

**WYBRANE PRAWNE ASPEKTY REALIZACJI ZADAŃ Z ZAKRESU OCHRONY  
ŚRODOWISKA MORSKIEGO PRZEZ PORT MORSKI**

**SELECTED LEGAL ASPECTS OF EXERCISING SEAPORT'S TASKS IN THE  
FIELD OF MARITIME ENVIRONMENT PROTECTION**

**Alicja Żukowska**

a.zukowska@amw.gdynia.pl

Akademia Marynarki Wojennej  
Wydział Dowodzenia i Operacji Morskich  
Instytut Bezpieczeństwa Publicznego

**STRESZCZENIE**

*Artykuł ma na celu przedstawienie roli portu morskiego w wykonywaniu zadań z zakresu ochrony środowiska morskiego. Dokonana została analiza unormowań prawnych, z których wynikają nakładane na porty morskie obowiązki związane z ochroną środowiska morskiego. Analiza uwzględnia zarówno przepisy prawnomiędzynarodowe jak i krajowe.*

**SUMMARY**

*In the article author defined role of the seaport in exercising functions in the field of maritime environment protection. Author analyzed national and international legal regulations obliging seaports to fulfil tasks of protection of maritime environment.*

*Słowa kluczowe: port morski, ochrona środowiska morskiego, transport morski*

*Key words: seaport, maritime environment protection, marine transportation*

**WSTĘP**

Transport morski jest ważnym działem gospodarki światowej, a jego wykonywanie wiąże się z istotnymi korzyściami dla poszczególnych państw i obywateli. Poza niewątpliwymi korzyściami gospodarczymi płynącymi z tego rodzaju działalności należy zwracać szczególną uwagę na ewentualne negatywne skutki, jakie może powodować transport morski dla naturalnego środowiska morskiego. Społeczność międzynarodowa dostrzegając ten problem, podjęła szereg działań legislacyjnych zobowiązujących do podejmowania działań na rzecz ochrony środowiska morskiego. Szereg działań podjęto także na forum Unii Europejskiej, dlatego wykonywanie transportu morskiego podlega uregulowaniom zawartym w przepisach krajowych, unijnych i międzynarodowych. Ze względu na zachodzące zmiany w wykonywaniu szczególnego rodzaju działalności gospodarczej, jakim jest transport morski oraz konieczność przestrzegania zasady

zrównoważonego rozwoju i ochrony środowiska, normy legislacyjne zarówno na poziomie krajowym, unijnym i międzynarodowym ulegają nowelizacjom.

Dzieje się tak również w polskim porządku prawnym, gdzie problematykę ochrony środowiska unormowano już na poziomie konstytucyjnym. Konstytucja RP (Dz. U. 1997 nr 78 poz. 483 z późn. zm.) wielokrotnie wskazuje obowiązki państwa i jednostki w zakresie ochrony środowiska, (np.: art. 31 ust. 3, art. 68 ust. 4, art. 78 ust. 232 i inne). Istotną zasadą konstytucyjną jest zasada zrównoważonego rozwoju<sup>1</sup> (art. 5 Konstytucji RP), która zobowiązuje do podejmowania działań rozwojowych przy zachowaniu istniejących walorów środowiskowych, ograniczania zanieczyszczenia, degradacji środowiska przyrodniczego, które w ubiegłym stuleciu zostało przez człowieka bardzo „naruszone”. Znaczący wkład w unormowania z zakresu ochrony środowiska wniosło przystąpienie Polski do umów międzynarodowych, w tym Konwencji o ochronie środowiska morskiego obszaru Morza Bałtyckiego (Dz. U. 2000, Nr 28, poz. 346 ze zm.), sporządzona w Helsinkach dnia 09 kwietnia 1992 r., czy też innych umów zawieranych w przedmiotowym zakresie.

## **1. PORT MORSKI W ŚWIETLE OBOWIĄZUJĄCYCH UNORMOWAŃ PRAWNYCH**

W naukach pozaprawnych przez port morski rozumie się obiekt gospodarczy usytuowany na styku lądu z morzem odpowiednio przygotowany pod względem techniczno-technologicznym i organizacyjnym do obsługi obrotów handlu realizowanych drogą morską, a także do obsługi środków transportu morskiego i lądowego zaangażowanych w ich przewożeniu (Miształ, Szwankowski, s. 9-21). Działalność gospodarcza realizowana na terenach portowych, oprócz wielu pozytywnych efektów ekonomicznych i społecznych, generuje także szereg skutków ubocznych o zdecydowanie negatywnym charakterze. Rezultatem prowadzonej w portach morskich i strefach przyportowych działalności gospodarczej jest również skażenie środowiska naturalnego – wody, powietrza czy ziemi, a także hałas, wibracje, wypadki (Grzelakowski, Matczak, s.55). W literaturze podkreśla się, że rola portów uległa znaczącej ewolucji, gdyż przekształciły się one z początkowych

---

<sup>1</sup> Preambuła Konstytucji RP wskazuje, że: „Rzeczpospolita Polska, kierując się zasadą zrównoważonego rozwoju, oznaczającą dążenie do:

- zachowania możliwości odtwarzania się zasobów naturalnych,
- racjonalnego użytkowania zasobów nieodnawialnych i zastępowania ich substytutami,
- ograniczenia uciążliwości dla środowiska i nieprzekraczania granic wyznaczonych jego odpornością,
- zachowania różnorodności biologicznej,
- zapewnienia obywatelom bezpieczeństwa ekologicznego,
- tworzenia podmiotom gospodarczym warunków do uczciwej konkurencji w dostępie do ograniczonych zasobów i możliwości odprowadzania zanieczyszczeń, zapewnienia ochronę i racjonalne kształtowanie środowiska stanowiącego dobro ogólnonarodowe oraz tworzy warunki sprzyjające urzeczywistnieniu prawa obywateli do równoprawnego korzystania z wartości środowiska”.

(i końcowych) punktów podróży w szybkie i wydajne ogniwa pośrednie przechodzenia ładunków. Jednocześnie następuje wzmacnianie więzi portów z miastami portowymi, co wywołane jest zmianami strukturalnymi w portach morskich, a które koncentruje się również na ochronie środowiska na obszarach portowych i przyportowych (Szwankowski, s. 28-29).

Na poziomie Unii Europejskiej Transeuropejskie sieci transportowe w dziedzinie transportu, energii i telekomunikacji powstawały od 1993 roku na bazie przepisów Artykułów 170-172, Tytułu XVI Traktatu o Funkcjonowaniu Unii Europejskiej. Regulacja ta wskazuje, że Unia Europejska przyczynia się do ustanowienia i rozwoju sieci transeuropejskich w infrastrukturach transportu, telekomunikacji i energetyki celem umożliwienia obywatelom Unii, podmiotom gospodarczym, wspólnotom regionalnym i lokalnym pełnego czerpania korzyści z ustanowienia obszaru bez granic wewnętrznych (Dziennik Urzędowy Unii Europejskiej C 326/47 z 26.10.2012).

Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1315/2013 z dnia 11 grudnia 2013 r. w sprawie unijnych wytycznych dotyczących rozwoju transeuropejskiej sieci transportowej i uchylające decyzję nr 661/2010/UE (Dziennik Urzędowy Unii Europejskiej L 348/129 z 20.12.2013.), w Załączniku II wyszczególnia tzw. Wykaz Węzłów Sieci Bazowej i Kompleksowej, do których obok portów lotniczych, portów śródlądowych i terminali kolejowo-drogowych należą także porty morskie.

Wykonywanie działalności w zakresie transportu morskiego znajduje swoje uszczegółowienie także w rozporządzeniu Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) z 2017 r. ustanawiającym ramy w zakresie świadczenia usług portowych oraz wspólne zasady dotyczące przejrzystości finansowej portów (Dz. Urz. L Nr 57 z 3.3.2017 r.). W UE przyjmuje się zasadę, że mimo zasad wolnej konkurencji dopuszczalne jest zastrzeżenie przez państwo dla określonych podmiotów działających w portach morskich wyłączności w świadczeniu usług związanych z interesem publicznym szczególnie w przypadku bezpieczeństwa morskiego czy ochrony środowiska (Koziański, s. 77).

Definicję portu zawarto również w Dyrektywie 2000/59/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 27 listopada 2000 r. w sprawie portowych urządzeń do odbioru odpadów wytwarzanych przez statki i pozostałości ładunku (Dziennik Urzędowy Wspólnot Europejskich L 332/81 z 28.12.2000). Z treści Artykułu 2 tej Dyrektywy wynika, że port rozumiany jest jako miejsce lub obszar geograficzny uzbrojony w udogodnienia i urządzenia przeznaczone głównie do przyjmowania statków, włączając w to kutry rybackie oraz łodzie rekreacyjne.

W polskim porządku prawnym dotyczącym funkcjonowania gospodarki morskiej w kraju są ustawa z dnia 21 marca 1991 r. o obszarach morskich Rzeczypospolitej Polskiej i administracji morskiej (t. jedn. Dz. U. z 2016 poz. 2145) oraz ustawa z dnia 20 grudnia 1996 r. o portach i przystaniach morskich (t. jedn. Dz. U. z 2010 nr 33 poz. 179.). Są to najistotniejsze krajowe akty normatywne w tym zakresie. Kwestie związane z wykonywaniem działalności gospodarczej z zakresu transportu morskiego reguluje Kodeks morski (Ustawa z dnia 18 września 2001 r. Kodeks morski, t. jedn. Dz. U. 2016 poz. 66 ze zm.), który zawiera normy prawne, dotyczące umów przewozu ładunku i pasażerów oraz ratownictwa morskiego i ubezpieczeń morskich.

Z treści art. 2 ust. 1 ustawy z dnia 21 marca 1991 r. o obszarach morskich Rzeczypospolitej Polskiej i administracji morskiej (Dz. U. z 2016 poz. 2145) oraz ustawy z dnia 5 sierpnia 2015 r. o zmianie ustawy o obszarach morskich Rzeczypospolitej Polskiej i administracji morskiej oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. z 2015 poz. 1642) wynika, że obszarami morskimi Rzeczypospolitej Polskiej są: morskie wody wewnętrzne, morze terytorialne, strefa przyległa, wyłączna strefa ekonomiczna. Z kolei w art. 5 ust. 1 przywoływanej ustawy, morzem terytorialnym Rzeczypospolitej Polskiej jest obszar wód morskich o szerokości 12 mil morskich (22 224 m), liczonych od linii podstawowej tego morza.

W art. 2. pkt. 2) ustawy z dnia 20 grudnia 1996 r. o portach i przystaniach morskich, ustawodawca podaje regulację portu lub przystani morskiej, rozumianej jako akweny i grunty oraz związaną z nimi infrastrukturę portową, znajdujące się w granicach portu lub przystani morskiej. Jednocześnie w pkt. 3) omawianego artykułu zapisano, że przez porty o podstawowym znaczeniu dla gospodarki narodowej – należy rozumieć porty morskie w Gdańsku, Gdyni, Szczecinie i Świnoujściu.

## **2. ZADANIA Z ZAKRESU OCHRONY ŚRODOWISKA MORSKIEGO**

Jak wspomniano na wstępie społeczność międzynarodowa podjęła szereg działań legislacyjnych w zakresie ochrony środowiska morskiego.

Przede wszystkim podkreślić trzeba, że ochrona środowiska morskiego (na skalę międzynarodową) została zdefiniowana w Międzynarodowej Konwencji o zapobieganiu zanieczyszczenia morza przez statki, sporządzonej w Londynie dnia 2 listopada 1973 r., zmieniona Protokołem uzupełniającym sporządzonym w Londynie dnia 17 lutego 1978 r. oraz Protokołem uzupełniającym sporządzonym w Londynie dnia 26 września 1997 r. –

International Convention for the Prevention of Pollution from Ships (MARPOL) (Dz. U. z 1987 nr 17 poz. 101 z zm.). Konwencja ta uzupełniona jest załącznikami, z których:

- Załącznik I (obowiązuje od 1983) ma na celu ochronę przed zanieczyszczeniami ropą naftową i jej pochodnymi i zawiera przepisy dotyczące operacji ładunkowych i paliwowych, w tym dozwolony sposób wypompowania wody zanieczyszczonej substancjami ropopochodnymi,
- Załącznik II (obowiązuje od 1983) dotyczy ochrony przed zanieczyszczeniem morza innymi niż ropopochodne płynnymi substancjami szkodliwymi przewożonymi luzem,
- Załącznik III (obowiązuje od 1992) dotyczy ochrony przed zanieczyszczeniem szkodliwymi substancjami przewożonymi w opakowaniach,
- Załącznik IV (obowiązuje od 2003) dotyczy ochrony przed zanieczyszczeniem ściekami, zabraniając zrzutu fekaliów do morza w odległości mniejszej niż 12 mil od brzegu (3 mil, jeżeli ścieki poddano rozdrobnieniu i dezynfekcji); zgodnie z Załącznikiem IV statki powinny być wyposażone w oczyszczalnię ścieków lub instalację do rozdrabniania i dezynfekcji fekaliów lub zbiorniki pozwalające na przetrzymanie ścieków i wypompowanie ich do odpowiedniej instalacji w porcie, a Państwa – strony Konwencji, powinny zapewnić w portach odpowiednie instalacje do odbioru ścieków ze statków,
- Załącznik V (obowiązuje od 1998), który reguluje zasady usuwania ze statków odpadów stałych, zabraniając wyrzucania do morza odpadów plastikowych, a wyrzucanie innych uzależnia od rodzaju odpadów i pozycji statku (głównie odległości od najbliższego lądu); zaostrzone regulacje obowiązują w zdefiniowanych obszarach specjalnych min. in. w obszarze Morza Bałtyckiego; Załącznik nakazuje, aby duże statki (o pojemności brutto 400 i więcej lub mogące przewozić ponad 14 osób) powinny posiadać Książkę zarządzania śmieciami i Dziennik zarządzania śmieciami,
- Załącznik VI (obowiązuje od 2005) zawiera przepisy mające na celu redukcję zanieczyszczeń powietrza przez statki (spalinami, oparami ładunku czy substancjami niszczącymi warstwę ozonową).

Do polskiego porządku prawnego przyjęto przepisy Konwencji MARPOL Oświadczeniem Rządowym z dnia 29 kwietnia 1987 r. w sprawie ratyfikacji przez Polską Rzeczpospolitą Ludową Międzynarodowej konwencji o zapobieganiu zanieczyszczeniu morza przez statki, wraz z załącznikami I, II, III, IV i V oraz Protokołu z 1978 r. dotyczącego

Międzynarodowej Konwencji o zapobieganiu zanieczyszczeniu morza przez statki (Dz. U. z 1987 nr 17 poz. 102).

Kwestie ochrony środowiska morskiego znajdują swoje unormowanie również w ramach Unii Europejskiej. Zamieszczono je w akcie prawnym przyjętym przez Parlament Europejski i Radę, tj. w Dyrektywie 2000/59/WE z dnia 27 listopada 2000 r. w sprawie portowych urządzeń do odbioru odpadów wytwarzanych przez statki i pozostałości ładunku (Dziennik Urzędowy Wspólnot Europejskich L 332/81 z 28.12.2000).

Dyrektywa stanowi, iż odpowiednie urządzenia portowe do odbioru odpadów powinny odpowiadać potrzebom użytkowników, od największych statków handlowych do najmniejszych łodzi rekreacyjnych, oraz potrzebom środowiska. W tejże regulacji unijnej podkreślono również, że korzystanie z urządzeń odbiorczych nie powinno powodować niepotrzebnych opóźnień po stronie wykorzystujących je statków.

Ponadto Parlament Europejski w omawianym akcie prawnym stwierdził, iż zobowiązanie do zapewnienia dostępności odpowiednich urządzeń do odbioru odpadów pozostawia Państwom Członkowskim wysoki stopień swobody w organizacji odbioru odpadów. Regulacje Dyrektywy wskazują jednocześnie, że właściwości urządzeń do odbioru odpadów mogą być poprawiane dzięki stworzeniu planów bieżącego odbioru odpadów oraz obchodzenia się z nimi, w drodze konsultacji z odpowiednimi stronami.

W myśl zapisów Dyrektywy 2000/59/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 27 listopada 2000 r. w sprawie portowych urządzeń do odbioru odpadów wytwarzanych przez statki i pozostałości ładunku (Dziennik Urzędowy Wspólnot Europejskich L 332/81 z 28.12.2000) w świetle zasady zanieczyszczający płaci koszty portowych urządzeń do odbioru odpadów wraz z oczyszczeniem i zagospodarowaniem odpadów wytworzonych przez statki, powinny być pokrywane przez statki. Zatem celem regulacji unijnych jest, aby w interesie ochrony środowiska system opłat zachęcał do odprowadzania odpadów wytworzonych przez statki w portach, zamiast dokonywania ich zrzutów do morza. Stosowanie się do regulacji, według której wszystkie statki ponoszą koszty odbioru oraz obchodzenia się z odpadami wytworzonymi przez statki powinno skutkować zmniejszeniem korzyści ekonomicznych wynikających ze zrzucania odpadów do morza. Podkreślić w tym miejscu należy, że omawianym unormowaniem Unia Europejska wskazuje, iż „w świetle zasady pomocniczości Państwa Członkowskie powinny, zgodnie z ich prawem krajowym oraz bieżącymi praktykami, angażować swoje siły, aby ustalić, czy i w jakich proporcjach opłaty odnoszące się do ilości faktycznie odprowadzanych odpadów przez statki będą włączone w system zwracania kosztów za korzystanie z urządzeń do odbioru odpadów,

przy czym opłaty za używanie tych urządzeń powinny być sprawiedliwe, niedyskryminujące oraz przejrzyste.

W tym miejscu należy odnotować Dyrektywę Komisji (UE) 2015/2087 z dnia 18 listopada 2015 r. wprowadzającą zmiany do Załącznika II do dyrektywy 2000/59/WE Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie portowych urządzeń do odbioru odpadów wytwarzanych przez statki i pozostałości ładunku (Dziennik Urzędowy Unii Europejskiej L 302/99 z 19.11.2015). Znowelizowane regulacje dot. Informacji, które należy przekazać przed zawinięciem do portu przeznaczenia określono w art. 6 dyrektywy 2000/59/WE.

Kwestie związane z ochroną środowiska morskiego znalazły odzwierciedlenie w aktach prawnych Parlamentu Europejskiego. I tak, w regulacji Dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2008/56/WE z dnia 17 czerwca 2008 r. (Dziennik Urzędowy Unii Europejskiej L 255 z 30.9.2008) ustanawiającej ramy działań Wspólnoty w dziedzinie polityki środowiska morskiego, w pkt. 3 art. 4 stwierdzono, iż środowisko morskie jako cenne dziedzictwo, podlega ochronie i należy je zachować oraz, w miarę możliwości, odnawiać. Działania w tym zakresie winny być realizowane w sposób pozwalający w ostatecznym rozrachunku na utrzymanie różnorodności biologicznej oraz zachowanie zróżnicowanego i dynamicznego charakteru oceanów i mórz, które są czyste, zdrowe i urodzajne. Parlament Europejski w niniejszej dyrektywie nakreśla kierunek działań i wskazuje na konieczność włączania kwestii środowiskowych do wszystkich właściwych dziedzin polityki. Podjęta Dyrektywa ma stanowić filar dotyczący środowiska w przyszłej polityce morskiej Unii Europejskiej, zaś załącznik nr I do ww. Dyrektywy wyznacza wskaźniki jakości dotyczące określania dobrego stanu środowiska. Są to. m.in.:

- utrzymanie różnorodności biologicznej,
- utrzymywanie się gatunków obcych, wprowadzonych do ekosystemu w wyniku działalności człowieka, na poziomie, który nie powoduje szkodliwych zmian w ekosystemach,
- ograniczenie do minimum eutrofizację wywołaną przez działalność człowieka,
- utrzymanie integralności dna morskiego na poziomie gwarantującym ochronę struktury i funkcji ekosystemów oraz brak niekorzystnego wpływu zwłaszcza na ekosystemy głębinowe,
- brak niekorzystnego wpływu stałej zmiany właściwości hydrograficznych na ekosystemy morskie,

- utrzymywanie stężenia substancji zanieczyszczających na poziomie, który nie wywołuje skutków charakterystycznych dla zanieczyszczenia,
- niepowodowanie szkód w środowisku przybrzeżnym i morskim przez właściwości i ilości znajdujących się w wodzie morskiej odpadów,
- poziom wprowadzonej energii, w tym hałasu podwodnego nie powoduje ono negatywnego wpływu na środowisko morskie.

Zauważyć również należy, iż Dyrektywą Parlamentu Europejskiego i Rady 2009/123/WE z dnia 21 października 2009 r. zmieniająca dyrektywę 2005/35/WE w sprawie zanieczyszczenia pochodzącego ze statków oraz wprowadzenia sankcji w przypadku naruszenia prawa (Tekst mający znaczenie dla EOG) uzupełniono niektóre zasady, obowiązujące w całej Unii Europejskiej w zakresie nakładania sankcji za zrzuty oleju lub innych substancji zanieczyszczających ze statków pływających po wodach wspólnotowych. Zapisy tej regulacji jednoznacznie wskazują, że na mocy obowiązujących przepisów zrzuty substancji zanieczyszczających ze statków stanowią z zasady przestępstwo. Nowelizacja dotyczy zrzutów oleju i innych substancji zanieczyszczających ze statków, (w myśl zapisów Dyrektywy niewielkie zrzuty nie są automatycznie uznawane za przestępstwa, z wyjątkiem sytuacji, gdy powtarzające się zrzuty skutkują pogorszeniem jakości wody). Omawiany akt Parlamentu Europejskiego wskazuje na możliwość stosowania sankcji karnych w tym zakresie. I tak, osoby odpowiedzialne za zrzut substancji zanieczyszczających mogą podlegać sankcjom karnym, jeżeli działały umyślnie, lekkomyślnie lub na skutek poważnego niedbalstwa. Również podżeganie do zrzutu substancji zanieczyszczającej lub pomocnictwo w popełnianiu takich czynów może skutkować sankcjami karnymi. Dyrektywa ma zastosowanie do wszystkich typów jednostek pływających, niezależnie od bandery (Dziennik Urzędowy Unii Europejskiej L 255 z 30.09.2005).

Ważnym aktem z zakresu ochrony środowiska jest przyjęta 15 lipca 2011 roku Rezolucja Komitetu Ochrony Środowiska Morskiego Międzynarodowej Organizacji Morskiej (IMO) nr MEPC.200(62) (Rezolucja MEPC.200(62)) wprowadzająca zmiany do Załącznika IV Konwencji MARPOL (prawidło 1.6). W świetle przyjętych zmian Morze Bałtyckie zostało ustanowione Obszarem Specjalnym w myśl załącznika IV Konwencji MARPOL. Zgodnie z dokumentem MEPC 68/10/2 przedłożonym na 68 sesji Komitetu Ochrony Środowiska Morskiego na obszarze Morza Bałtyckiego wprowadzono obowiązkowy zakaz zrzutu nieoczyszczonych ścieków ze statków pasażerskich dla nowych statków pasażerskich od 1 czerwca 2019 roku, istniejących statków pasażerskich od 1 czerwca 2021 roku



(Rezolucja MEPC 68/10/2). Wyjątek stanowią statki wyposażone w sprawną, certyfikowaną przez administrację morską oczyszczalnię ścieków, a odprowadzane oczyszczone ścieki nie będą powodowały pojawiania się widocznych pływających stałych zanieczyszczeń ani zmiany zabarwienia otaczającej wody (prawidło 9.2.1 załącznika IV). Strony, których wybrzeże stanowi granice Obszaru Specjalnego powinny zapewnić urządzenia do odbioru ścieków w portach i terminalach obsługujących statki pasażerskie, taką przepustowość portowych urządzeń odbiorczych dla ścieków, aby sprostać potrzebom obsługiwanych statków pasażerskich, sposób eksploatacji portowych urządzeń odbiorczych, aby nie powodować zbędnej zwłoki w obsłudze statków pasażerskich.

W oparciu o treść Załącznika VI do Konwencji MARPOL Parlament Europejski przyjął, tzw. dyrektywę siarkową, która dostosowuje prawo unijne do przepisów Międzynarodowej Organizacji Morskiej. Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2012/33/UE z dnia 21 listopada 2012 r. zmieniająca dyrektywę Rady 1999/32/WE w zakresie zawartości siarki w paliwach żeglugowych (Dziennik Urzędowy Unii Europejskiej L 327/1 z 27.11.2012) obowiązuje od 1 stycznia 2015 roku i nałożyła na armatorów obowiązek redukcji zawartości siarki do 0,1% w paliwach wykorzystywanych przez statki pływające na wodach Morza Bałtyckiego.

Zapisami Załącznika VI MARPOL (Dz. U. z 2005 nr 202 poz. 1680), wykonywującą decyzję Międzynarodowej Organizacji Morskiej (IMO) wskazano rok 2020, jako graniczną datę wprowadzenia na świecie paliwa w transporcie morskim o obniżonej do 0,5% zawartości siarki. W ślad za tym, realizując decyzję Międzynarodowej Organizacji Morskiej w sprawie paliw żeglugowych, Komisja Europejska opublikowała Dyrektywę 2005/33/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 6 lipca 2005 r. zmieniającą dyrektywę 1999/32/WE w zakresie zawartości siarki w paliwach żeglugowych (Dziennik Urzędowy Unii Europejskiej L 191/59 z 22.7.2005) uznając obszar Morza Bałtyckiego za obszar kontroli emisji tlenków siarki (SECA) oraz komunikat Rady ustalający stanowisko, jakie ma być zajęte na forum HELCOM i IMO w sprawie uznania Morza Bałtyckiego za obszar kontroli emisji tlenków azotu (NECA) (2013/0153 (NLE) Wniosek Decyzja Rady COM(2013) 300 wersja końcowa w sprawie uznania Morza Bałtyckiego za obszar kontroli emisji tlenków azotu (NECA) z 17 maja 2013 r.).

Konwencja MARPOL uległa zmianie z początkiem 2017 roku, wraz z wejściem w życie Kodeksu polarnego. Oczekiwany, tzw. Kodeks Polarny – Międzynarodowy Kodeks dla Statków Uprawiających Żeglugę na Wodach Polarnych został opracowany jako uzupełnienie istniejących instrumentów IMO. Celem nadrzędnym wprowadzanych przepisów

jest poprawa bezpieczeństwa żeglugi statków na odległych, wrażliwych i potencjalnie trudnych wodach polarnych oraz złagodzenia wpływu tej żeglugi na środowisko tych obszarów. Zmiany weszły do polskiego porządku prawnego poprzez Zmiany do Protokołu I oraz do załączników do Międzynarodowej Konwencji MARPOL, zmienionej Protokołem sporządzonym w Londynie dnia 17 lutego 1978 r. oraz uzupełnionej Protokołem przyjętym w Londynie dnia 26 września 1997 r., przyjęte w Londynie w okresie od dnia 5 grudnia 1985 r. do dnia 4 kwietnia 2014 r. oraz poprzez zmiany do Załączników do Międzynarodowej Konwencji MARPOL przyjętej w Londynie dnia 15 maja 2015 r. (Dz. U. z 2016 poz. 1979).

Przepisy unijne zostały implementowane do polskiego prawa krajowego poprzez następujące akty prawne:

- ustawę z dnia 16 marca 1995 r. o zapobieganiu zanieczyszczaniu morza przez statki (Dz. U. 2017 poz. 2000),
- ustawę z dnia 12 września 2002 r. o portowych urządzeniach do odbioru odpadów oraz pozostałości ładunkowych ze statków (Dz. U. z 2010 nr 230 poz. 1508),
- rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 21 grudnia 2002 r. w sprawie portowych planów gospodarowania odpadami oraz pozostałościami ładunkowymi ze statków (Dz. U. z 2002 nr 236 poz. 1989),
- rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 21 grudnia 2002 r. w sprawie raportów dotyczących funkcjonowania i stopnia wykorzystania portowych urządzeń odbiorczych (Dz.U. 2002 nr 236 poz. 1988),
- rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 11 maja 2005 r. zmieniające rozporządzenie w sprawie portowych planów gospodarowania odpadami oraz pozostałościami ładunkowymi ze statków (Dz. U. z 2005 nr 88 poz. 747).

### **3. PODSUMOWANIE**

Bezdiskusyjnym jest, że każda działalność w zakresie transportu morskiego wiąże się z ingerencją w środowisko naturalne. Zachodzące zmiany cywilizacyjne, rozwój technologii, w tym również w transporcie morskim i specyfika tej działalności powodują, że zadania wynikające z ochrony środowiska podlegają ciągłym zmianom. Celem nadrzędnym działań legislacyjnych w tej dziedzinie jest niewątpliwie konieczność objęcia ochroną naszego wspólnego dobra jakim jest środowisko morskie, co wydaje się konieczne biorąc pod uwagę, że podmioty gospodarcze działające w sferze transportu morskiego starają

się w każdy możliwy sposób obniżyć koszty swojej działalności. Niestety często „oszczędność” ta godzić może w środowisko morskie.

Regulacje prawne nakładają na podmiot zarządzający portem wiele zadań, m.in. zarządzanie nieruchomościami i infrastrukturą portową, planowanie rozwoju portu, budowa, rozbudowa, utrzymywanie i modernizacja infrastruktury portowej czy zapewnienie dostępu do portowych urządzeń odbiorczych odpadów ze statków w celu przekazania ich do odzysku lub unieszkodliwiania. Omawiane zadania są wyrazem znaczącego zwiększenia świadomości podmiotów działających w szeroko rozumianej gospodarce morskiej. Port morski jako istotny element wykonywania transportu morskiego wyposażony zostaje w instrumentarium dla realizacji zadań z zakresu ochrony środowiska morskiego. Warto jednak w tym miejscu zaznaczyć, że porty morskie również uczestniczą w obrocie gospodarczym i podlegają regułom konkurencji. Rodzi to ryzyko, że porty morskie zwiększając swoją konkurencyjność nie będą w pełni realizowały omawianych zadań. Poza sankcjami za nieprzestrzeganie omawianych unormowań, niezbędnym jest kształtowanie prawidłowych postaw w zakresie ponoszenia odpowiedzialności za stan środowiska morskiego.

## **LITERATURA**

- Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2008/56/WE z dnia 17 czerwca 2008 r. ustanawiającej ramy działań Wspólnoty w dziedzinie polityki środowiska morskiego (Dziennik Urzędowy Unii Europejskiej L 255 z 30.09.2005).
- Dyrektywa Komisji (UE) 2015/2087 z dnia 18 listopada 2015 r. wprowadzającą zmiany do Załącznika II do dyrektywy 2000/59/WE Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie portowych urządzeń do odbioru odpadów wytwarzanych przez statki i pozostałości ładunku (Dziennik Urzędowy Unii Europejskiej L 302/99 z 19.11.2015).
- Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2000/59/WE z dnia 27 listopada 2000 r. w sprawie portowych urządzeń do odbioru odpadów wytwarzanych przez statki i pozostałości ładunku (Dziennik Urzędowy Wspólnot Europejskich L 332/81 z 28.12.2000).
- Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2012/33/UE z dnia 21 listopada 2012 r. zmieniająca dyrektywę Rady 1999/32/WE w zakresie zawartości siarki w paliwach żeglugowych (Dziennik Urzędowy Unii Europejskiej L 327/1 z 27.11.2012).
- Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2009/123/WE z dnia 21 października 2009 r. zmieniająca dyrektywę 2005/35/WE w sprawie zanieczyszczenia pochodzącego ze statków oraz wprowadzenia sankcji w przypadku naruszenia prawa - tekst mający znaczenie dla EOG, (Dziennik Urzędowy Unii Europejskiej L 255 z 30.09.2005).

- Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2005/33/WE z dnia 6 lipca 2005 r. zmieniająca dyrektywę 1999/32/WE w zakresie zawartości siarki w paliwach żeglugowych (Dziennik Urzędowy Unii Europejskiej L 191/59 z 22.07.2005).
- Grzelakowski, A.S., Matczak, M. (2012). *Współczesne porty morskie. Funkcjonowanie rozwój*. Gdynia: Akademia Morska w Gdyni.
- Konstytucja RP z dnia 2 kwietnia 1997 r. (Dz.U. 1997 nr 78 poz. 483 z późn. zm.).
- Koziński, M.H. (2014). *Usługi portowe w prawie Unii Europejskiej a regulacja w nowym kodeksie morskim*. Prawo Morskie, t. XXX.
- Międzynarodowa Konwencja z dnia 9 kwietnia 1992 r. o ochronie środowiska morskiego obszaru Morza Bałtyckiego (Dz. U. 2000, Nr 28, poz. 346 ze zm.).
- Międzynarodowa Konwencja o zapobieganiu zanieczyszczenia morza przez statki, sporządzonej w Londynie dnia 2 listopada 1973 r., zmieniona Protokołem uzupełniającym sporządzonym w Londynie dnia 17 lutego 1978 r. oraz Protokołem uzupełniającym sporządzonym w Londynie dnia 26 września 1997 r. – International Convention for the Prevention of Pollution from Ships (MARPOL) (Dz. U. z 1987 nr 17 poz. 101 z zm.).
- Misztal, K., Szwanowski, S. (1999). *Organizacja i eksploatacja portów morskich (zarządzanie, organizacja, eksploatacja)*. Gdańsk: Wydawnictwo UG.
- Oświadczenie Rządowe z dnia 29 kwietnia 1987 r. w sprawie ratyfikacji przez Polską Rzeczpospolitą Ludową Międzynarodowej konwencji o zapobieganiu zanieczyszczeniu morza przez statki, wraz z załącznikami I, II, III, IV i V oraz Protokołu z 1978 r. dotyczącego Międzynarodowej Konwencji o zapobieganiu zanieczyszczeniu morza przez statki (Dz. U. z 1987 nr 17 poz. 102).
- Rezolucja Komitetu Ochrony Środowiska Morskiego Międzynarodowej Organizacji Morskiej przyjęta 15 lipca 2011 roku (IMO) nr MEPC.200(62) (Rezolucja MEPC.200(62)).
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 11 maja 2005 r. zmieniające rozporządzenie w sprawie portowych planów gospodarowania odpadami oraz pozostałościami ładunkowymi ze statków (Dz. U. z 2005 nr 88 poz. 747).
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 21 grudnia 2002 r. w sprawie portowych planów gospodarowania odpadami oraz pozostałościami ładunkowymi ze statków (Dz. U. z 2002 nr 236 poz. 1989).
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 21 grudnia 2002 r. w sprawie raportów dotyczących funkcjonowania i stopnia wykorzystania portowych urządzeń odbiorczych (Dz. U. 2002 nr 236 poz. 1988).
- Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2017/352 z 15 lutego 2017 r. ustanawiającym ramy w zakresie świadczenia usług portowych oraz wspólne zasady dotyczące przejrzystości finansowej portów (Dz. Urz. L Nr 57 z 3.3.2017 r.).

Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1315/2013 z dnia 11 grudnia 2013 r. w sprawie unijnych wytycznych dotyczących rozwoju transeuropejskiej sieci transportowej i uchylające decyzję nr 661/2010/UE (Dziennik Urzędowy Unii Europejskiej L 348/129 z 20.12.2013).

Szwankowski, S. (2011). *Porty morskie w procesie integracji europejskiej*. Gdańskie Studia Prawnicze, Tom IX/2001.

Traktat o Funkcjonowaniu Unii Europejskiej (Dziennik Urzędowy Unii Europejskiej C 326/47 z 26.10.2012).

Ustawa z dnia 5 sierpnia 2015 r. o zmianie ustawy o obszarach morskich Rzeczypospolitej Polskiej i administracji morskiej oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. z 2015 poz. 1642).

Ustawa z dnia 12 września 2002 r. o portowych urządzeniach do odbioru odpadów oraz pozostałości ładunkowych ze statków (Dz. U. z 2010 nr 230 poz. 1508).

Ustawa z dnia 18 września 2001 r. Kodeks morski, (t. jedn. Dz. U. 2016 poz. 66 ze zm.).

Ustawa z dnia 20 grudnia 1996 r. o portach i przystaniach morskich (Dz. U. z 2010 nr 33 poz. 179).

Ustawa z dnia 21 marca 1991 r. o obszarach morskich Rzeczypospolitej Polskiej i administracji morskiej (Dz. U. z 2016 poz. 2145).

Ustawa z dnia 16 marca 1995 r. o zapobieganiu zanieczyszczeniu morza przez statki (Dz. U. 2017 poz. 2000).