## Szczególnie wrażliwe obszary morskie

Formą ochrony wprowadzoną przez Międzynarodową Organizację Morską do praktyki ochrony mórz i oceanów przed negatywnymi skutkami działalności człowieka jest morski obszar o szczególnej wrażliwości (*particularly sensitive sea area* – PSSA). Wyznaczenie PSSA wiąże się z przyjęciem ściśle określonych środków ochrony (*associated protective measures* – APMs), które są zaprojektowane dla każdego takiego obszaru „indywidualnie”, z uwzględnieniem jego uwarunkowań naturalnych. Morskie

<sup>50</sup> Zob. art. 70 UNCLOS.

<sup>51</sup> Zgodnie z Załącznikiem V do konwencji MARPOL państwo-strona konwencji ma obowiązek wyposażenia portów i terminali w urządzenia do przyjmowania odpadów ze statków.

<sup>52</sup> Dorota Pyć, *Prawo Oceanu Światowego. Res usus publicum* (Gdańsk: Wydawnictwo Uniwersytetu Gdańskiego, 2011), 72–73.

obszary o szczególnej wrażliwości, podobnie jak morskie obszary chronione na morzu otwartym (*high seas marine protected areas* – HSMPAs), wykształciły się z koncepcji MPA. PSSA może być wyznaczony w granicach morza terytorialnego i poza nimi, włączając morze otwarte<sup>53</sup>. Jednak warunkiem uzyskania przez obszar morski statusu PSSA jest spełnienie określonych przesłanek: 1) proponowany obszar powinien spełnić co najmniej jedno z kryteriów zawartych w wytycznych IMO (ekologiczne, społeczno-gospodarcze i naukowe); 2) musi być narażony na zagrożenia wynikające z żeglugi międzynarodowej (związane z uprawianiem żeglugi międzynarodowej, z uwzględnieniem: charakterystyki ruchu statków, czynników eksploatacyjnych, typów statków, przewożonych towarów/substancji szkodliwych i niebezpiecznych; należy również uwzględnić czynniki naturalne: hydrograficzne, meteorologiczne, oceanograficzne); 3) zaproponowane środki ochrony (APMs) dla danego obszaru muszą pozostawać w ramach kompetencji IMO<sup>54</sup>.

Dla obszaru morskiego o szczególnej wrażliwości IMO wyznaczyła następujące AMPs: nowe schematy rozgraniczenia ruchu morskiego, zalecane szlaki morskie, których celem jest zminimalizowanie ryzyka wystąpienia wypadków morskich i rozlewów olejowych oraz możliwość ewentualnego wprowadzenia pilotażu obowiązkowego. Można je podzielić na trzy kategorie: środki dostępne w ramach istniejących instrumentów IMO; środki, które nie istnieją jeszcze w praktyce, ale jeżeli zostaną wprowadzone, „powinny być dostępne jako ogólnie możliwe do zastosowania”; środki zaproponowane do przyjęcia w obszarze morza terytorialnego lub wyłącznej strefy ekonomicznej zgodnie z art. 211(6) UNCLOS.

Status PSSA posiadają: Wielka Rafa Koralowa (*Great Barrier Reef*) 1990 r. (Australia)<sup>55</sup> i Cieśnina Torresa 2005 r. (Australia i Papua-Nowa Gwinea)<sup>56</sup>; Archipelag Sabana-Camagüey 1997 r. (Kuba)<sup>57</sup>; Malpeo Island 2002 r. (Kolumbia)<sup>58</sup>; *Florida Keys* 2002 r. (Stany Zjednoczone Ameryki Północnej)<sup>59</sup>; Morze Wattowe 2002 r. (Europa Północna: Dania, Niemcy, Holandia)<sup>60</sup>; rezerwat Narodowy Paracas 2003 r. (Peru)<sup>61</sup>; *Western European Waters* 2004 r. (wokół państw Europy Zachodniej: Irlandia, Wielka Brytania, Belgia, Francja, Hiszpania, Portugalia)<sup>62</sup>; Morze Bałtyckie 2005 r. (Dania, Estonia, Finlandia, Niemcy, Litwa, Łotwa, Polska i Szwecja)<sup>63</sup>; obszary wokół

<sup>53</sup> *Guidelines for the Identification and Designation of PSSA*, Res.A.982(24), MEPC.1/Circ.510.

<sup>54</sup> Pyć, *Prawo Oceanu*, 63–75.

<sup>55</sup> Res.MEPC.44(30).

<sup>56</sup> Res.MEPC.133(53).

<sup>57</sup> Res.MEPC.74(40).

<sup>58</sup> Res.MEPC.97(47).

<sup>59</sup> Res.MEPC.98(47).

<sup>60</sup> Res.MEPC.101(48).

<sup>61</sup> Res.MEPC.106(49).

<sup>62</sup> Res.MEPC.121(52).

<sup>63</sup> Res.MEPC.136(53).



Wysp Kanaryjskich 2005 r. (Hiszpania)<sup>64</sup>; archipelag Galapagos 2005 r. (Ekwador)<sup>65</sup>; *Papahānaumokuākea Marine National Monument* 2007 r. (Hawaje – Stany Zjednoczone Ameryki Północnej)<sup>66</sup>; Cieśnina Świętego Bonifacego 2011 r. (Francja – Włochy)<sup>67</sup>; *Saba Bank* 2012 r. (północno-wschodnia część Karaibów)<sup>68</sup>; przedłużenie Wielkiej Rify Koralowej i Cieśniny Torresa o południowo-zachodnią część Morza Koralowego 2015 r. (*extension of Great Barrier Reef and Torres Strait to encompass the south-west part of the Coral Sea*)<sup>69</sup>; kanał Jomard 2016 r. (Papua-Nowa Gwinea)<sup>70</sup>; Park Morski Rify Tubbataha 2017 r. (*Tubbataha Reefs Natural Park*, morze Sulu – Filipiny)<sup>71</sup>.

## Podsumowanie

Zrównoważona żegluga określa kierunek rozwoju instrumentów prawnych międzynarodowego prawa morskiego opracowywanych pod auspicjami Międzynarodowej Organizacji Morskiej. IMO jest kompetentną organizacją międzynarodową mającą zdolność do współpracy na poziomie globalnym i regionalnym w zakresie bezpieczeństwa żeglugi morskiej, zapobiegania zanieczyszczeniu środowiska przez statki, zwalczania nielegalnej działalności na morzu otwartym oraz rozwoju i transferu technologii morskich. IMO działa jako właściwa organizacja międzynarodowa, zajmując się w praktyce rozwojem współpracy zgodnie z podejściem prezentowanym w konwencji o prawie morza oraz zrównoważonym rozwojem.

IMO jako kompetentna organizacja międzynarodowa służy państwom członkowskim wsparciem instytucjonalnym i wiedzą, a przy tym jest zaangażowana w monitorowanie zgodności prawa krajowego z prawem międzynarodowym (konwencyjnym) i jego wykonywania w praktyce. IMO od kilku dziesięcioleci promuje rozwiązania normatywne mające na celu zapobieganie zanieczyszczeniu morza i powietrza przez statki, czego dobrym przykładem jest MARPOL – system konwencyjny udoskonalany, aby zaradzić globalnym problemom zanieczyszczenia mórz i oceanów m.in. przez maksymalne możliwe ograniczenie emisji ze statków morskich.

---

<sup>64</sup> Res.MEPC.134(53).

<sup>65</sup> Res.MEPC.135(53).

<sup>66</sup> Res.MEPC.56(8).

<sup>67</sup> Res.MEPC.204(62).

<sup>68</sup> Res.MEPC.226(64).

<sup>69</sup> Res.MEPC.268(68).

<sup>70</sup> Res.MEPC.283(70).

<sup>71</sup> Res.MEPC.294(71).

## **Sustainable Shipping in the Law of the Sea**

Sustainable shipping is a direction for the development of international maritime law legal instruments promoted within the International Maritime Organization (IMO), and resulting from three practical requirements for shipping: “no casualties, no pollution and service on time”. The IMO recognized that the global shipping industry operating within the international regulatory framework is heading towards a “sustainable future”, which requires IMO to further develop its legal instruments, including technical and operational measures to deal with global problems. The main focus is on: reducing greenhouse gas (GHG) emissions from ships; reducing the sulfur content of marine fuel; ballast water control and management; the prevention, reduction and control of marine pollution, including plastic pollution, and the effective protection of particularly sensitive marine and coastal ecosystems; as well as improving transport efficiency through electronic information exchange, digitization in shipping and increasing the participation of women in the maritime community. The aim of this paper is to present sustainable shipping as a direction for development of legal instruments of international maritime law, based on the principle of prevention and the obligation to protect and preserve the marine environment, well-established in the law of the sea.

*Keywords:* sustainable shipping, law of the sea, international maritime law, IMO, competent international organization, Sustainable Maritime Transportation System, reduction of GHG emissions, harmful aquatic organisms and pathogens, marine protected areas.