

DOROTA PYĆ

EFEKTYWNOŚĆ ŚRODKÓW OCHRONY W OBSZARACH MORSKICH O SZCZEGÓLNEJ WRAŻLIWOŚCI

Artykuł jest kontynuacją badań Autorki na temat obszarów specjalnych na morzach i oceanach. Morski obszar o szczególnej wrażliwości to taki obszar, który wymaga ochrony przed żeglugą niebezpieczną dla otoczenia, tzn. środowiska morskiego i jego zasobów.

Ustanowiono 11 obszarów morskich o szczególnej wrażliwości. Obszar taki może być wyznaczony „w i poza granicami morza terytorialnego włączając morze otwarte”. Międzynarodowa Organizacja Morska (IMO) dla obszaru morskiego o szczególnej wrażliwości wyznaczyła zasadnicze środki ochrony. Zalicza do nich: nowe schematy rozgraniczenia ruchu morskiego, zalecane szlaki morskie w celu zminimalizowania ryzyka wystąpienia wypadków morskich i rozlewów olejowych oraz możliwość wprowadzenia pilotażu obowiązkowego.

W 1990 r. IMO nadało status obszaru o szczególnej wrażliwości i Wielkiej Rafie Koralowej. Był to pierwszy obszar morski o szczególnej wrażliwości. Wprowadzono w nim obowiązek korzystania z usług australijskich pilotów podczas żeglugi przez Cieśninę Torresa, obowiązkowy system raportowania przez statki, dwukierunkowe trasy żeglugowe.

Autorka omawia Zachodnioeuropejski i Bałtycki obszar morski o szczególnej wrażliwości.

1. OBSZAR MORSKI O SZCZEGÓLNEJ WRAŻLIWOŚCI

1.1. PODEJŚCIE EKOSYSTEMOWE I PRZEZORNOŚCIOWE

Zintegrowane zarządzanie środowiskiem morskim i jego zasobami ze szczególnym uwzględnieniem bioróżnorodności morskiej wymaga spojrzenia na ocean światowy jak na jedną ekologiczną (*ecological unity*). Takie ujęcie odpowiada myśleniu ekosystemowemu¹. W doktrynie podejście ekosystemowe jest różnie definiowane². Komisja Bioróżnorodności OSPAR zdefiniowała je

¹ Por. G. Shepherd, *The Ecosystem Approach, Five Steps to Implementation*, Ecosystem Management Series, IUCN 2004, no. 3, s. 1–39.

² Zob. O. McIntyre, *The Emergence of an “Ecosystem Approach” to the Protection of International Watercourses under International Law*, RECIEL 13(1) 2004, s. 1–14.

jako „wszechstronne, zintegrowane zarządzanie działalnością człowieka oparte na dostępnej wiedzy naukowej dotyczącej ekosystemów i ich dynamiki, pochodzenia i wpływu działalności, które są zasadnicze ze względu na zdrowie ekosystemów morskich, jak również osiągnięcie zrównoważonego użytkowania dóbr ekosystemów i utrzymanie integralności ekosystemowej”³.

Obserwuje się tendencję do włączania kategorii podejścia ekosystemowego do umów międzynarodowych, których przedmiotem są żywe zasoby mórz⁴, jak również ochrona środowiska morskiego⁵. Mechanizm ekosystemowy jest często nie do końca rozpoznany i zastosowanie podejścia ekosystemowego może powodować trudności. Zgodnie z rozwijającym podejściem ekosystemowym środki ochrony będą wymagane nawet wtedy, gdy pewne skutki dla danego przypadku nie są jeszcze w pełni ustalone naukowo. Z tego punktu widzenia zasada przezorności (*precautionary principle*) lub podejście przezornościowe (*precautionary approach*) wspomagają podejście ekosystemowe. Niestety, doświadczenia pokazują, że musi dojść do wypadku lub katastrofy ekologicznej, żeby zostały wprowadzone konkretne środki przy zapewnieniu ich efektywnego wykonywania⁶. Wyjątek mogą stanowić obszary o szczególnej wrażliwości (*particularly sensitive sea areas* – PSSAs). Zasadnicze znaczenie w procesie ich ustanawiania przynajmniej się zasadzie przezorności i podejściu ekosystemowemu.

³ Komisja Bioróżnorodności, *Ekosystem Approach to Management of Human Activities*, BDC 2003, BDC 03/01/1-E Annex 13, s. 1.

⁴ Zob. R. Zaorski, *Eksploatacja biologicznych zasobów morza w świetle prawa międzynarodowego*, Gdynia 1967, s. 234.

⁵ Konwencja o bioróżnorodności z 1992 r. (*Convention on Biological Diversity* – CBD), która ma zastosowania zarówno do obszarów lądowych, jak i morskich w zakresie jurysdykcji terytorialnej, wyraźnie przyjęła podejście ekosystemowe w art. 8. Wśród umów regionalnych konwencja w sprawie ochrony środowiska północno-wschodniego Atlantyku (OSPAR) odnosi się do zachowania różnorodności morskiej i morskich ekosystemów. Zgodnie z artykułem 2(1)(a) OSPAR państwa – strony podejmą wszelkie możliwe kroki w celu zapobiegania i eliminowania zanieczyszczeń oraz podejmą niezbędne środki w celu ochrony obszaru morskiego przed negatywnymi skutkami działalności człowieka, tak żeby chronić zdrowie ludzi i zachować ekosystemy morskie oraz jeżeli jest to możliwe w praktyce – przywrócić do stanu poprzedniego obszary morskie, które zostały dotknięte negatywnymi czynnikami. Dodatkowo Załącznik V w sprawie ochrony i zachowania ekosystemów i różnorodności biologicznej obszaru morskiego wymaga rozwoju w zakresie zachowania ekosystemów morskich. Art. 2 załącznika V wymaga, żeby państwa – strony podjęły konieczne środki w zakresie ochrony i zachowania ekosystemów i bioróżnorodności obszaru morskiego, przywrócenia do stanu poprzedniego tam, gdzie to możliwe.

⁶ Stopień narażenia na niebezpieczeństwo obszarów przybrzeżnych Unii Europejskiej pokazały skutki wypadków tankowców „Erika” i „Prestige”. W następstwie zatonięcia „Eriki” w grudniu 1999 r., zmieniono dyrektywę 95/21/WE, trzy lata później – po zatonięciu tankowca „Prestige”, w grudniu 2002 r. Rada Unii Europejskiej zwróciła się do Komisji Europejskiej o przedstawienie propozycji wzmocnienia procedur kontroli państwa portu. W kwietniu 2004 r. Parlament Europejski przyjął rezolucję opracowaną przez tymczasową komisję ds. poprawy bezpieczeństwa morskiego (MARE). W przyjętych rozwiązaniach skupiono się przede wszystkim na zwiększeniu częstotliwości inspekcji statków w portach Unii Europejskiej.

1.2. POJĘCIE

Jedną z metod ochrony morza jest wyznaczanie obszarów o szczególnej wrażliwości (PSSAs) i wprowadzanie w ich granicach środków ochrony (*associated protective measures* – APMs)⁷. Morskie obszary o szczególnej wrażliwości, podobnie jak morskie obszary chronione na morzu otwartym (*high sea marine protected areas* – HSMPAs)⁸, wykształciły się z koncepcji morskich obszarów chronionych (*marine protected areas* – MPA). Ogólnie funkcjonowanie morskich obszarów chronionych w praktyce ocenia się pozytywnie. W doktrynie podkreśla się, że obszar morski o szczególnej wrażliwości jest rodzajem wyspecjalizowanego morskiego obszaru chronionego⁹. Uzasadnieniem wprowadzenia PSSAs jest uznanie, że pewna część zróżnicowanych pod względem położenia obszarów morskich, ze względu na swoją ekologiczną, oceanograficzną i społeczno-gospodarczą charakterystykę, jest szczególnie narażona na zagrożenia wynikające z żeglugi międzynarodowej i wymaga objęcia jej specjalną ochroną. „Mnożenie” standardów w zakresie globalnego bezpieczeństwa na morzu i walki z zanieczyszczeniami w środowisku morskim nie jest na tyle efektywne, żeby skutecznie zmniejszyć ryzyko w takich szczególnych rejonach na morzu. Dotyczy to głównie obszarów morskich położonych poza granicami morza terytorialnego, morskich szlaków międzynarodowych i archipelagowych, gdzie zdolność państw nadbrzeżnych do podejmowania dodatkowych działań ochronnych jest ograniczona.

Prawo międzynarodowe pozwala na wprowadzanie różnych mechanizmów wzmocnienia kontroli nad żeglugą międzynarodową w obszarach o szczególnej wrażliwości w celu ochrony środowiska morskiego i zasobów morza. Koncepcja PSSAs pojawiła się pod koniec lat 70. ubiegłego wieku¹⁰, jednak dopiero od kilkunastu lat państwa decydują się na korzystanie z możliwości, jakie daje ta koncepcja. W działaniach rządów państw można jednak zauważyć, że nie wykorzystują one całego możliwego do posłużenia się w danym przypadku potencjału instrumentów i środków ochrony, które zapewnia konstrukcja PSSAs. Koncepcja obszaru morskiego o szczególnej wrażliwości jest mechanizmem pozwalającym na wprowadzanie środków ochrony przed zagrożeniami

⁷ Por. J. Roberts, *Protecting Sensitive Marine Environments: The Role and Application of Ships' Routing Measures*, *The International Journal of Marine and Coastal Law*, vol. 20, no. 1, Koninklijke Brill NV, 2005, s. 135–159.

⁸ Zob. Ch. Schwarte, L. Siegele, *Marine protected areas on the high seas? An introductory guide to the legal issues surrounding the establishment of marine protected areas on the high seas*, *Foundation for International Environmental Law and Development – FIELD*, 2008, s. 2–43.

⁹ Zob. L. de la Fayette, *The Marine Environment Protection Committee: The Conjunction of the Law of the Sea and International Environmental Law*, *International Journal of Marine and Coastal Law*, 16(2001), s. 186.

¹⁰ Koncepcja PSSA po raz pierwszy została sformułowana w rezolucji 9 *International Conference on Tanker Safety and Pollution Prevention (TSPP)* w lutym 1978 r.

wynikającymi z żeglugi międzynarodowej. Mechanizm ten nie ogranicza wolności mórz¹¹. Inne zagrożenia w obszarach PSSAs są regulowane odrębnymi reżimami¹².

1.3. PODSTAWA USTANOWIENIA

Morski obszar o szczególnej wrażliwości to taki obszar, który wymaga szczególnej ochrony przed żeglugą niebezpieczną dla otoczenia – środowiska morskiego i jego zasobów. Reżim prawny PSSAs nie został uregulowany w umowie międzynarodowej. Opiera się na rezolucji IMO¹³. Konstrukcja wytycznych zawartych w rezolucji IMO A.927(22) pozwala na wprowadzanie środków ograniczających „wolność” żeglugi międzynarodowej w obrębie obszaru morskiego o szczególnej wrażliwości. Podstawy prawne do wprowadzania środków ochrony znajdują się w wielu różnych umowach międzynarodowych opracowywanych głównie pod auspicjami IMO, na przykład: w konwencji o zapobieganiu zanieczyszczeniu morza przez statki z 1973 r. (MARPOL 1973/1978) z załącznikami¹⁴, konwencji o bioróżnorodności z 1992 r. (CBD)¹⁵, konwencji o ochronie środowiska morskiego obszaru Morza Bałtyckiego z 1992 r. (konwencja helsińska)¹⁶, konwencji o obszarach wodno-błotnych z 1971 r. (konwencja ramsarska)¹⁷, konwencji o ochronie światowego dziedzictwa kulturowego i przyrodniczego z 1972 r., konwencji o ochronie wędrownych gatunków dzikich zwierząt z 1979 r. (konwencja bońska), porozumieniu ASCOBANS 1991 r. i konwencji OSPAR.

Ustanowiono jedenaście obszarów morskich o szczególnej wrażliwości (zob. tab. 2). Są to:

- Wielka Rafa Koralowa (*Great Barrier Reef*) 1990 r.¹⁸ – Australia,
- Cieśnina Torresa 2005 r. – Australia i Papua Nowa Gwinea¹⁹,
- *Archipelago of Sabana-Camaguey* 1997 r.²⁰ – Kuba,
- *Malpeo Island* 2002 r.²¹ – Kolumbia,

¹¹ Na temat wolności rybołówstwa morskiego zob. szerzej: M.H. Koziński, „Wolność” rybołówstwa morskiego, Prawo Morskie, 2005, t. XXI, s. 309–325.

¹² Zob. L. de la Fayette, *op. cit.*, s. 186.

¹³ Rezolucje IMO: A.720(17), A.885(1), A. 927(22) oraz A.982(24).

¹⁴ Dz.U. z 1987 r., Nr 17, poz. 101.

¹⁵ Dz.U. z 1995 r., Nr 118, poz. 565.

¹⁶ Dz.U. z 2000 r., Nr 28, poz. 346.

¹⁷ Dz.U. z 1978 r., Nr 7, poz. 24, 25.

¹⁸ Rezolucja MEPC 44(30).

¹⁹ Rezolucja MEPC.133(53) Wyznaczenie obszaru morskiego szczególnie wrażliwego (PSSA) w Cieśninie Torresa jako części Wielkiej Rafy Koralowej.

²⁰ Rezolucja MEPC 74(40).

²¹ Rezolucja MEPC 97(47).

- *Florida Keys* 2002 r.²² – USA,
- *Wadden Sea* 2002 r.²³ – Północna Europa (Dania, Niemcy, Holandia),
- *Paracas National Reserve* 2003 r.²⁴ – Peru,
- *Western European Waters* 2004 r.²⁵ wokół państw Europy Zachodniej (Irlandia, Wielka Brytania, Belgia, Francja, Hiszpania, Portugalia),
- Morze Bałtyckie 2005 r.²⁶ (Dania, Estonia, Finlandia, Niemcy, Litwa, Łotwa, Polska i Szwecja),
- obszary wokół Wysp Kanaryjskich 2005 r.²⁷ – Hiszpania,
- Archipelag Galapagos 2005 r.²⁸ – Ekwador²⁹.

1.4. KRYTERIA USTANOWIENIA

Obszar morski o szczególnej wrażliwości może być wyznaczony „w i poza granicami morza terytorialnego włączając morze otwarte”³⁰. Dany obszar musi spełniać określone kryteria, żeby mógł być wyznaczony jako PSSA. Wprowadzono trzy główne grupy kryteriów. Po pierwsze, proponowany obszar powinien spełnić co najmniej jedno z kryteriów zawartych w wytycznych IMO – ekologiczne, społeczno-gospodarcze i naukowe. Po drugie, musi być narażony na zagrożenia wynikające z żeglugi międzynarodowej³¹ i wreszcie – zaproponowane środki ochrony (APMs) dla danego obszaru muszą pozostawać w ramach kompetencji IMO.

²² Rezolucja MEPC 98(47).

²³ Rezolucja MEPC 101(48).

²⁴ Rezolucja MEPC.106(49) z dnia 10.07.2003 r. Wyznaczenie Rezerwatu Narodowego Paracas jako obszaru morskiego szczególnie wrażliwego.

²⁵ Rezolucja MEPC 121(52).

²⁶ Rezolucja MEPC.136(53) Wyznaczenie obszaru Morza Bałtyckiego szczególnie wrażliwym obszarem morskim.

²⁷ Rezolucja wyznacza PSSA i dodatkowe środki ochrony (APMs): trasy rozgraniczenia ruchu, obszary wyłączone z ruchu, obowiązkowy system raportowania (CANREP); rezolucja MEPC.134(53) Wyznaczenie Wysp Kanaryjskich obszarem morskim szczególnie wrażliwym (PSSA).

²⁸ Rezolucja MEPC.135(53) Wyznaczenie Archipelagu Galapagos obszarem morskim szczególnie wrażliwym (PSSA). Warto zwrócić uwagę na inną rezolucję, która zawiera szczegóły dotyczące nowego obowiązkowego systemu meldunkowego dla statków (GALREP) w obszarze morskim szczególnie wrażliwym (PSSA) wokół Wysp Galapagos. Jest to rezolucja MSC.229(82) z 5.12.2006 r. Ustanowienie nowego obowiązkowego systemu meldunkowego dla statków *in the Galapagos PSSA* (GALREP).

²⁹ UNESCO wpisało Wyspy Galapagos na listę zagrożonego dziedzictwa ludzkości z powodu degradacji środowiska, związanej z napływem turystów, imigracją i pojawieniem się gatunków napływowych.

³⁰ Załącznik 2, IMO Res., 4.3.

³¹ Warunkiem przyznania statusu szczególnie wrażliwego obszaru morskiego jest zagrożenie niszczeniem wynikające z żeglugi międzynarodowej, z uwzględnieniem: charakterystyki ruchu statków (czynniki eksploatacyjne, typy statków, przewożone substancje szkodliwe) oraz czynników naturalnych: hydrograficznych, meteorologicznych, oceanograficznych.

Do kryteriów ekologicznych zalicza się: unikatowość lub rzadkość występowania w środowisku rzadkich, narażonych lub zagrożonych gatunków występujących tylko na jednym obszarze (*uniqueness*); obszar jako środowisko podstawowe danego gatunku lub o podstawowym znaczeniu dla życia dużego ekosystemu morskiego (*critical habitat*); zależność – procesy ekologiczne takich obszarów są w dużym stopniu zależne od biotycznie skonstruowanych systemów, na przykład rafy koralowe (*dependency*); reprezentatywność – obszary, które realizują wysoko reprezentatywne procesy ekologiczne lub mają reprezentatywne typy środowisk lub inne charakterystyki naturalne (*representativeness*); zróżnicowanie – obszary, które charakteryzują się dużą różnorodnością gatunków lub genetyczną, lub zawierają wysoko zróżnicowane ekosystemy, środowiska i społeczności (*diversity*); produktywność – obszar, który ma wysoką naturalną produktywność biologiczną (*productivity*); obszar, który stanowi środowisko rozmnażania się lub pielęgnacji młodych osobników gatunków morskich (*spawning or breeding grounds*); naturalność – obszar, który ma wysoki stopień naturalności, wskutek braku ingerencji człowieka (*naturalness*); integralność – obszar, który jest jednostką funkcjonalną biologicznie, całością ekologiczną efektywną i samodzielną (*integrity*); wrażliwość – obszar, który jest silnie podatny na degradację spowodowaną czynnikami naturalnymi lub działalnością ludzką (*vulnerability*); znaczenie biogeograficzne – obszar, który zawiera rzadkie wartości biogeograficzne lub jest reprezentatywny dla typu biogeograficznego (*biogeographic importance*).

Wśród kryteriów społeczno-gospodarczych są: korzyści gospodarcze (*economic benefit*); szczególne znaczenie obszaru dla turystyki i wypoczynku (*recreation*); korzyści dla społeczności – obszar ma szczególne znaczenie dla życia oraz potrzeb kulturowych społeczności lokalnej (*human dependency*). Natomiast kryteria naukowe obejmują: badania naukowe – obszar jest przedmiotem dużego zainteresowania naukowego (*research*); studia bazowe i monitorujące – obszar charakteryzuje się odpowiednimi warunkami bazowymi ze względu na faunę i florę lub charakterystykę środowiskową (*baseline and monitoring studies*); edukację – obszar umożliwia zademonstrowanie szczególnych zjawisk naturalnych (*education*)³². Komitet Ochrony Środowiska Morskiego Międzynarodowej Organizacji Morskiej (MEPC IMO) stwierdza, kiedy dany obszar spełnia warunki i może być wyznaczony przy zaproponowaniu APMs przy rozpatrzeniu przez właściwy komitet lub podkomitet (MSC³³ lub NAV³⁴).

³² Zob. G. Kelleher, Ch. Bleakley, S. Wells, *A Global Representative System of Marine Protected Areas*, The Great Barrier Reef Marine Park Authority, The World Bank, The World Conservation Union (IUCN), 1995, s. 7–8.

³³ Komitet Bezpieczeństwa na Morzu (MSC) Międzynarodowej Organizacji Morskiej (IMO).

³⁴ Podkomitet ds. Bezpieczeństwa Żeglugi (NAV) Międzynarodowej Organizacji Morskiej (IMO).

Rządy państw we wspólnym interesie są wzywane do przedkładania wypracowanych propozycji dla danego obszaru³⁵.

1.5. ŚRODKI OCHRONY

Międzynarodowa Organizacja Morska wyznaczyła podstawowe środki ochrony (*associated protective measures* – APMs)³⁶ dla obszaru morskiego o szczególnej wrażliwości. Zalicza się do nich przede wszystkim: nowe schematy rozgraniczenia ruchu morskiego, zalecane szlaki morskie, których celem jest zminimalizowanie ryzyka wystąpienia wypadków morskich i rozlewów olejowych oraz możliwość ewentualnego wprowadzenia pilotażu obowiązkowego³⁷. Wszystkie środki ochrony można podzielić na trzy kategorie: środki dostępne w ramach istniejących instrumentów IMO; środki, które nie istnieją, ale „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) UNCLOS³⁸.

Pierwsze dwie kategorie mogą być stosowane przez państwa nadbrzeżne w obszarach ich jurysdykcji niezależnie od wyznaczenia obszaru jako PSSA, natomiast w trzeciej kategorii środków wyznaczenie PSSA odgrywa podstawową rolę. Jeżeli państwa nadbrzeżne mogą udoskonalać istniejące międzynarodowe standardy bez szczególnych wymogów dla obszarów *clearly defined*

³⁵ *Identification and Protection of Special Areas and Particularly Sensitive Sea Area, Designation of the Baltic Sea as a Particularly Sensitive Sea Area, Submitted by Denmark, Estonia, Finland, Germany, Latvia, Lithuania, Poland and Sweden*, MEPC.51/8/1, 2003, (HELCOM HABITAT 6/2004, Document 5.2./2, Attachment 2).

³⁶ Na temat podstawy prawnej dla APMs zob. *Observation of the author as a member of the Correspondence Group*, MEPC 53/8/2, § 14.7.

³⁷ D. P y ć, *Morskie obszary chronione na morzu otwartym*, Prawo Morskie, 2005, t. XXI, s. 89 i nast.

³⁸ Art. 211(6a) UNCLOS wyraźnie stanowi, że jeżeli międzynarodowe normy i standardy, przewidziane w ust. 1, nie są odpowiednie ze względu na szczególne okoliczności i państwo nadbrzeżne ma uzasadnione podstawy, żeby sądzić, że określony, wyraźnie oznaczony obszar w jego wyłącznej strefie ekonomicznej jest obszarem, w którym ze względu na uznane przyczyny techniczne związane z jego warunkami oceanograficznymi i ekologicznymi, ze sposobem wykorzystania tego obszaru lub ochroną jego zasobów i szczególnym charakterem żeglugi po nim, wymagane jest przyjęcie specjalnych środków mających moc wiążącą w celu zapobiegania zanieczyszczeniu ze statków, państwa nadbrzeżne mogą, po odpowiednich konsultacjach z innymi zainteresowanymi państwami, prowadzonych za pośrednictwem właściwej organizacji międzynarodowej, skierować do tej organizacji zawiadomienie dotyczące tego obszaru, oparte na świadectwach naukowych i technicznych, a także informację o niezbędnych urządzeniach przyjmujących. W ciągu 12 miesięcy od otrzymania takiego zawiadomienia organizacja ustala, czy warunki na takim obszarze odpowiadają wyżej wymienionym wymaganiom. Jeżeli organizacja tak ustali, to państwa nadbrzeżne mogą, w odniesieniu do takiego obszaru, wydawać ustawy i inne przepisy prawne dla zapobiegania, zmniejszania i kontroli zanieczyszczenia ze statków, wprowadzając w życie takie międzynarodowe normy i standardy lub metody nawigacyjne, jakie według organizacji mogą mieć zastosowanie do obszarów specjalnych. Te ustawy i inne przepisy prawne mają zastosowanie do obcych statków dopiero po upływie 15 miesięcy od czasu przedłożenia organizacji takiego zawiadomienia, Dz.U. z 2002 r., Nr 59, poz. 543.

ich wyłącznych stref ekonomicznych³⁹, mogą one przedkładać IMO propozycje dotyczące przyjęcia specjalnych obowiązkowych środków. Te dodatkowe przepisy i regulacje mogą także wykraczać poza standardy międzynarodowe, z wyjątkiem CDEMs (*construction, design, equipment, manning*), ale zawsze wymagają zgody IMO.

Środki ochrony (APMs) dla obszarów o szczególnej wrażliwości są ograniczone do działań podejmowanych w ramach przyjętych przez Międzynarodową Organizację Morską (IMO). Zalicza się do nich: oznaczenie obszaru jako obszaru specjalnego⁴⁰ zgodnie z postanowieniami Załącznika I, II, V lub obszaru kontroli emisji SO_x zgodnie z postanowieniami Załącznika VI do konwencji MARPOL 73/78⁴¹, lub zastosowanie specjalnych restrykcji dotyczących usuwania substancji szkodliwych w stosunku do statków znajdujących się na takim obszarze; przyjęcie systemów wyznaczania tras żeglugowych oraz raportowania ich pozycji w pobliżu lub wewnątrz tego obszaru, zgodnie z konwencją SOLAS 74 oraz Ogólnymi wymaganiami dotyczącymi tras żeglugowych⁴² i Wytycznymi oraz kryteriami do systemu raportowania statku⁴³. W obszarze specjalnym statki obowiązują wymogi w zakresie ochrony środowiska morskiego. Wszystkie statki, które przewożą oleje, muszą mieć możliwość przechowywania resztek olejowych na burcie przez systemy przelewowe lub rozładowywania ich za pomocą urządzeń lądowych. Muszą być wyposażone w odpowiednie urządzenia: monitoring, system kontrolny rozładowywania oleju, system oddzielania wody zaolejonej, urządzenia filtracyjne, zbiorniki resztkowe i osadowe, rurociągi i urządzenie pompowe⁴⁴. W obszarach morskich o szczególnie dużym natężeniu ruchu statków i niskiej wymianie wód (morza zamknięte lub półzamknięte⁴⁵), takich jak: Morze Bałtyckie, Morze Śródziemne, Morze Czarne, Morze Czerwone wraz z zatokami, Morze Północne, rejon Wielkich Karaibów i obszar Antarktyki (zob. tab. 1) wprowadzono całkowity zakaz usuwania

³⁹ Por. art. 211 Konwencji o prawie morza z 1982r.; Dz.U. z 2002 r., Nr 59, poz. 543.

⁴⁰ Obszary specjalne to rejony szczególnie podatne na zanieczyszczenia olejami, w których obowiązuje całkowity zakaz zrzutów olejów, z wyjątkiem istotnych i udowodnionych przypadków. Konwencja MARPOL 73/78 obszarami specjalnymi ustanowiła: Morze Bałtyckie, Morze Śródziemne, Morze Czarne, Morze Czerwone wraz z zatokami. Lista obszarów specjalnych została poszerzona o obszar Zatoki Adenkiej, obszar Antarktyki, północno-zachodnie wody europejskie, obszar Omanu na Morzu Arabskim i wody Afryki Południowej (Załącznik I do konwencji MARPOL 73/78); tekst konwencji MARPOL 73/78 w Dz.U. z 1987 r., Nr 17, poz. 101.

⁴¹ Obszar Morza Bałtyckiego i Morza Północnego są wyszczególnione jako Obszary Specjalnej Kontroli Emisji Tlenków Siarki (SECA); Załącznik VI – Dz.U. z 2005 r., Nr 202, poz. 1679.

⁴² IMO, Res A.572(14).

⁴³ Res. MSC.43(64).

⁴⁴ W znowelizowanym Załączniku II do konwencji MARPOL 73/78 obszarem specjalnym, w którym wprowadza się całkowity zakaz wszystkich zrzutów, jest Antarktyka.

⁴⁵ Zob. art. 70 UNCLOS.

plastiku do morza oraz zrzutu jakichkolwiek innych śmieci ze statków do wód przybrzeżnych i w obszarach specjalnych⁴⁶.

Tabela 1. Obszary specjalne (*special areas – SAs*)

Daty przyjęcia, wejścia w życie i wykonywania postanowień dotyczących obszaru specjalnego		
Obszar specjalny	Data przyjęcia Data wejścia w życie	Wykonywanie
Załącznik I. Przepisy o zapobieganiu zanieczyszczeniu olejami do konwencji MARPOL 73/78		
Morze Śródziemne	2.11.1973 2.10.1983	2.10.1983
Morze Bałtyckie	2.11.1973 2.10.1983	2.10.1983
Morze Czarne	2.11.1973 2.10.1983	2.10.1983
Morze Czerwone	2.11.1973 2.10.1983	brak notyfikacji
Zatoki („Gulfs” area)	2.11.1973 2.10.1983	1.08.2008
Zatoka Adeńska	1.12.1987 1.04.1989	brak notyfikacji
Obszar Antarktyki	16.11.1990 17.03.1992	17.03.1992
Północno-zachodnie wody europejskie	25.09.1997 1.02.1999	1.08.1999
Obszar Omanu na Morzu Arabskim	15.10.2004 1.01.2007	brak notyfikacji
Wody Afryki Południowej	13.10.2006 1.03.2008	1.08.2008
Załącznik II. Przepisy o zapobieganiu zanieczyszczeniu szkodliwymi substancjami ciekłymi przewożonymi luzem do konwencji MARPOL 73/78		
Obszar Antarktyki	30.10.1992 1.07.1994	1.07.1994
Załącznik V. Przepisy o zapobieganiu zanieczyszczeniu śmieciami ze statków do konwencji MARPOL 73/78		
Morze Śródziemne	2.11.1973 31.12.1988	brak notyfikacji
Morze Bałtyckie	2.11.1973 31.12.1988	1.10.1989
Morze Czarne	2.11.1973 31.12.1988	brak notyfikacji
Morze Czerwone	2.11.1973 31.12.1988	brak notyfikacji

⁴⁶ Zgodnie z Załącznikiem V do konwencji MARPOL 73/78 władze państwa-strony konwencji mają obowiązek wyposażenia portów i terminali w urządzenia do przyjmowania śmieci (odpadów) ze statków.

cd. tabeli 1

Obszar specjalny	Data przyjęcia Data wejścia w życie	Wykonywanie
Zatoki („Gulfs” area)	2.11.1973 31.12.1988	1.08.2008
Morze Północne	17.10.1989 18.02.1991	18.02.1991
Obszar Antarktyki	16.11.1990 17.03.1992	17.03.1992
Region Wielkich Karaibów z Zatoką Meksykańską i Morzem Karaibskim	4.07.1991 4.04.1993	brak notyfikacji
Załącznik VI. Przepisy o zapobieganiu zanieczyszczeniu powietrza przez statki do konwencji MARPOL 73/78		
Morze Bałtyckie	26.09.1997 10.05.2005	19.05.2006
Morze Północne	22.07.2005 22.11.2006	22.11.2007

Źródło: opracowanie własne na podstawie www.imo.org

Cały obszar PSSA lub jego część mogą otrzymać „status obszaru, którego należy unikać” (*area to be avoided*). Obszar taki może być chroniony przez zastosowanie innych systemów wytyczania tras żeglugowych, rozgraniczania ruchu statków (*traffic separation scheme*) lub raportowania pozycji⁴⁷. Jeszcze inna możliwość to opracowanie i przyjęcie dodatkowych środków, które mają na celu ochronę wyznaczonych obszarów morskich przed niszczeniem środowiska przez statki, takich jak obowiązkowe procedury pilotażowe lub systemy zarządzania ruchem statków. Przykładem środków ochrony, które nie są przedmiotem umów międzynarodowych w ramach IMO, jest ustanowienie obowiązkowych przepisów dotyczących pilotażu przy wybrzeżach Australii w granicach PSSA Wielkiej Rafy Koralowej⁴⁸.

⁴⁷ Wyznaczenie tras żeglugowych, w szczególności dla statków przewożących ładunki niebezpieczne lub zanieczyszczające (*dangerous and polluting goods*), inspekcje i wprowadzanie systemów kontroli ruchu morskiego (*vessel traffic services – VTS*) oraz systemu automatycznej identyfikacji statków (*Automatic Identification of Ships – AIS*) i jego integracja z innymi systemami, w tym z VTS, jak również rozbudowanie dostępu i korzystania z systemu map elektronicznych (*Electronic Chart Display and Information System – ECDIS*) i wprowadzanie go przede wszystkim w dużych portach na pewno sprzyja zmniejszeniu prawdopodobieństwa wystąpienia poważnego wypadku morskiego, o skutkach katastrofalnych dla środowiska i przyrody morskiej.

⁴⁸ Uznano, że podstawę prawną stanowią wytyczne zawarte w rezolucji A.927(22), chociaż nie jest ona prawnie wiążąca dla państw.

Istniejące środki ochrony w ramach IMO⁴⁹ można podzielić na cztery kategorie⁵⁰: systemy tras żeglugowych (*ship routing systems*), systemy raportowania statków (*ship reporting systems*), systemy kontroli ruchu statków morskich (*vessel traffic service systems*)⁵¹, ograniczenia zrzutu i emisji (*discharge and emission restrictions*). W kategorii pierwszej – systemów tras żeglugowych – wyróżnia się: systemy (schematy) rozgraniczenia ruchu (*traffic separation schemes*), rejony, których należy unikać (*areas to be avoided*), rejony zamknięte dla kotwiczenia (*no anchoring areas*), przybrzeżną strefę ruchu (*inshore traffic zone*), trasy głębokowodne (*deep water routes*), obszary, w których należy kierować się przezornością (*precautionary areas*), zalecane trasy (*recommended routes*). Systemy raportowania statków opierają się na wytycznych i kryteriach dla systemów raportowania statków Międzynarodowej Organizacji Morskiej⁵². Mają charakter obowiązkowy lub dobrowolny. Ograniczenia zrzutu i emisji wiążą się z konstrukcją obszaru specjalnego z konwencji MARPOL 73/78 i wymaganiami wprowadzonymi dla obszarów kontroli emisji SO_x z Załącznika VI do konwencji MARPOL 73/78 oraz specjalnymi ograniczeniami zrzutów w obszarach o szczególnej wrażliwości (*special discharge restrictions for PSSAs*).

Ponadto jest grupa środków ochrony, które określa się jako możliwe środki ochrony w obszarach o szczególnej wrażliwości (*possible protection measures for PSSAs*). W granicach morza terytorialnego mogą to być: wymagania w zakresie specjalnego planowania przeływu (*special passage planning requirements*), specjalne wymagania w zakresie kotwiczenia (*special anchoring requirements*), specjalne ograniczenia działalności (*special activity restrictions*), ograniczenia zrzutów (*discharge restrictions*), ograniczenia emisji zanieczyszczeń z powietrza (*air pollution limitations*).

Odwołując się jeszcze raz do artykułu 211(6) UNCLOS, warto zwrócić szczególną uwagę na opis kryteriów oceanograficznych i warunków ekologicznych, które stanowią podstawę do uznania danego obszaru za szczególnie wrażliwy i dlatego narażonego bardziej na zagrożenia środowiska i zasobów morskich wynikające z żeglugi⁵³. Praktyka potwierdza w tym zakresie wysoką

⁴⁹ Warto zwrócić uwagę na konstrukcję zbliżoną do PSSA. Są to obszary morskie o wysokim ryzyku dla środowiska (*Marine Environmental High Risk Areas – MEHRAs*). W odróżnieniu od PSSA nie ma ona zasięgu międzynarodowego, a jedynie krajowy i jest to inicjatywa Wielkiej Brytanii. Ma na celu poprawę bezpieczeństwa żeglugi i wzrost ochrony środowiska morskiego wyłącznie w granicach morza terytorialnego, a jej głównym środkiem ochrony jest przede wszystkim dążenie do wzrostu świadomości na temat problemów wynikających z żeglugi. Do wyznaczenia takiego obszaru nie jest potrzebna zgoda IMO, tak jak w przypadku PSSA, zob. HMSO, *Safer Ships, Cleaner Seas*, Report of Lord Donaldson's Inquiry into the Prevention of Pollution from Merchant Ships, Londyn 1994 (paragraf 14.118).

⁵⁰ IMO Sub-Committee on Safety of Navigation, *Routeing of Ships, Ships Reporting and Related Matters*, NAV.51/WP.6/Add.1., 10.06.2005 r.

⁵¹ IMO *Guidelines for Vessel Traffic Services*, A.857(20).

⁵² Rezolucja IMO 43(46).

⁵³ Zob. też. A. Straburzyński, *Wolności komunikacyjne w wyłącznej strefie ekonomicznej*, Prawo Morskie, 1999, t. XI, s. 93–103.

niezgodność (*noncompliance*) i nieadekwatność istniejących międzynarodowych reguł i standardów. Postulowanym rozwiązaniem są propozycje środków ochrony, które mogą być stosowane w obszarze wyłącznej strefy ekonomicznej na wzór tych, które są dopuszczane w granicach morza terytorialnego.

Ponadto do dodatkowych środków ochrony (*additional measures*) w grupie możliwych środków znajdują się: środki zmniejszania potencjalnych szkód w środowisku morskim pochodzących z żeglugi w obszarach o szczególnym charakterze pod względem wrażliwości na zanieczyszczenia (na przykład obszary, w których wprowadzono zakaz kotwiczenia analogiczny do tego, który istnieje w PSSA *Florida Keys*), oraz odrębne propozycje poprawek do istniejących lub nowych instrumentów, które są wymagane i oparte na procedurach IMO.

Tabela 2. Środki ochrony w obszarach morskich o szczególnej wrażliwości (*particularly sensitive sea areas – PSSAs*)

Obszar	Państwo	Podstawa ustanowienia	Środki ochrony (APMs)
Wielka Rafa Koralowa (<i>Great Barrier Reef</i>)	Australia	MEPC.44(30) wrzesień 1990 r.	– obowiązkowy system pilotażu (<i>Pilotage System Mandator Reporting – GBR</i>)
Archipelago of Sabana-Camaguey	Kuba	MEPC.74(40) wrzesień 1997 r.	– system rozgraniczenia ruchu (<i>traffic separation scheme</i>) – rejon, którego należy unikać (<i>area to be avoided</i>) – zakazy zrzutu (<i>discharge prohibitions</i>)
Malpeo Island	Kolumbia	MEPC.97(47) marzec 2002 r.	– rejony, których należy unikać
Floryda Keys	Stany Zjednoczone Ameryki Północnej	MEPC.98(47) marzec 2002 r.	– cztery rejony, których należy unikać – trzy rejony obowiązkowo zamknięte dla kotwiczenia (<i>mandatory no anchoring areas</i>)
Wadden Sea	Północna Europa (Dania, Niemcy, Holandia)	MEPC.101(48) październik 2002 r.	– obowiązek raportowania (<i>compulsory reporting</i>) i kontrola tras (<i>traffic surveillance</i>) – system rozgraniczenia ruchu – trasa głębokowodna (<i>deepwater route</i>) – zalecany i obowiązkowy pilotaż (<i>recommended and compulsory pilotage</i>) – obszar specjalny MARPOL 73/78

cd. tabeli 2

Obszar	Państwo	Podstawa ustanowienia	Środki ochrony (APMs)
Paracas National Reserve	Peru	MEPC.106(49) lipiec 2003 r.	– rejon, którego należy unikać
Western European Waters	Obszar morski wokół państw Europy Zachodniej (Irlandia, Wielka Brytania, Belgia, Francja, Hiszpania, Portugalia)	MEPC.121(52) październik 2004 r.	– obowiązki raportowania dla tankowców jednokadłubowych przewożących oleje ciężkie (<i>reporting obligations for single hull tankers carrying heavy grades of fuel oil</i>)
Cieśnina Torresa	Australia i Papua Nowa Gwinea	MEPC.133(53) lipiec 2005	– dwukierunkowe trasy żeglugowe
Morze Bałtyckie	Dania, Estonia, Finlandia, Niemcy, Litwa, Łotwa, Polska i Szwecja	MEPC.136(53) lipiec 2005 r.	– system rozgraniczenia ruchu (nowe i istniejące po zmianach) – trasa głębokowodna – rejony, których należy unikać – system raportowania i pilotażu – obszar specjalny MARPOL 73/78 – obszar kontroli emisji SO _x (<i>SO_x Emission Control Area</i>)
Obszary wokół Wysp Kanaryjskich	Hiszpania	MEPC.134(53) lipiec 2005 r.	– pięć rejonów, których należy unikać – dwie zalecane trasy (<i>recommended routes</i>) – obowiązkowy system raportowania przez statki (<i>mandatory ship reporting system</i>).
Archipelag Galapagos	Ekwador	MEPC.135(53) lipiec 2005 r.	– rejon, którego należy unikać

Źródło: opracowanie własne.

W aspekcie ochrony morza i środków, które mają jej służyć, warto wspomnieć o miejscach schronienia. Miejsca schronienia stały się tematem dyskusji na wielu forach, nie tylko IMO, szczególnie po wypadkach tankowców „Castor” i „Prestige”. Zwraca się uwagę, że miejsce schronienia jest bardziej elastyczną koncepcją niż port, ponieważ pozwala na wprowadzanie rozwiązań umożliwiających faktyczne schronienie statku na wodach osłoniętych, w miejscu, w którym uszkodzenie statku może być poddane ocenie oraz można przeprowadzić ewentualne naprawy w wodzie lub przeładować ładunek na inny statek⁵⁴.

⁵⁴ Szerzej na temat miejsca schronienia por. Biuletyny PRS; <http://www.prs.pl>.

2. OCHRONA OBSZARÓW MORSKICH O SZCZEGÓLNEJ WRAŻLIWOŚCI W PRAKTYCE

2.1. WIELKA RAFA KORALOWA

W 1990 r. IMO nadała status obszaru o szczególnej wrażliwości Wielkiej Rafie Koralowej (*Great Barrier Reef*)⁵⁵. Jest to pierwszy obszar morski, który został uznany jako PSSA. W 1991 r. Australia wprowadziła w tym obszarze obowiązkowy pilotaż (*compulsory pilotage*) na podstawie prawa krajowego. W tym samym roku IMO zaleciła, żeby wszystkie statki o długości ponad 70 m i wszystkie tankowce przewożące oleje, chemikaliowce i gazowce korzystały z usług australijskich pilotów podczas żeglugi przez Cieśninę Torresa. Następnie w 1996 r. IMO wprowadziła obowiązkowy system raportowania przez statki, zwany REEFREP (*Mandatory Ship Reporting System*), w Cieśninie Torresa i wewnętrznej trasie żeglugowej Wielkiej Rafy Koralowej (*Inner Route of GBR*). W 2003 r. IMO przyjęła zmiany do REEFREP oraz wprowadziła dwukierunkowe trasy żeglugowe (*Two-way Route*) w obszarze Wielkiego Północno-Wschodniego Kanału Cieśniny Torresa (*Great North-East Chanel of Torres Strait*).

Odnośnie do obowiązkowego pilotażu – statki powinny kierować się wymaganiami australijskiego systemu pilotażu dla statków handlowych o długości 70 m i większej lub dla tankowców, chemikaliowców, gazowców, niezależnie od ich wielkości, jeżeli operują w określonych w rezolucji rejonach⁵⁶. Poszerzenie obszaru PSSA Wielkiej Rafy Koralowej o Cieśninę Torresa nastąpiło w wyniku przyjęcia rezolucji IMO w 2005 r.⁵⁷. Wzbudziło to wiele sprzeciwów w związku z obowiązkowym pilotażem w tej cieśninie. Australia w nocy⁵⁸ z 16.05.2006 r. wyjaśniła swoje stanowisko, a IMO wypowiedziało się w tej kwestii stanowiska Australii⁵⁹, podkreślając, że rezolucja MEPC.133(53) ma charakter zalecenia. Australia zgodziła się z tym stanowiskiem, ale nie zgodziła się z pewnymi punktami widzenia organizacji żeglugowych. Delegacja singapurska podniosła, że rezolucja IMO nie jest podstawą prawną do wprowadzenia obowiązkowego pilotażu i wezwała Australię, żeby złagodziła swoje przepisy. W dyskusji podnoszono, że Cieśnina Torresa jest używana do żeglugi międzynarodowej i jej status prawny został uregulowany w części III UNCLOS. Na tej podstawie wszystkie statki korzystają z prawa przejścia tranzytowego. Spór pomiędzy Australią i kilkoma innymi państwami dotyczy interpretacji

⁵⁵ Rezolucja MEPC 44(30).

⁵⁶ Rezolucja z 2005 r. Wyznaczenie obszaru morskiego szczególnie wrażliwego (PSSA) w Cieśninie Torresa jako części Wielkiej Rafy Koralowej, MEPC.133(53).

⁵⁷ Rezolucja MEPC.133(53).

⁵⁸ *Australia Marine Notices* z 16.05.2006 r., Nr 8/2006.

⁵⁹ MEPC.55.2006.

i stosowania UNCLOS. Wymaga się od statków korzystających z prawa przejścia tranzytowego⁶⁰ przez Cieśninę Torresa przestrzegania zgodności z australijskim systemem pilotażu (z australijskim prawem krajowym). W tym stanie prawnym Australia mogłaby zmienić swoje stanowisko i regulacje oraz wyrazić zgodę na dobrowolny system pilotażu.

Nie ma jasnych podstaw prawnych, na podstawie których IMO mogłaby przyjąć system obowiązkowego pilotażu w PSSAs. Z drugiej strony Cieśnina Torresa jest unikatowym i wrażliwym ekosystemem. Konieczne jest podjęcie szczególnych środków w celu zapobiegania, zmniejszenia i kontroli zanieczyszczeń pochodzących z żeglugi. Australia powołała się na artykuł 211(6) UNCLOS wskazując na słuszność swojej regulacji. Artykuł ten ma zastosowanie tylko w odniesieniu do wyłącznej strefy ekonomicznej, która może być zgłoszona jako PSSA. Natomiast obszar pilotażu w Cieśninie Torresa położony jest w granicach morskich wód wewnętrznych i morza terytorialnego Australii i dlatego artykuł 211(6) UNCLOS nie znajduje zastosowania. Ponadto artykuł 211(6) UNCLOS nie może modyfikować (zmieniać) części III UNCLOS dotyczącej cieśnin wykorzystywanych do żeglugi międzynarodowej. Warto zaznaczyć, że podstawę prawną wprowadzenia obowiązkowego systemu pilotażu IMO mogłaby stworzyć poprzez znowelizowanie rozdziału V konwencji SOLAS 74. Dodatkowo ułatwieniem byłoby opracowanie i przyjęcie rezolucji ustanawiającej kryteria i wytyczne dla systemu pilotażu. Jeżeli IMO udałoby się to osiągnąć, stanowiłoby to jasną podstawę prawną przyjęcia systemów pilotażu jako środków ochrony (APMs). W postulowanym stanie prawnym w cieśninach używanych do żeglugi międzynarodowej system pilotażu nie mógłby naruszać i przeszkadzać w wykonywaniu prawa przejścia tranzytowego. Nawet gdyby konwencja SOLAS 74 została znowelizowana pod kątem wprowadzenia obowiązkowego pilotażu jako środka ochrony w obszarach morskich o szczególnej wrażliwości, nie mogłoby to przeszkodzić w korzystaniu z prawa przejścia tranzytowego. Ponadto wprowadzenie jasnych podstaw prawnych – pilotażu obowiązkowego (jako nowelizacji do konwencji SOLAS 74) oraz jego wykonywanie wobec statków podnoszących obcą banderę wiązałoby się z odpowiedzialnością państwa bandery, a nie państwa nadbrzeżnego.

2.2. ZACHODNIOEUROPEJSKI OBSZAR MORSKI O SZCZEGÓLNEJ WRAŻLIWOŚCI

W 2003 r. Wielka Brytania, Belgia, Irlandia, Francja, Hiszpania i Portugalia przedstawiły IMO wniosek o wyznaczenie określonego obszaru morskiego jako szczególnie wrażliwego⁶¹. W uzasadnieniu podano, że obszar morski, o którym mowa, obejmuje złożone, zróżnicowane, produktywnie i współzależne ekosystemy, a w linii brzegowej występują obszary chronione ze względów

⁶⁰ Por. art. 39 UNCLOS.

⁶¹ Zob. też IMO 2003, LEG 87/16/1.

ekologicznych lub geograficznych (siedliska ptaków na Szetlandach, Park Narodowy Wysp Atlantyckich u wybrzeży Hiszpanii, zasobne łowiska u zachodnich brzegów Irlandii). Ponadto w obszarze proponowanym do wyznaczenia jako PSSA jest największa koncentracja rozlewów olejowych na świecie ze względu na liczbę statków uprawiających żeglugę, zwłaszcza transportujących ładunki niebezpieczne i zanieczyszczające. Wskazano również, że obszar ma duże znaczenie ze względów społeczno-gospodarczych.

Wskazano również środki ochrony: zakaz przewozu olejów ciężkich na statkach większych niż 600 DWT, z wyjątkiem zbiornikowców z podwójnym poszyciem, które miałyby obowiązek zawiadamiania przy wchodzeniu na obszar raportowania⁶² i przy wychodzeniu z niego⁶³. Dla wszystkich zbiornikowców z pojedynczym poszyciem od 600 do 5000 DWT zaproponowano, żeby postanowienie to weszło w życie od 2008 r. Propozycja wyznaczenia Zachodnioeuropejskiego obszaru jako PSSA spotkała się z krytyką. Jeden z zarzutów dotyczył faktu, że proponowany obszar ma za dużą powierzchnię, chociaż zbliżoną do PSSA Wielkiej Rafy Koralowej. Podnoszono też, że ustanowienie Zachodnioeuropejskiego PSSA godziłoby w zasadę wolności żeglugi poprzez zakaz przechodzenia zbiornikowców jednokadłubowych przez cieśniny i kanały międzynarodowe (kanał *La Manche*) oraz naruszałoby prawo międzynarodowe. Komitet MEPC powołał Nieformalną Grupę Techniczną w celu zbadania, czy zaproponowany PSSA spełnia kryteria zawarte w rezolucji IMO A.927(22).

Zachodnioeuropejski obszar morski o szczególnej wrażliwości (*Western European Particularly Sensitive Sea Area*) uzyskał swój status w 2004 r.⁶⁴. Środkiem ochrony (APM) w Zachodnioeuropejskim PSSA jest raportowanie wejścia i wyjścia z tego obszaru statków o nośności powyżej 600 DWT, które przewożą ropę naftową i oleje opałowe o gęstości powyżej 900 kg/m³ oraz inne substancje lepkie (smoła). Wyznaczono rejony, w których nie powinno się wytyczać tras żeglugowych, i rejony, w których wytyczanie tras żeglugowych ma podlegać kontroli.

Zmiany wniosły poprawki do Załącznika I konwencji MARPOL 73/78, przyjęte przez Komitet Ochrony Środowiska Morskiego (MEPC) w grudniu 2003 r.⁶⁵. Wprowadziły zmiany prawidła 13G (po zmianach – 20)⁶⁶ w zakresie zapobiegania przypadkowym zanieczyszczeniom olejami (środki dla istniejących tankowców olejowych) i dodały prawidło 13H (po zmianach – 21)⁶⁷

⁶² Raportowanie polega na przekazaniu przez statek raportujący: danych identyfikacyjnych, pozycji, kursu rzeczywistego, prędkości, nazwy poprzedniego i następnego portu zawinięcia, typu ładunku oleju, jego ilości i gęstości, statusu nawigacyjnego.

⁶³ Zakaz miał wejść w życie w lipcu 2004 r.

⁶⁴ Rezolucja MEPC 121(52) z 15.10.2004 r.

⁶⁵ Rezolucja MEPC 111(50).

⁶⁶ Nowa numeracja 13G – 20; zob. Załącznik I do MARPOL 73/78.

⁶⁷ Nowa numeracja 13H – 21; zob. Załącznik I do MARPOL 73/78.

dotyczące zapobiegania zanieczyszczeniom olejami ze zbiornikowców olejowych przewożących oleje ciężkie jako ładunek⁶⁸. Prawidło 13G po zmianach wprowadziło harmonogram wycofywania zbiornikowców jednokadłubowych lub ich przebudowywania na statki z podwójnym poszyciem⁶⁹. Zgodnie z paragrafami (5) i (7) 13G oraz (5), (6) i (7) 13H administracja może przedłużyć okres eksploatacji określonych zbiornikowców olejowych poza wyznaczone w paragrafie (4) 13G daty wycofania z eksploatacji lub zezwolić na przewóz olejów ciężkich poza okresem wymienionym w paragrafie (4) 13H. Na mocy paragrafów (8)(b) 13G i (8)(a) i (b) 13H strony konwencji mogą odmówić wejścia do portów i terminali wymienionym zbiornikowcom olejowym. Oświadczenie o takim postanowieniu powinno być przesłane przez administracje państw–stron do IMO w celu rozesłania innym stronom konwencji MARPOL 73/78⁷⁰.

⁶⁸ Rezolucja MEPC.111(50) z dnia 4.12.2003 r. *Poprawki do Aneksu Protokołu z 1978 r. do konwencji MARPOL, 1973 (Poprawki do prawidła 13G, dodanie nowego praw. 13H oraz konsekwentnie poprawki do Certyfikatu IOPP w Załączniku I konwencji MARPOL 73/78)*. Uchwalone poprawki, które przy milczącej akceptacji powinny wejść w życie 5.04.2005 r., przewidują nowe przyspieszone terminy wycofania zbiornikowców z pojedynczym kadłubem oraz ograniczenia w transporcie olejów ciężkich. Aneks 1 rezolucji zawiera znowelizowane prawidło 13G, które wprowadza przesunięcie dat wycofania zbiornikowców: kategorii 1. – z roku 2007 na rok 2005 z limitem wieku statku ustalonym na 23 lata, kategorii 2. i 3. – z roku 2015 na rok 2010. Dodatkowo zbiornikowce mające powyżej 15 lat muszą przejść pozytywnie CAS – program oceny stanu technicznego (*Condition Assessment Scheme*). Administracja po pozytywnej ocenie CAS może przedłużyć okres użytkowania zbiornikowców kategorii 2. i 3., ale nie dłużej niż do roku 2015 lub do wieku statku 25 lat (w zależności, który limit jest wcześniejszy). Aneks 2 podaje treść nowego prawidła 13 H – Zapobieganie zanieczyszczeniom ze zbiornikowców przewożących ładunek olejów ciężkich: definiuje pojęcie oleju ciężkiego (*heavy grade oil*) i wprowadza zakaz przewozu tych olejów przez zbiornikowce inne niż z podwójnym poszyciem (zgodnym z prawidłem 13F) – od 5.04.2005 r. dla zbiornikowców 5000 DWT i większych, od 2008 r. dla zbiornikowców większych od 600 DWT do 5000 DWT. Przewidywane są pewne zwolnienia od powyższych wymagań – pod warunkiem pozytywnej oceny CAS i do limitu wieku statku 25 lat. Aneksy 3 i 4 rezolucji zawierają poprawki do formularza B certyfikatu IOPP, związane z wyżej opisanymi poprawkami do prawidła 13G i nowym prawidłem.

⁶⁹ Prawidło 13G Załącznika I konwencji MARPOL 73/78: 1) zbiornikowce kategorii I, do których należą statki o tonażu 20 tys. DWT i powyżej i przewożące ropę naftową, olej opałowy i inne oleje ciężkie oraz o tonażu 30 tys. DWT i powyżej przewożące inne oleje, które nie spełniają wymagań dla zbiorników oddzielnego balastu, mają być wycofane do 5.04.2005 r., 2.) zbiornikowce kategorii II, do których należą statki o tonażu 20 tys. DWT i powyżej przewożące ropę naftową, olej opałowy i inne oleje ciężkie oraz o tonażu 30 tys. DWT i przewożące inne oleje, które spełniają wymagania dla zbiornikowców oddzielnego balastu oraz 3) zbiornikowce kategorii III, do których należą zbiornikowce olejowe o tonażu 5 tys. DWT lub powyżej, ale mniejszym niż w przypadku zbiornikowców kategorii II i III, będą wycofywane sukcesywnie od 2005 do 2010 w zależności od daty przekazania do eksploatacji.

⁷⁰ MEPC/Circ.429 z dnia 9.02.2005 r., *Przekazywanie informacji w związku ze znowelizowanym prawidłem 13G i nowym prawidłem 13H Załącznika I do Konwencji MARPOL 73/78*. Znowelizowane prawidło 13G i nowe prawidło 13H Załącznika I do MARPOL przyjęte rez. MEPC.111(50) weszło w życie 5.04.2005 r.

2.3. BAŁTYCKI OBSZAR MORSKI O SZCZEGÓLNEJ WRAŻLIWOŚCI

Uzyskanie przez Morze Bałtyckie statusu PSSA było procesem⁷¹ poprzedzonym staraniami państw nadbrzeżnych⁷². Morze Bałtyckie uzyskało status PSSA na podstawie rezolucji IMO⁷³. Rezolucja MEPC wyznaczyła obszar PSSA, w którego skład wchodzi: Morze Bałtyckie wraz z Zatokami Botnicką i Fińską oraz wejściowymi Cieśninami Skagen i Skagerrak do równoleżnika 57°44,8'N⁷⁴. Z obszaru PSSA wyłączono obszary morskie podlegające suwerennym prawom i jurysdykcji Federacji Rosyjskiej, zgodnie z artykułem 56 konwencji o prawie morza. Rezolucja wprowadza nowe i poprawione trasy rozgraniczania ruchu dla Bornholmsgat, Rugii, Gotlandii i Gedser, trasy głębokowodne dla Gotlandii i obszary wyłączone z żeglugi na południowym Bałtyku na południe od Gotlandii⁷⁵. Dużo wcześniej, zanim Morze Bałtyckie uzyskało status PSSA, konwencja MARPOL⁷⁶ przyznała mu status obszaru specjalnego (*special area*). Zasięg obszaru specjalnego wyznaczają zazwyczaj granice naturalne, a idea tworzenia obszarów specjalnych zakłada, że wymagają one szczególnych środków do zapobiegania zanieczyszczeniom. Obszar specjalny obejmuje, w odróżnieniu do BSPA i PSSA⁷⁷, cały obszar określonego

⁷¹ Por. O. Lindén, A. Chircop, M. Pourzanjani, J-U. Schröder, S. Raaymakers, *PSSA in the Baltic Sea: present situation and future possibilities*, World Maritime University, Baltic Master, <http://www.balticmaster.org>.

⁷² *Identification and Protection of Special Areas and Particularly Sensitive Sea Area, Designation of the Baltic Sea as a Particularly Sensitive Sea Area, Submitted by Denmark, Estonia, Finland, Germany, Latvia, Lithuania, Poland and Sweden*, MEPC.51/8/1, 2003, (HELCOM HABITAT 6/2004, Document 5.2./2, Attachment 2), s. 1–43.

⁷³ Rezolucja A.982(24) IMO *Revised Guidelines for the Identification and Designation of Particularly Sensitive Sea Areas (PSSAs)*, listopad/grudzień 2005 r., zob. MEPC.136(53) *Wyznaczenie obszaru Morza Bałtyckiego szczególnie wrażliwym obszarem morskim*, <http://www.imo.org>.

⁷⁴ *Identification and Protection of Special Areas and Particularly Sensitive Sea Area, Designation of the Baltic Sea as a Particularly Sensitive Sea Area, Submitted by Denmark, Estonia, Finland, Germany, Latvia, Lithuania, Poland and Sweden*, MEPC.51/8/1, 2003, (HELCOM HABITAT 6/2004, Document 5.2./2, Attachment 2), s. 25–26.

⁷⁵ Rezolucja MEPC.136(53) *Wyznaczenie obszaru Morza Bałtyckiego szczególnie wrażliwym obszarem morskim (PSSA)*.

⁷⁶ System konwencyjny zmierzający do zapobiegania zanieczyszczeniu morza przez statki. Składa się z tekstu konwencji z 1973 r. i protokołu do tej konwencji z 1978 r. oraz sześciu załączników: 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, zbiornikach przenośnych lub cysternach drogowych i kolejowych; Załącznik IV. Przepisy o zapobieganiu zanieczyszczeniu ściekami ze statków; Załącznik V. Przepisy o zapobieganiu zanieczyszczeniu śmieciami ze statków; Załącznik VI. Przepisy o zapobieganiu zanieczyszczeniu powietrza przez statki, Dz.U. z 1987 r., Nr 17, poz. 101; Załącznik VI – Dz.U. z 2005 r., Nr 202, poz. 1679.

⁷⁷ Zob. A. Merialedi, *Legal Restraints on Navigation in Marine Specially Protected Areas*, [w:] *Marine Specially protected Areas, The General Aspects and the Mediterranean Regional System* (ed. T. Scovazzi), Kluwer Law International, 1999, s. 30–42.

morza⁷⁸. Jest to akwen, wyodrębniony ze względu na potrzebę realizacji określonych celów i zadań, na którym obowiązuje specyficzny reżim prawny, wyłączający lub ograniczający dotychczasowy porządek prawny⁷⁹. Są to najczęściej kryteria ekologiczne, związane z ochroną środowiska w danym obszarze, jak również kryteria oceanograficzne i żeglugowe (specyficzny ruch statków). Obszar specjalny to zawsze obszar morski wymagający wzmoczonej ochrony przed zanieczyszczeniami olejowymi i innymi szkodliwymi substancjami ciekłymi, bądź też śmieciami pochodzącymi ze statków. Do warunków oceanograficznych zalicza się na przykład: koncentrację lub zatrzymanie szkodliwych substancji w wodach lub osadzanie się ich na dnie danego obszaru, szczególną cyrkulację lub ciepłość i zasolenie uwarstwienia. Do warunków ekologicznych zalicza się wszystkie elementy wskazujące, że ochrona obszaru przed szkodliwymi substancjami jest konieczna do zachowania uszczuplonych, zagrożonych lub narażonych na niebezpieczeństwo morskich gatunków czy stref o wysokiej wydajności natury. W obszarze specjalnym obowiązują dwa zakazy, stanowiące środki ochrony: zakaz zrzutu zanieczyszczeń ze statków oraz instalowanie urządzeń odbiorczych. Kryteria pozwalające na wyznaczenie PSSA oraz kryteria stosowane przy wyznaczaniu obszarów specjalnych nie wyłączają się wzajemnie⁸⁰.

3. WNIOSKI

Z chwilą uzyskania przez dany obszar morski statusu PSSA z wyznaczonymi środkami ochrony następuje istotny rozwój takiego obszaru pod względem ochrony środowiska morskiego i jego zasobów. Jedną z różnic pomiędzy PSSA a obszarem specjalnym⁸¹ z konwencji MARPOL 73/78 jest to, że państwa w obszarach specjalnych mogą podejmować środki ochrony tylko zgodnie z postanowieniami dotyczącymi zapobiegania zanieczyszczaniu morza zawartymi

⁷⁸ Zgodnie z definicją z konwencji MARPOL 1973/78 załącznik I do konwencji MARPOL 73/78 Przepisy o zapobieganiu zanieczyszczaniu olejami, Rozdział I Prawidło I (10) i Prawidło 10 I i I(b), obszar Morza Bałtyckiego oznacza: właściwe Morze Bałtyckie, włączając w to Zatokę Botnicką i zatokę Fińską oraz wejście na Morze Bałtyckie ograniczone przez równoleżnik przechodzący przez Skaw w Skagerraku, wyznaczający 57°44'8" szerokości północnej; Międzynarodowa konwencja o zapobieganiu zanieczyszczaniu morza przez statki 1973/78, PRS, Gdańsk 1987, s. 38 i 54.

⁷⁹ Przepisy konwencji MARPOL 1973/78 mają w tym wypadku charakter konstytutywny. Natomiast reżim prawny obszarów specjalnych określa wiele umów międzynarodowych, m.in. Konwencja o prawie morza z 1982 r. (UNCLOS Convention), SOLAS 1974 r., COLREG 1972 r.

⁸⁰ MEPC 51/8/4, *Comments on the Guidelines for the Designation of Special Areas under MARPOL 73/78 and the Guidelines for the Identification and Designation of Particularly Sensitive Sea Areas, submitted by BIMOCO, the international Chamber of Shipping (ICS), INTERCARGO, INTERTANKO, OCIMF and International Parcel Tankers Association (IPTA)*, 4.02.2004 r., § 8.

⁸¹ Załączniki I, II, V, VI do konwencji MARPOL 73/78.

w załącznikach I, II, V i VI do konwencji MARPOL 73/78, natomiast w przypadku PSSA państwo może proponować dodatkowe środki ochrony, które mogą obejmować te, które są wymienione w wytycznych IMO, ale również inne, nieuregulowane przez konwencje IMO. W praktyce jednak do IMO należy sprawdzać, czy proponowane środki ochrony APMs spełniają kryteria rezolucji A.982(24) i są zgodne z prawem międzynarodowym. Obszary specjalne są projektowane dla mórz półzamkniętych lub zamkniętych. PSSA może być wyznaczony dla dowolnego obszaru morskiego. W wytycznych brak określenia, która z części obszaru morskiego może być włączona do PSSA. Obszar morski, który ma otrzymać status obszaru specjalnego, musi spełnić co najmniej jedno kryterium z każdej kategorii podanych w Wytycznych, a obszar, który ma otrzymać status PSSA, musi spełnić tylko jedno z kryteriów podanych w Wytycznych i dodatkowo musi być zagrożony niszczeniem przez żeglugę międzynarodową. Środki ochrony wprowadzone tylko przez Wytyczne nie mają charakteru obligatoryjnego.

Poprawianie jakości i dbałość o jak najwyższą międzynarodową zgodność prawa (*international legal compliance*) ochrony morza z praktyką jest najtańszym sposobem zwiększania efektywności. Wykrywanie niedoskonałości w relacji prawo – praktyka wiąże się z kontrolą. Właściwa kontrola jest zazwyczaj kosztowna. Dlatego należy położyć szczególny nacisk na przyczyny słabości nie zapominając, że warunkiem koniecznym jest postrzeganie środowiska morskiego i zasobów morza jako systemu wzajemnie powiązanych procesów. Warto również zaznaczyć, że systemy raportowania czy inne środki ochrony, nawet te w formie kontroli międzynarodowej w dziedzinie ochrony zasobów morza, nie naruszają suwerenności państw. Są one wkomponowane w różne formy współpracy i koordynacji nie tylko działań ochronnych w środowisku morskim.

THE EFFECTIVENESS OF MEANS OF PROTECTION IN MARINE AREAS OF PARTICULAR SENSITIVITY (Summary)

This article is a continuation of the author's research in the subject of special areas on the seas and oceans. A marine area of particular sensitivity is an area that requires protection from shipping that is dangerous to the marine environment and its resources.

Eleven marine areas of particular sensitivity have been established. Such an area may be set out "within and outside the borders of territorial waters, including the open sea". The IMO has indicated general ways of protecting a marine area of particular sensitivity. These include: new plans to limit sea

traffic and recommended sea paths. The purpose of these is to minimize the risk of maritime accidents and oil spillages. Protection also entails the possibility of making it compulsory to use a pilot in such areas.

In 1990 the IMO designated the Great Barrier Reef an area of particular sensitivity. It was made compulsory to employ the services of an Australian pilot when passing through the Torres Strait. In addition, a compulsory system of reporting on the part of vessels and two-way ship paths were introduced.

The author discusses a Western European and a Baltic marine area of particular sensitivity.