

# BEZPIECZEŃSTWO TRANSPORTU MORSKIEGO (JAKO SKŁADNIK KONCEPCJI INTERNALIZACJI) W POLITYCE TRANSPORTOWEJ UNII EUROPEJSKIEJ

## Wstęp

W dzisiejszych czasach transport morski jest jedną z najbezpieczniejszych gałęzi transportu. Dzieje się tak mimo, że towarzyszy mu znaczna liczba różnorodnych zagrożeń. Ograniczenie oddziaływania tych zagrożeń jest możliwe wyłącznie dzięki stosowaniu norm i reguł podnoszących poziom bezpieczeństwa, poprzez eliminowanie tychże zagrożeń.

Działania ukierunkowane na zmniejszanie prawdopodobieństwa wystąpienia zagrożeń, jakie może generować transport morski, lub też wielkości ich negatywnego wpływu powinny być pojmowane w kategoriach internalizacji negatywnych efektów zewnętrznych.

Celem artykułu jest przedstawienie wyników badań dotyczących kształtu, zakresu i rozwiązań legislacyjnych Unii Europejskiej w tym zakresie.

Jednocześnie należy zwrócić uwagę na jeden ważki fakt. Bezpieczeństwo transportu morskiego często pojmowane jest wyłącznie w wąskim ujęciu – zagrożenia związanych z nawigacją (ruchem statku). W opracowaniu przyjęto szerszą formułę pojmowania bezpieczeństwa. Stąd też zaproponowano specyficzne podejście do kwestii dążenia do zapewnienia bezpieczeństwa. *De facto*, jest ono pojmowane jako dążenie do podniesienia stopnia bezpieczeństwa poprzez działania legislacyjne ukierunkowane na eliminację różnego rodzaju zagrożeń. W następstwie, pojmowanie pojęcia „dążenie do bezpieczeństwa” jest determinowane przez semantycznie szerokie znaczenie kategorii „zagrożeń”, jakie występują w transporcie morskim.

Stąd też w treści artykułu przyjęto podział zagrożeń, który ma charakter wyłącznie użytkowy i poznawczy. Odniesiono się do kwestii zagrożeń:

- związanych z nawigacją;
- występujących podczas pracy portów morskich, jako specyficznych miejsc obsługi statków;
- wynikających z aktów rabunkowych, terrorystycznych i pirackich;
- środowiskowych.

## Specyfika zagrożeń generowanych przez transport morski

Analiza specyfiki zagrożeń, jakie generuje transport morski, wskazuje, że można je ujmować w kilku charakterystycznych podziałach ukazujących doskonale ich specyfikę.

Pierwszym z podziałów, jakie należy wskazać, jest podział ze względu na rodzaj wywoływanych następstw. Tu można wyróżnić:

- 1) zagrożenia ekologiczne dla środowiska naturalnego, wśród nich zagrożenia wpływające na stan jego poszczególnych składników:
  - wód morskich, zatok, estuariów rzek wykorzystywanych przez transport morski;
  - powietrza, w skali lokalnej – powstające głównie w wyniku emisji gazów spalinowych generowanych przez statki;
  - powietrza w skali globalnej – poprzez emisje gazów cieplarnianych generowanych przez silniki okrętowe;
  - strefy brzegu morskiego;
- 2) zagrożenia zdrowia i życia ludzi, w tym: marynarzy, pasażerów lub osób zatrudnionych na statkach lub w portach morskich;
- 3) zagrożenia skutkujące utratą, uszkodzeniem lub zniszczeniem majątku, w tym:
  - statków;
  - ładunków;

<sup>1</sup> Dr Sławomir Drożdziejcki, Akademia Morska w Gdyni

- składników infrastruktury lub wyposażenia portów morskich.

Podstawę drugiego kryterium podziału zagrożeń stanowi specyfika czynników, jakie mogą te zagrożenia wywołać. Wymienić tu należy czynniki wewnętrzne – wynikające z normalnych cech i sposobu realizacji przewozów morskich. Chodzi głównie o czynniki techniczne (które mogą leżeć po stronie statku, ładunku, opakowania ładunku, urządzeń wykorzystywanych do obsługi statków lub ładunków...) oraz następstwa nieodpowiedzialnych, błędnych działań lub decyzji, podejmowanych nieświadomie przez osoby pracujące na statkach morskich lub w portach. Zagrożeniami przynależnymi do tej kategorii są także te, które wynikają z naturalnych, często zmiennych cech środowiska naturalnego, zwłaszcza specyfiki batymetrycznej akwenów żeglugowych oraz warunków meteorologicznych.

Wśród czynników zewnętrznych należy wymienić przede wszystkim te, które wynikają z naturalnych cech środowiska morskiego, a także czynniki, które są efektem przypadkowych lub celowych działań innych ludzi, w tym akty terrorystyczne, piractwo, działania wojenne.

Trzeba tu zaznaczyć, że, co oczywiste, inna jest specyfika zagrożeń, jakie mogą występować w trakcie realizacji przewozu morskiego, a inna – w trakcie pobytu i obsługi statku lub ładunków w porcie.

Ponadto należy także zwrócić uwagę na jedną kwestię. Wśród wymienionych zagrożeń niektóre oddziałują w sposób ciągły. Są to najczęściej te, których występowanie wynika z naturalnych cech transportu morskiego. Inne natomiast mogą występować jedynie okazjonalnie.

Analiza logiczna rodzajów zagrożeń towarzyszących transportowi morskiemu oraz odniesienie jej do złożoności wskazanych podziałów ukazują, iż w ujęciu rodzajowym jest ich bardzo wiele, ale przede wszystkim są one bardzo różnorodne. Tym samym, co oczywiste, odmienne muszą być sposoby przeciwdziałania tym zagrożeniom, ograniczania prawdopodobieństwa ich wystąpienia lub też ograniczania wielkości ewentualnie generowanych szkód.

W celu ukazania specyfiki zagrożeń, występujących w transporcie morskim, wśród specyficznych cech różnorodnych można jednak wymienić również co najmniej dwie ich cechy wspólne, mające bezpośrednie odniesienie do badanej problematyki. Pierwszą jest to, iż następstwa oddziaływania określonych powyżej zagrożeń są w przypadku transportu morskiego zawsze bardzo poważne: znaczna jest ich skala, wiel-

kość strat środowiskowych lub finansowych, a następstwa są najczęściej nieodwracalne lub bardzo kosztowne są działania konieczne dla ich neutralizacji. Drugą charakterystyczną cechą zagrożeń generowanych przez transport morski jest to, że mimo znacznej ilości różnorodnych potencjalnych zagrożeń, w rzeczywistości oddziałują one stosunkowo rzadko (poza zagrożeniami wynikającymi z normalnej eksploatacji statków i portów – oddziałują one w sposób ciągły).

Zależność tę należy uznać za cechę charakterystyczną, ale jednocześnie nienaturalną, wynikającą z jednej przyczyny. Zasady realizacji przewozów morskich oraz szerzej transportu morskiego podlegają w dzisiejszym świecie ścisłym regulacjom prawnym, które w ogromnej mierze ograniczają wpływ zagrożeń lub też prawdopodobieństwo ich wystąpienia i oddziaływania.

### **Internalizacja negatywnych efektów zewnętrznego transportu morskiego**

---

Jak wskazano powyżej, zagrożenia występujące jako towarzyszące transportowi morskiemu są z jednej strony bardzo różnorodne, przede wszystkim jednak następstwa ich ewentualnego zaistnienia i oddziaływania mogą być bardzo poważne.

W kategoriach teorii ekonomii następstwa, jakie pojawiają się w wyniku oddziaływania zagrożeń towarzyszących i generowanych przez transport (w tym transport morski), można podzielić na te, których efekty oddziałują na podmiot, który je spowodował, oraz te, które dotyczą inne podmioty (poszkodowanych). W przypadku, gdy negatywne następstwa występują i wpływają na podmioty poszkodowane, a jednocześnie nie są rekompensowane przez podmiot lub podmioty generujące (wywołujący), powinny one być pojmowane jako klasyczne, negatywne efekty zewnętrzne.

W tym ujęciu działania ukierunkowane na ograniczanie zagrożeń, ich oddziaływania lub też rekompensowania skutków powinny być pojmowane w kategoriach klasycznych procesów internalizacji. Jednocześnie działania takie w praktyce podejmowane są najczęściej przez władze publiczne, a przejawiają się przez regulacje prawne. W przypadku transportu morskiego internalizacja efektów zewnętrznych odbywa się przede wszystkim poprzez formułę tak zwanej „internalizacji u źródeł”. U podstaw logicznych i teoretycznych stosowania tej metody leży założenie, iż negatywnym następstwom efektów zewnętrznych można przeciwdziałać jeszcze przed ich wystąpieniem. W tym

ujęciu internalizowane są przyczyny generujące efekty zewnętrzne, w przypadku transportu morskiego są to określone powyżej zagrożenia.

Ujmując kwestię teoretycznie, w odniesieniu do większości rodzajów negatywnych efektów generowanych przez transport morski, w celu ich internalizacji wprowadza się normy i wymogi legislacyjne, które są ukierunkowane na likwidację skutków (przez zażośćuczynienie) lub ograniczanie siły oddziaływania i wpływu czynników generujących (zagrożeń). Regulacje prawne wprowadzają zasady, wymogi, regulaminy, normy techniczne, których dotrzymanie jest, co oczywiste, kosztowne. W następstwie wypełniania przez przewoźników morskich wprowadzanych norm prawnych ograniczane są zagrożenia generowane przez transport morski, a koszty ich ograniczania ponoszą podmioty zaangażowane w realizację procesów transportowych i okołotransportowych. W tym ujęciu działania legislacyjne ukierunkowane na ograniczanie zagrożeń występujących w transporcie morskim należy pojmować w kategoriach klasycznej internalizacji efektów zewnętrznych.

Przedstawione powyżej założenia teoretyczne zostały ukazane bardzo skrótowo. Jednocześnie wielu ekonomistów stwierdziłoby, iż wskazane kwestie są błahe i merytorycznie oczywiste. Autor zdecydował się jednak przedstawić powyższe dywagacje, ponieważ bardzo często nawet w kręgach politycznych i naukowych zapomina się i pomija fakt, iż zgodnie z teorią ekonomii tworzenie regulacji prawnych, prowadzących do ograniczania skali oddziaływania zagrożeń generowanych przez transport morski, działania mające poprawić poziom bezpieczeństwa transportu zawsze muszą być traktowane w teoretycznych kategoriach internalizacji negatywnych efektów zewnętrznych, internalizacji „u źródeł” tych efektów.

W tym świetle można zupełnie inaczej spojrzeć na kwestię poziomu bezpieczeństwa transportu morskiego. Sformułowanie użyte na początku artykułu, określające transport morski jako jedną z najbezpieczniejszych gałęzi transportu, należałoby zmodyfikować i przedstawić zupełnie inaczej, mianowicie: „Transport morski jest uznawany za bezpieczną gałąź transportu (i jest to prawda), przy czym dzieje się tak tylko dlatego, że zagrożenia, jakie mu naturalnie towarzyszą, są skutecznie internalizowane”. Jednocześnie fundament takich działań są międzynarodowe porozumienia i normy prawne, a w przypadku wód morskich otaczających kontynent europejski, głównie legislacja Unii Europejskiej.

## **Specyfika internalizacji efektów zewnętrznych transportu morskiego**

Specyfika internalizacji efektów zewnętrznych transportu powinna być rozpatrywana w dwóch płaszczyznach. Po pierwsze, dla każdej gałęzi transportu o dostępnych metodach, narzędziach i uwarunkowaniach internalizacji decydują cechy techniczne i technologiczne charakteryzujące omawianą gałąź oraz cechy generowanych efektów. Po drugie, specyfika internalizacji efektów zewnętrznych transportu morskiego wynika z charakteru globalnych uwarunkowań gospodarczo-społecznych, w jakich realizowane są przewozy.

Transport morski ma w dzisiejszym świecie dalekosiężny, międzykontynentalny zasięg. Globalny zasięg relacji gospodarczych, kształtujących popyt na usługi transportu morskiego, powoduje, iż ma on międzynarodowy charakter. Oceany i otwarte morza mają status wód międzynarodowych. W swobodny sposób mogą z nich korzystać statki rejestrowane pod różnymi banderami świata, pływające po wodach międzynarodowych lub należących do różnych krajów, obsługujące handel międzynarodowy, zawijające do portów leżących na obszarach różnych krajów, zatrudniające marynarzy różnych narodowości. Jednocześnie skala eksploatacji i zasięg statków powodują, iż zagrożenia, czy też precyzyjniej skutki występowania zagrożeń mogą mieć charakter zarówno lokalny, jak i szczególnie groźny charakter globalny. Wszystko to powoduje, iż wszelkie działania i regulacje prawne ukierunkowane na internalizację zagrożeń i efektów zewnętrznych generowanych przez transport morski, muszą mieć charakter międzynarodowy, aby były skuteczne. Działania takie muszą być przez społeczność międzynarodową akceptowane, implementowane na grunt przepisów krajowych, powszechnie przestrzegane oraz odpowiednio restrykcyjnie egzekwowane. Jedynie międzynarodowa współpraca w tym zakresie warunkuje skuteczne ograniczanie potencjalnych zagrożeń. Jednocześnie wszelkie działania tego typu muszą się opierać na konsensusie wzajemnie wypracowanym na szczeblu międzynarodowym. Jak się okazuje, stworzenie takiego globalnego, międzynarodowego porozumienia nie zawsze jest łatwe.

Inaczej sytuacja wygląda w przypadku portów morskich. Pierwszą kwestią, jaką należy tu zaznaczyć, jest częste bagatelizowanie występujących tam zagrożeń, a tym samym automatyczne przyjmowanie błędnego założenia, że normy bezpieczeństwa dla transportu morskiego muszą być tworzone przede wszystkim



w odniesieniu do zasad realizacji przewozów. W portach morskich realizowane są czynności nawigacyjne, manipulacje przeładunkowe, zaopatrywanie statków, obsługa pasażerów. Wszystkie te czynności są skomplikowanymi procesami technologicznymi. W ich trakcie występuje bardzo wiele różnorodnych, ale przede wszystkim znaczących zagrożeń. Zagrożenia te mogą być generowane zarówno jako efekt wypadków, katastrof, następstw ludzkiego działania, jak i mogą występować w trakcie prawidłowej realizacji normalnych, niezakończonych procedur i procesów technologicznych. Jednocześnie liczba realizowanych w portach cykli technologicznych, ich różnorodność, natężenie w czasie i miejscu powodują, iż w portach morskich zagrożenia są specyficznie skumulowane. Mało tego, ich ewentualne oddziaływanie może natychmiast w sposób lawinowy uruchamiać i mnożyć kolejne zagrożenia. Statki w portach morskich generują spaliny i hałas, które w wielu miastach portowych są główną przyczyną występowania stanów środowiska społeczno-przyrodniczego, zagrażających zdrowiu ich mieszkańców. Najbardziej poważny problem stanowi fakt, że ewentualne negatywne następstwa oddziałują na gęsto zamieszkałe przez ludzi obszary aglomeracji miejskich, otaczających porty morskie. Z drugiej zaś strony prowadzenie akcji ratunkowych w sytuacjach zagrożenia jest w portach morskich stosunkowo łatwiejsze. Można również zakładać, że w przypadku portów morskich negatywne oddziaływanie naturalnych warunków środowiskowych jako czynnika tworzącego zagrożenia jest znacząco ograniczone.

Jak wskazano, w przypadku przewozów morskich tworzenie, stosowanie i egzekwowanie norm jest uzasadnione i konieczne, ale działania te muszą mieć charakter międzynarodowy. Inaczej wygląda sytuacja w odniesieniu do portów morskich. Można wręcz przyjąć, iż prowadzenie przez władze publiczne procesów internalizacji efektów zewnętrznych transportu, w szczególności zaś tworzenie norm prawnych i ich egzekwowanie w portach morskich, jest stosunkowo łatwiejsze. W odniesieniu do portów morskich każdy kraj ma prawo tworzenia i egzekwowania własnych przepisów wewnętrznych. Poszczególne kraje mają dowolność w tym zakresie, tym samym tworzenie takiego typu legislacji nie musi być aprobowane na arenie międzynarodowej. A przewoźnicy morscy, chcący korzystać z portów danego kraju, muszą tak czy inaczej podporządkować się takim przepisom. Tym samym należy uznać, że wspomnianą legislację jest dużo prościej tworzyć, stosować i egzekwować, a zmiany dokonywać dużo szybciej niż w przypadku międzynarodowych przewozów morskich.

W nawiązaniu do kwestii specyfiki internalizacji negatywnych efektów zewnętrznych transportu generowanych w portach morskich należy jednak zwrócić uwagę na jedną fundamentalną kwestię. Legislacja ukierunkowana na ograniczanie zagrożeń występujących w portach morskich, nie powinna być tworzona w sposób zupełnie dowolny. Warunkiem sprawnego funkcjonowania transportu morskiego jest jego globalna integracja techniczna, technologiczna, organizacyjno-prawna wewnętrzna oraz zewnętrzna (z innymi podsystemami gospodarki, gałęziami transportu). Nie leży w interesie żadnego z krajów tworzenie norm prawnych, które wywoływałyby stan braku, rozpatrywanej w różnych płaszczyznach spójności norm i technologii danego portu z globalnym systemem transportu morskiego. Istotne ponadto jest to, że wprowadzanie regulacji internalizacyjnych prowadzi do konieczności podejmowania przez przedsiębiorstwa transportowe różnorodnych działań. Działania te z jednej strony ukierunkowane są na podnoszenie poziomu bezpieczeństwa transportu, z drugiej zaś muszą być postrzegane jako kosztowne. Tym samym logicznie jawi się pewien fakt. Autonomiczne działania internalizacyjne realizowane przez władze publiczne w portach danego kraju są z jednej strony dozwolone, najczęściej logicznie uzasadnione. Jednocześnie ich oddziaływanie może negatywnie wpływać na konkurencyjność portów tego kraju.

### **Bezpieczeństwo transportu morskiego w międzynarodowych regulacjach prawnych**

---

Na szczeblu międzynarodowym kształtowaniem norm w zakresie ograniczania zagrożeń transportu morskiego zajmuje się Międzynarodowa Organizacja Morska (IMO). Została ona powołana przez wspólnotę międzynarodową jako agenda Organizacji Narodów Zjednoczonych. Podejmowane przez nią działania z analizowanego zakresu, dotyczą zasadniczo trzech głównych zagadnień. Są to:

- dążenie do zapewnienia bezpieczeństwa technicznego procesów technologicznych realizowanych w trakcie przewozów morskich oraz w portach;
- ograniczanie wielkości i skutków wszelkich działań mogących generować zanieczyszczenia środowiska naturalnego;
- ochrona transportu morskiego przed oddziaływaniem czynników zewnętrznych w odniesieniu do procesów przewozowych i realizacji usług portowych.

Analiza efektów działań podejmowanych przez IMO w celu stworzenia międzynarodowych przepisów prawnych, ukierunkowanych na ograniczanie zagrożeń generowanych lub występujących w przypadku transportu morskiego, wskazuje, iż ujęte one zostały w czterech najważniejszych konwencjach. Jednocześnie należy zaznaczyć, iż konwencje te były tworzone w ciągu ostatnich kilkudziesięciu lat, jednak obowiązują również obecnie i są stale modyfikowane i uaktualniane. Dzieje się tak przede wszystkim w związku z powstawaniem i identyfikacją coraz to nowych zagrożeń, a także w związku z postępującym rozwojem wiedzy w zakresie przeciwdziałania zagrożeniom i sposobów ograniczania ich wpływu.

Do konwencji tych należy zaliczyć:

- Międzynarodową Konwencję o zapobieganiu zanieczyszczeniu morza przez statki. Jest to tak zwana Konwencja MARPOL z 1973 roku;
- Międzynarodową Konwencję o bezpieczeństwie życia na morzu. Jest to tak zwana Konwencja SOLAS z 1974 roku;
- Międzynarodową Konwencję o wymaganiach w zakresie wyszkolenia marynarzy, wydawania im świadectw oraz pełnienia wacht. Jest to tak zwana Konwencja STCW z 1978 roku;
- Międzynarodowy Kodeks ochrony statków i obiektów portowych. Jest to tak zwany Kodeks ISPS z 2002 roku.

Jak zaznaczono wcześniej, międzynarodowe porozumienia podlegają stałym przeobrażeniom, są modyfikowane, aktualizowane w stosunku do zmieniających się uwarunkowań. Nie można również uznać, że ich zakres i skuteczność oddziaływania są pełne. Zagrożenia nadal występują i wciąż generują negatywne skutki. Ponadto zmieniają się realia zewnętrzne i cechy wewnętrzne samego transportu morskiego. Dlatego też trzeba wnioskować, iż aktywność w zakresie podejmowania działań, podnoszących bezpieczeństwo transportu morskiego, musi być pojmowana i prowadzona w sposób ciągły. W świetle takich stwierdzeń można by wnioskować, iż przepisy te nie są i nigdy nie będą ani w pełni kompleksowe, ani w pełni skuteczne.

Na kwestie te należy jednak patrzeć jeszcze w zgoła odmienny sposób. Nawet jeśli by przyjąć, że międzynarodowe regulacje i przepisy internalizacyjne w transporcie morskim nie są perfekcyjne, spójne i w pełni skuteczne, to tak czy inaczej ich stworzenie, skuteczność oddziaływania i zakres egzekwowania należy uznawać za ogromny sukces wspólnoty międzynarodowej. Wystarczy powiedzieć, iż w gruncie rzeczy, większość zagrożeń, jakie mogą występować w trakcie transportu morskiego (w tym w portach mor-

skich) lub na ten transport oddziaływać, ujmuje się we wskazanych wcześniej czterech kluczowych konwencjach. Co ważne, obowiązujące regulacje odnoszą się do wszystkich najważniejszych czynników generujących ewentualne zagrożenia. Jest to sytuacja o tyle specyficzna i warta podkreślenia, iż w przypadku żadnej innej gałęzi transportu regulacji tak szerokich i powszechnie uznawanych wspólnota międzynarodowa jeszcze się nie dopracowała. Co prawda, podobne unormowania odnoszące się do zagrożeń występujących w innych gałęziach transportu funkcjonują, ale albo nie są one tak szerokie w ujęciu rodzajowym, albo nie mają globalnego charakteru. W najlepszym przypadku mają jedynie charakter lokalny i dotyczą wąskiego zakresu rodzajowego. W tym kontekście regulacje odnoszące się do transportu morskiego należy uznawać za pionierskie, a filozofię ich tworzenia i oddziaływania w skali globalnej za wzorcową dla innych gałęzi transportu.

Trzeba tu jednak wskazać dwa charakterystyczne odstępstwa. Pierwsze z nich stanowi transport powietrzny, przy czym regulacje międzynarodowe w tym zakresie dotyczą zasadniczo jedynie kwestii bezpieczeństwa w kontekście parametrów technicznych, zasad i procedur współpracy, koordynacji międzynarodowej w zakresie realizacji bezpiecznych przewozów. Nie ma natomiast międzynarodowych, globalnych, jednolitych norm w zakresie przeciwdziałania zagrożeniom środowiskowym generowanym przez tę gałąź transportu.

Drugim wyjątkiem w tym zakresie, który należy przedstawić w kontekście szerszego podejścia do tematyki opracowania, jest zakres działań podejmowanych przez Unię Europejską w celu ograniczania zagrożeń generowanych ogólnie przez transport. Dziś powszechnie uznaje się, iż Unia Europejska, dążąc do możliwie pełnej internalizacji efektów zewnętrznych, generowanych przez wszystkie dziedziny gospodarki, objęła legislacją internalizacyjną w znacznym stopniu również transport. W tym zakresie działania Unii Europejskiej oraz ich skalę, zarówno w ujęciu przestrzennym (cały obszar Unii Europejskiej), jak i rodzajowym (rodzaje przyczyn i efektów zewnętrznych) mimo niedoskonałości efektów uznać należy za działania pionierskie, najdalej zaawansowane oraz wzorcowe dla innych ugrupowań gospodarczo-politycznych, kontynentów, a także dla globalnej wspólnoty międzynarodowej.

Unia Europejska jest również powszechnie uznawana za głównego inicjatora prac w zakresie ograniczania i przeciwdziałania zagrożeniom występującym w transporcie morskim, lokomotywę działań,

jakie podejmowane są przez wspólnotę światową na szczeblu IMO. Unia Europejska jest wręcz uznawana za stronę wymuszającą, czy też mobilizującą tę agendę, a tym samym wspólnotę międzynarodową, do intensyfikacji działań w celu tworzenia bardziej jednoznacznych, restrykcyjnych przepisów, odnoszących się do coraz szerszego zakresu rodzajowego zagrożeń i efektów zewnętrznych transportu morskiego.

### **Bezpieczeństwo transportu morskiego w unijnej polityce internalizacji efektów zewnętrznych transportu (regulacje ogólne)**

Pierwsze działania z zakresu internalizacji efektów zewnętrznych transportu (nie tylko morskiego) Unia Europejska podejmowała autonomicznie już kilkadziesiąt lat temu. Początkowo jednak nie były one spójne, a także nie używano w odniesieniu do nich pojęcia internalizacji. Można tu mówić przede wszystkim o działaniach ukierunkowanych na niektóre, specyficznie zawężone (choć niektórzy uważają, że najważniejsze) grupy negatywnych efektów zewnętrznych. Działania te dotyczyły:

- ochrony środowiska naturalnego, przybierając postać różnego rodzaju norm, wymogów, obostrzeń, kar środowiskowych;
- ochrony zdrowia ludzkiego – regulacje obejmowały szeroko pojmowane zasady i normy techniczne zwiększające niezawodność, podnoszące bezpieczeństwo bierne transportu oraz bezkolizyjność realizowanych przewozów.

Prowadzone obecnie przez Wspólnotę Europejską działania polityczne z zakresu internalizacji opierają się bardzo mocno na podstawach teoretycznej ekonomii. Jednocześnie w mniejszym lub większym zakresie są stopniowo wprowadzane i dotyczą wszelkich przejawów ludzkiej działalności prywatnej i gospodarczej. W przypadku transportu mają one znacząco szeroki zakres rodzajowy. Wydaje się, iż obecnie łatwiej jest wymienić te rodzaje efektów zewnętrznych transportu, które nie są internalizowane, niż te które podlegają internalizacji.

Jednocześnie polityka internalizacji negatywnych efektów zewnętrznych, w tym w znacznej mierze internalizacji efektów zewnętrznych transportu, jest zbieżna z ogólną koncepcją sprawiedliwego, zrównoważonego, zasobooszczędnego rozwoju i innymi działaniami polityki Unii Europejskiej. Koncepcja i ideologia internalizacji efektów zewnętrznych transportu

jest spójna i komplementarna względem polityk: budowania konkurencji, konkurencyjności, zrównoważonego rozwoju, ochrony środowiska naturalnego, energetycznej, klimatycznej... Ponadto idea internalizacji efektów zewnętrznych wprowadzana w życie i propagowana przez Unię Europejską znajduje swe odzwierciedlenie w jej działaniach na forum międzynarodowym. W takim kontekście należy również pojmować i rozpatrywać działania polityczne, Unii prowadzące do internalizacji (przeciwdziałania i ograniczania wpływu zagrożeń) efektów zewnętrznych transportu morskiego. Nie można przy tym zapominać, że właśnie głównie w odniesieniu do omawianej gałęzi transportu polityka ta ma zarówno kontekst wewnętrzny (unijny), jak i zewnętrzny. Tworzenie i oddziaływanie stosowanych w ramach tej polityki narzędzi musi być zawsze pojmowane jako funkcjonujące w globalnym kontekście, w przestrzeni narodowych, ale i międzynarodowych wód morskich, w warunkach określonych współzależności międzynarodowych.

W latach 70. XX wieku, kiedy IMO prowadziła intensywne prace ukierunkowane na stworzenie globalnych norm i zasad bezpieczeństwa transportu morskiego, kraje Unii Europejskiej nie prowadziły wtedy jeszcze jednej, spójnej polityki internalizacji efektów zewnętrznych transportu w ramach całego ugrupowania. Dlatego też wymienione powyżej konwencje oraz międzynarodowe kodeksy IMO były przez poszczególne kraje członkowskie ratyfikowane w sposób autonomiczny.

Sytuacja ta uległa zasadniczej zmianie z początkiem lat 90. ubiegłego wieku. Zmianę tę spowodowały dwa główne czynniki. Przede wszystkim wówczas zapoczątkowano działania oraz ukształtowano podwaliny dla stworzenia jednolitej, spójnej i kompleksowej polityki ugrupowania ukierunkowanej na internalizację efektów zewnętrznych transportu. Drugim celem, jaki przyświecał tym działaniom, było dążenie do zapewnienia odpowiedniej mocy legislacyjnej i wykonawczej dokumentom o statucie międzynarodowym (w tym przypadku przepisom IMO). W przyszłości miało to zapewnić jednolite zasady stosowania prawa międzynarodowego we wszystkich krajach członkowskich, a perspektywicznie również krajach przystępujących i stowarzyszonych. Dziś można również stwierdzić, że dało to, po części, podwaliny dla tworzenia wspólnej europejskiej polityki morskiej.

Analiza dokonań legislacyjnych Unii Europejskiej w tym zakresie, a także dominujących trendów politycznych i koncepcji kształtowania gospodarki w zgodzie z zasadami zrównoważonego rozwoju, bezpieczeństwa, sprawiedliwości społecznej i ochrony

środowiska naturalnego, wskazuje, iż obowiązujące obecnie unormowania międzynarodowe są w wielu przypadkach niespójne, niekompleksowe i nieadekwatne do wyzwań współczesnego świata. Jednocześnie działania podejmowane przez IMO są zbyt powolne i opieszale, a tworzone przepisy zbyt mało restrykcyjne.

Efektom tego już pod koniec XX wieku poszczególne kraje Unii Europejskiej zaczęły ze sobą wzajemnie współpracować i tworzyć podwaliny dla europejskiej wizji polityki internalizacji efektów zewnętrznych transportu. Z początkiem XXI wieku Unia Europejska jako ugrupowanie zaczęła samodzielnie i autonomicznie podejmować w tym zakresie działania legislacyjne, które obowiązują na obszarach wód wewnętrznych poszczególnych państw członkowskich (suma obszarów tych wód określana jest często, choć nie jest to uprawnione formalnie, jako wody morskie Unii Europejskiej), portach morskich tych krajów oraz na statkach pływających pod banderami krajów członkowskich. Ponadto unormowania te określają obowiązki poszczególnych państw członkowskich w kontekście implementacji kształtowanej legislacji oraz zasady jej wprowadzania, kontrolowania i egzekwowania.

### **Legislacja Unii Europejskiej w zakresie bezpieczeństwa transportu morskiego**

Dzisiaj można przyjąć, że pierwszym krokiem samodzielnie podjętym przez Unię Europejską w zakresie internalizacji efektów zewnętrznych transportu morskiego, w tym odnoszących się do podnoszenia poziomu bezpieczeństwa tej gałęzi, była dyrektywa ustanawiająca jednolite reguły w zakresie zasad i norm działania organizacji dokonujących inspekcji i przeglądów na statkach morskich. Była to Dyrektywa nr 94/57/EU z 1994 roku, tak zwana Dyrektywa o Towarzystwach Klasyfikacyjnych.<sup>2</sup> W pewnej korelacji z tym dokumentem w roku 1996 wprowadzono Decyzję nr 96/587/EC<sup>3</sup>, określającą listę towarzystw klasyfikacyjnych uznawanych przez Unię Europejską.<sup>4</sup>

<sup>2</sup> Directive 94/57/EC on common rules and standards for ship inspection and survey organizations and for relevant activities of maritime administrations; 22 November 1994.

<sup>3</sup> Decision 96/587/EC on the publication of the list of recognised organisations which have been notified by Member States in accordance with Council Directive 94/57/EC.

<sup>4</sup> W miejscu tym warto dodać, iż w roku 2006, na mocy Decyzji nr 2006/660/EC Komisja Europejska przyznała Polskiemu Rejestrowi statków tzw. prawo ograniczonego zaufania.

W roku 1995 opublikowany został drugi z dokumentów regulujący kwestię kontroli bezpieczeństwa transportu morskiego. Dokument ten, w przeciwieństwie do pierwszego, odnosił się do portów morskich. Była to Dyrektywa 95/21/EU<sup>5</sup>, dotycząca przestrzegania i kontrolowania przestrzegania zasad bezpieczeństwa morskiego w odniesieniu do żeglugi morskiej, korzystającej z portów wspólnoty oraz żeglugi po wodach, znajdujących się pod jurysdykcją państw członkowskich, międzynarodowych norm bezpieczeństwa statków i zapobiegania zanieczyszczeniom oraz pokładowych warunków życia i pracy. Dyrektywa ta jest często określana jako Dyrektywa Kontroli Państwa Portu (ang. Port State Control Directive).

Jednocześnie, dla pełniejszego i bardziej sprawnego kontrolowania wypełniania wymogów wymienionych powyżej regulacji, w tym przede wszystkim Dyrektywy Kontroli Państwa Portu, w roku 2002 powołano mocą odpowiedniej regulacji<sup>6</sup> Europejską Agencję ds. Bezpieczeństwa na Morzu (ang. European Maritime Safety Agency – EMSA). Zgodnie z założeniami działania tej agencji powinny gwarantować wysoki, jednolity i skuteczny poziom podnoszenia i kontrolowania bezpieczeństwa morskiego i ochrony na morzu i w portach oraz zapobiegania zanieczyszczeniom powodowanym przez statki morskie, poruszające się po wodach morskich i stacjonujące w portach morskich państw wspólnoty.

**Ochrona portów i floty.** Kwestie ochrony statków zostały określone już w 1974 roku w Rozdziale XI Konwencji SOLAS 74. W związku z rosnącym zagrożeniem piractwem morskim oraz po atakach terrorystycznych z 11 września 2001 roku stało się jasne, iż zapisy Konwencji SOLAS 74 są niewystarczające w odniesieniu do przeciwdziałania zagrożeniom zewnętrznym, występującym w portach morskich i w trakcie transportu morskiego. Prace podejmowane przez IMO zostały dodatkowo jeszcze przyspieszone i zintensyfikowane po zbombardowaniu francuskiego tankowca „Limburg”.

W grudniu 2002 roku podczas Konferencji, która odbyła się pod egidą IMO w Londynie, z udziałem

<sup>5</sup> Directive 95/21/EC of 19 June 1995 concerning the enforcement, in respect of shipping using Community ports and sailing in the waters under the jurisdiction of the Member States, of international standards for ship safety, pollution prevention and shipboard living and working conditions; OJ L 157, 07/07/1995; s. 1 – 19.

<sup>6</sup> Regulation (EC) No 1406/2002 of the European Parliament and of the Council of 27 June 2002 establishing a European Maritime Safety Agency; Brussels 2002.



łem sygnatariuszy Konferencji SOLAS, uzgodniono treść nowej międzynarodowej umowy, Międzynarodowego Kodeksu Ochrony Statku i Obiektu Portowego.<sup>7</sup> Zapisy dokumentu stanowią częściowo uszczegółowienie Rozdziału XI Konwencji SOLAS, jednocześnie dodają one Rozdział XI-2 do powyższej Konwencji. Dokument ten określa się mianem Kodeksu IPCS i jest on kompleksowym zestawem środków przewidzianych w celu zwiększenia bezpieczeństwa statków i obiektów portowych. Nowe przepisy, które zaczęły obowiązywać od 1 lipca 2004 roku, dotyczą portów morskich i statków uprawiających międzynarodową żeglugę morską. Obejmują one w szczególności:

- wszystkie statki pasażerskie;
- statki towarowe o pojemności powyżej 500 BRT;
- ruchome jednostki wiertnicze;
- obszary portowe, w których obsługuje się w transporcie międzynarodowym więcej niż jeden statek rocznie.

Główne cele wprowadzenia Kodeksu ISPS stanowią:

- określanie narzędzi, jakie powinny być stosowane do wykrywania zagrożeń, ustalania sposobów ochrony oraz wdrożenia środków bezpieczeństwa;
- opracowanie i przypisanie zadań i obowiązków w zakresie ochrony żeglugi: rządów, lokalnej administracji, właścicielom i armatorom statków oraz podmiotom przemysłu portowego na poziomie krajowym i międzynarodowym;
- sformułowanie zasad tworzenia, opracowywania, ogłaszania i wymiany informacji, związanych z zagrożeniami i zapewnieniem bezpieczeństwa transportu morskiego;
- przedstawienie ujednoliconej metodologii dla oceny poziomu ochrony, w celu zastosowania jednolitych w skali świata planów i procedur reagowania na występujące i zmieniające się poziomy zagrożenia.

Kodeks jako dokument złożony jest z dwóch części, zawierających minimalne, zalecane wymagania. W części A zawarte zostały wymogi obowiązkowe, natomiast część B zawiera wytyczne, odnoszące się do realizacji tych wymogów. Kodeks ISPS opiera się na założeniu, iż działania zabezpieczające przed oddziaływaniem ryzyka są kosztowne, a jednocześnie mogą utrudniać swobodny przepływ ładunków oraz osób.

W związku z tym zakłada się, iż podejmowane działania powinny być adekwatne do poziomu występującego ryzyka, ponadto ryzyka są różne, charakterystyczne dla określonych sytuacji. W związku z tym różne powinny być działania zapobiegające tym ryzykom. W następstwie Kodeks nie jest dokładną instrukcją, określającą sposoby działań jakie powinny być podejmowane, natomiast stanowi on zbiór ogólnych zaleceń. Najważniejszą z treści Kodeksu jest część, obejmująca znormalizowane, spójne ramy dla oceny ryzyka, które powinny być stosowane przez instytucje i administrację państwową w celu oceny ryzyk i stopnia zagrożenia w odniesieniu do konkretnych statków, obszarów portów oraz różnych sytuacji i stanów technologicznych.

Kodeks wprowadza odrębnie wymagania dla statków, dla portów, a także zapisy wspólne dla statków i portów.

W przypadku obszarów portów morskich Kodeks ISPS określa ramowe obowiązki i zasady tworzenia:

- planów ochrony obiektu portowego;
- wytycznych dla określania poziomu ryzyka (ang. security level);
- powoływania Oficerów ochrony obiektu portowego (ang. port security officer);
- specjalnych urzędzeń zapewnienia bezpieczeństwa.

W przypadku statków morskich Kodeks ISPS określa obowiązki i zasady tworzenia:

- planów ochrony statku;
- wytycznych dla określania poziomu ryzyka (ang. security level);
- powoływania oficerów ochrony statku (ang. ship security officer);
- powoływania oficerów ochrony armatora (ang. company security officer);
- specjalnych urzędzeń zapewnienia bezpieczeństwa.

Wymagania wspólne, dotyczące statków i obszarów portowych, obejmują obowiązki i zasady tworzenia:

- systemu monitorowania i kontroli dostępu;
- monitorowania działalności osób i ładunków;
- tworzenia systemów zasad łączności.

Podkreślenia wymaga fakt, iż Kodeks ISPS wprowadza obowiązek tworzenia stanowisk oficerów bezpieczeństwa (ang. security officer), określając również zasady kształcenia, naboru oraz kompetencje jakie muszą osoby te posiadać. Kolejnym kluczowym elementem jest obowiązek tworzenia planów bezpieczeństwa, które powinny być obejmować sposoby działania

<sup>7</sup> IMO; Conference of London Resolution (adopted on 12 December 2002); Adoption of the International Code for the Security of Ships and of Port Facilities; Annex I; SOLAS/CONF.5/34; London 2002.



adekwatne do oceny poziomu ryzyka występującego w danej sytuacji. Tworzone są one odrębnie dla statków oraz dla wydzielonych obszarów portów. Obecnie w odniesieniu zarówno do portów morskich, jak i statków przyjęto zasadę wyznaczania ryzyka zgodnie z trójstopniową skalą oceny poziomów ryzyka.

Dokumentem unijnym odnoszącym się bezpośrednio do kwestii ochrony portów i floty była Dyrektywa z 2004 roku<sup>8</sup>, ukierunkowana na zwiększenie bezpieczeństwa portów i floty. Jej treść wynikała zasadniczo, w sposób bezpośredni, z kształtu zapisów Kodeksu ISPS. W dalszej kolejności, w roku 2008 weszło w życie specjalne rozporządzenie określające zasady ustanawiające uaktualnione procedury prowadzenia inspekcji w zakresie bezpieczeństwa morskiego.<sup>9</sup>

### **Normy i przepisy bezpiecznej nawigacji.**

Pierwszym działaniem legislacyjnym, podejmowanym autonomicznie przez Unię Europejską w kierunku podnoszenia bezpieczeństwa transportu morskiego, było tworzenie regulacji w zakresie wykształcenia marynarzy. Dyrektywa 94/58/EC odnosiła się do minimalnego, wymaganego od marynarzy poziomu wykształcenia. Była ona zasadniczo zbieżna z normami Konwencji STCW '78 i powinna być traktowana jako implementacja przepisów IMO. Od roku 1994 przepisy unijne w zakresie minimalnego poziomu wykształcenia marynarzy były wielokrotnie uaktualniane i nowelizowane. Ostatnia unijna nowelizacja w tym zakresie wprowadzona została w roku 2011 i była zgodna z nowelizacją Konwencji STCW (Manila 2010). Był to Komunikat nr 2011/55 w sprawie zmiany Dyrektywy 2008/106/EC, dotyczącej minimalnego poziomu wykształcenia marynarzy.<sup>10</sup>

W unormowaniach tych, oprócz uaktualnionych wymagań dotyczących szkolenia i certyfikacji wiedzy i umiejętności marynarzy, dodane zostały kwestie standardów kompetencji. Ponadto uregulowano kwestie certyfikacji, jakiej muszą poddawać się licencjonowane podmioty, prowadzące szkolenia dla marynarzy. Uregulowano także:

- obowiązki państw członkowskich w zakresie kontroli i certyfikacji szkoleń prowadzonych przez autoryzowane podmioty na ich terytoriach;
- zasady komunikacji oraz wzajemnych relacji i zależności służbowych między poszczególnymi członkami załóg statków;
- ogólnounijne zasady weryfikacji i odnawiania świadectw uprawnień zawodowych marynarzy;
- zasady kontroli świadectw uprawnień zawodowych dokonywanych w portach UE w ramach „procedur kontroli państwa portu”;
- wymogi specjalne, jakie powinny wypełniać szkolenia dla określonych kategorii określonych, specyficznych kategorii statków.

W odniesieniu do kwestii wyposażenia statków Unia Europejska wprowadziła w życie Dyrektywę 96/98/EC<sup>11</sup>. Celem zapisów przyjętych w tym dokumencie było przede wszystkim ujednoczenie i zapewnienie stosowania norm zalecanych w Konwencji SOLAS w zakresie wyposażenia statków handlowych, a także ujednoczenie w skali całego ugrupowania sposobów i narzędzi egzekwowania ustaleń rezolucji IMO.

Podobnie jak w kwestii regulacji odnoszącej się do wyposażenia statków handlowych, Unia Europejska potraktowała odrębnie kwestię wyposażenia statków pasażerskich.

Wiązały się z tymi kwestiami kolejno publikowane dokumenty:

- Rozporządzenie nr 3051/95 w sprawie zarządzania bezpieczeństwem statków ro-ro;<sup>12</sup>
- Dyrektywa nr 98/18/EC w sprawie zasad i standaryzacji systemów bezpieczeństwa na statkach pasażerskich;<sup>13</sup>
- Dyrektywa nr 98/41/EC w sprawie zasad rejestracji osób podróżujących na statkach morskich.<sup>14</sup>

W latach 2000-2010 działania podejmowane przez Unię Europejską przybrały na sile i tempie. Było to następstwem dwóch poważnych katastrof morskich statków: „Erica” (w 1999 roku) oraz „Prestige”

<sup>8</sup> Regulation (EC) No 725/2004 of the European Parliament and of the Council on enhancing ship and port facility security; 31 March 2004.

<sup>9</sup> Commission Regulation (EC) No 324/2008 laying down revised procedures for conducting Commission inspections in the field of maritime security; 9 April 2008; OJ L 98 of 10.4.2008.

<sup>10</sup> COM(2011) 555 final; Proposal for a Directive amending Directive 2008/106/EC of the European Parliament and of the Council on the minimum level of training of seafarers; 2011/0239 (COD); Brussels; 14.9.2011.

<sup>11</sup> Directive 96/98/EC of 20 December 1996 on marine equipment; OJ L 046; 17/02/1997; p. 0025 – 0056.

<sup>12</sup> Council Regulation (EC) No 3051/95 of 8 December 1995 on the safety management of roll-on/roll-off passenger ferries (ro-ro ferries); OJ L 320; 30/12/1995; p. 0014 – 0024.

<sup>13</sup> Directive 98/18/EC of 17 March 1998 on safety rules and standards for passenger ships; OJ L 144; 15/5/1998.

<sup>14</sup> Directive 98/41/EC of 18 June 1998 on the registration of persons sailing on board passenger ships operating to or from ports of the Member States of the Community; OJ L 188; 2/7/1998.

(w 2002 roku). W efekcie tegoż powstały trzy tak zwane pakiety legislacyjne, określane nazwami: Erica I, Erica II oraz Trzeci Pakiet Bezpieczeństwa Morskiego (Erica III).

W ramach pakietu Erica I wprowadzono przede wszystkim trzy główne dokumenty:

- Dyrektywę nr 2001/105/EU<sup>15</sup>, dotyczącą zasad powoływania, działania i prowadzenia inspekcji przez organizacje i instytucje, dokonujące przeglądów na statkach. Określono bardziej rygorystyczne przepisy, odnoszące się do zasad pracy i kontroli towarzystw klasyfikacyjnych, a także do zasad kontroli stoczni konstrukcyjnych i remontowych. Przede wszystkim wprowadziły one prawnie usankcjonowane zasady kontrowania przez kraje członkowskie towarzystw żeglugowych;

- Dyrektywę 2001/106/EU<sup>16</sup> zastrzegającą przepisy wymienionej wcześniej Dyrektywy 95/21/EU w sprawie kontroli statków w portach morskich Wspólnoty. Na podstawie nowej dyrektywy państwa członkowskie mają obowiązek prowadzić częste, szczegółowe i rozszerzone kontrole, obejmujące statki podwyższonego ryzyka. Do statków takich zaliczono: tankowce do przewozu ropy, gazów i substancji chemicznych. Wprowadzony został również niezwykle radykalny przepis o utworzeniu tak zwanej „czarnej listy”. Na jego podstawie możliwe jest odmówienie prawa wstępu na wody przybrzeżne i do portu morskiego kraju Unii Europejskiej statkom pływającym pod banderą kraju wpisanego na taką listę, jeżeli w trakcie wcześniejszych kontroli na pokładzie danego statku stwierdzono uchybienia w zakresie stosowania zasad lub zapewnienia odpowiednich środków bezpieczeństwa.

- Rozporządzenie nr 417/2002<sup>17</sup>, wprowadzające harmonogram stopniowego wycofywania z użytku tan-

kowców pojedynczokadłubowych. Program ten zakładał wycofanie takich statków z eksploatacji do końca roku 2015. Jednak po katastrofie tankowca „Prestige” z 2002 roku wprowadzono bardziej restrykcyjne unormowanie, w postaci Rozporządzenia nr 1726/2003/EU, w trybie natychmiastowym zakazując użytkowania takich jednostek w przewozach do i z portów Unii Europejskiej.

W ramach Pakietu Erica II wprowadzono w życie dwa ważne dokumenty:

- Dyrektywę 2002/59/WE<sup>18</sup>, która ustanawiała i nakazywała stworzenie europejskiego systemu monitorowania i informacji o ruchu statków (ang. SafeSeaNet). Na tej podstawie ustalono również harmonogram obowiązkowego wyposażania statków w systemy automatycznego rozpoznawania statków - AIS (ang. Automatic Identification System) i systemy rejestrowania przebiegu podróży statku - VDR. Systemy te określane są jako tak zwane „czarne skrzynki statków morskich”;
- Rozporządzenie nr 1406/2002 z dnia 27 czerwca 2002, powołujące Europejską Agencję ds. Bezpieczeństwa na Morzu (EMSA).

Trzeci Pakiet na Rzecz Bezpieczeństwa Morskiego określany jest czasami jako Pakiet Erica III. Po intensywnych negocjacjach, w grudniu 2008 roku Rada Europy i Parlament Europejski przyjęły kolejny pakiet na rzecz bezpieczeństwa transportu morskiego. W jego skład wchodzi:<sup>19</sup>

- Dyrektywa 2009/16/WE<sup>20</sup> z dnia 23 kwietnia 2009 roku, nowelizująca Dyrektywę w sprawie Kontroli Państwa Portu. Celem zapisów nowej dyrektywy było wprowadzenie zasad, umożliwiających dokonywanie skuteczniejszych i przede wszystkim częstszych kontroli, których zakres i sposób prowadzenia byłby adekwatny do określonego profilu występującego na statku ryzyka;

- Dyrektywa 2009/21/WE z dnia 23 kwietnia 2009 r. w sprawie zgodności z wymaganiami dotyczącymi państwa bandery. Celem zapisów dyrektywy jest stworzenie dogodnych możliwości dla prowadzenia skutecznych kontroli przestrzegania międzynarodowych

<sup>15</sup> Directive 2001/105/EC of 19 December 2001 amending Council Directive 94/57/EC on common rules and standards for ship inspection and survey organisations and for the relevant activities of maritime administrations; OJ L 19/9; 22/1/2002.

<sup>16</sup> Directive 2001/106/EC of 19 December 2001 amending Council Directive 95/21/EC concerning the enforcement, in respect of shipping using Community ports and sailing in the waters under the jurisdiction of the Member States, of international standards for ship safety, pollution prevention and shipboard living and working conditions (port State control); OJ L 19/17; 22/1/2002.

<sup>17</sup> W dniu 15 grudnia 2011 roku Parlament Europejski przyjął rezolucję ustawodawczą w sprawie wniosku dotyczącego zmiany rozporządzenia 1406/2002. Zgodnie z proponowaną zmianą zakres kompetencji EMSA miałby zostać poszerzony o nowe uprawnienia i obowiązki w zakresie satelitarnego kontrolowania zanieczyszczeń i monitorowania ruchu statków.

<sup>18</sup> Directive 2002/59/EC of 27 June 2002 establishing a Community vessel traffic monitoring and information system and repealing Council Directive 93/75/EEC; OJ L 208; 5/8/2002.

<sup>19</sup> Na podstawie: S. Drożdziejki; Internalizacja negatywnych efektów zewnętrznych transportu w polityce Unii Europejskiej; monografia; w przygotowaniu do druku (po recenzjach wydawniczych).

<sup>20</sup> Directive 2009/16/EC of 23 April 2009 on port State control (Recast); OJ L 131/57; 28/05/2009.

przepisów przez statki pływające pod banderami państw członkowskich;

- Dyrektywa 2009/17/WE<sup>21</sup> z dnia 23 kwietnia 2009 r., zmieniająca dyrektywę, ustanawiającą wspólnotowy system monitorowania i informacji o ruchu statków. Celem dyrektywy jest uaktualnienie i aktualizacja ram prawnych w odniesieniu do funkcjonowania systemu awaryjnych miejsc cumowania (miejsca schronienia) dla statków w sytuacji zagrożenia, a także określanie zasad dalszej rozbudowy systemu wymiany informacji SafeSeaNet;

- Rozporządzenie nr 391/2009/WE<sup>22</sup> i Dyrektywa 2009/15/WE<sup>23</sup> z dnia 23 kwietnia 2009 roku w sprawie wspólnych reguł i norm, dotyczących organizacji dokonujących inspekcji i przeglądów na statkach. Zmianę poprzedniej dyrektywy z pakietu Erica I częściowo wymusiło wprowadzenie niezależnego systemu kontroli jakości w celu wyeliminowania niedociągnięć w procedurach kontroli i certyfikacji stosowanych w przypadku jednostek floty światowej;

- Dyrektywa 2009/18/WE<sup>24</sup> z dnia 23 kwietnia 2009 r., wprowadzająca podstawowe zasady regulujące prowadzenie dochodzeń sądowych w sprawach wypadków w sektorze transportu morskiego, w której określono standardowe procedury przeprowadzania dochodzeń na morzu;

- Rozporządzenie nr 392/2009/WE<sup>25</sup> z dnia 23 kwietnia 2009 r. w sprawie odpowiedzialności przewoźników pasażerskich na morskich drogach wodnych z tytułu wypadków;

- Dyrektywa 2009/20/WE<sup>26</sup> z dnia 23 kwietnia 2009 roku w sprawie ubezpieczenia armatorów morskich od

roszczeń wynikających z wypadków i katastrof morskich.<sup>27</sup>

**Przeciwdziałanie zanieczyszczeniom wód morskich.** Podstawą dla działań legislacyjnych Unii Europejskiej w tym zakresie była Konwencja MARPOL 73/78. Regulacje wspólnotowe, odnoszące się do niej, zostały ujęte w dwóch głównych dokumentach, którymi są:

- Dyrektywa nr 2000/59/EC w sprawie portowych urzędów do odbioru odpadów wytwarzanych przez statki i pozostałości ładunku.<sup>28</sup> Określana jest ona skrótem PRFD (ang. Port Reception Facility Directive). Celem dyrektywy było ograniczenie zrzutów zanieczyszczeń generowanych przez statki oraz pozostałości ładunkowych do wód morskich. Zgodnie z założeniami kluczowym elementem, umożliwiającym osiągnięcie tego celu, powinno być tworzenie instalacji, modernizowanie oraz poprawienie dostępności do portowych systemów odbioru nieczystości ze statków. Korespondującym składnikiem dyrektywy są przepisy nakładające na statki obowiązki w zakresie przekazywania nieczystości w portach;

- Dyrektywa nr 2005/35/EC w sprawie zanieczyszczeń pochodzących ze statków morskich oraz wprowadzenia sankcji w przypadku naruszenia prawa.<sup>29</sup> W swym głównym odniesieniu stanowi ona, iż państwa członkowskie muszą zapewnić, że zrzuty substancji zanieczyszczających będą traktowane jako naruszenie prawa, jeżeli zostały popełnione umyślnie, przez niedbalstwo lub na skutek poważnego zaniedbania.

Specyficznym rodzajem zagrożeń generowanych przez transport morski są skutki wywoływane stosowaniem związków chemicznych, służących jako preparaty grzybobójcze i przeciwporostowe do zabezpieczenia kadłubów statków. Związki te najczęściej zawierają niezwiązaną cynę i są określane jako cynoorganiczne.

Obecnie wykorzystywanie związków cynoorganicznych jest w ogromnym stopniu ograniczone zarówno przez przepisy Międzynarodowej Organizacji Morskiej, jak i legislację Unii Europejskiej. IMO

<sup>21</sup> Directive 2009/17/EC of 23 April 2009 amending Directive 2002/59/EC establishing a Community vessel traffic monitoring and information system; OJ L 131/100; 28/05/2009.

<sup>22</sup> Regulation (EC) No 391/2009 of 23 April 2009 on common rules and standards for ship inspection and survey organisations (Recast); OJ L 131/11; 28/05/2009.

<sup>23</sup> Directive 2009/15/EC of 23 April 2009 on common rules and standards for ship inspection and survey organisations and for the relevant activities of maritime administrations (Recast); OJ L 131/47; 28/05/2009.

<sup>24</sup> Directive 2009/18/EC of 23 April 2009 establishing the fundamental principles governing the investigation of accidents in the maritime transport sector and amending Council Directive 1999/35/EC and Directive 2002/59/EC of the European Parliament and of the Council; OJ L 131/114; 28/05/2009.

<sup>25</sup> Regulation (EC) No 392/2009 of 23 April 2009 on the liability of carriers of passengers by sea in the event of accidents; OJ L 131/24; 28/05/2009.

<sup>26</sup> Directive 2009/20/EC of 23 April 2009 on the insurance of shipowners for maritime claims; OJ L 131/128; 28/05/2009.

<sup>27</sup> Na podstawie: Soave P.; Maritime transport: traffic and safety rules; February 2012; www.europarl.europa.eu (oficjalna strona internetowa Parlamentu Europejskiego); s. 4-5.

<sup>28</sup> Directive 2000/59/EC of 27 November 2000 on port reception facilities for ship-generated waste and cargo residues - Commission declaration; OJ L 332; 28/12/2000; p. 0081 - 0090.

<sup>29</sup> Directive 2005/35/EC of 7 September 2005 on ship-source pollution and on the introduction of penalties for infringements; OJ L 255/11; 30/9/2005.

w roku 2001 wprowadziła w życie międzynarodową Konwencję w sprawie kontroli szkodliwych systemów przeciwporostowych stosowanych na statkach.<sup>30</sup> Konwencja ta stanowiła, iż od 1 stycznia 2003 roku producenci statków, przedsiębiorstwa remontowe oraz właściciele statków nie będą nakładali lub uzupełniali powłok kadłubów statków substancjami zawierającymi środki cynoorganiczne. Natomiast do dnia 1 stycznia 2008 roku wszystkie powłoki przeciwporostowe zawierające TBT lub TphT, miały zostać usunięte i zastąpione powłokami dozwolonymi.

W roku 2003 Unia Europejska wydała Rozporządzenie nr 782/2003 w sprawie zakazu używania związków cynoorganicznych na statkach morskich.<sup>31</sup> Treść tego rozporządzenia w sposób bezpośredni odpowiadała i wynikała z zakresu uregulowań Konwencji IMO z 2001 roku. Zgodnie z treścią rozporządzenia od 1 lipca 2003 roku zakazano wykorzystywania związków cynoorganicznych w powłokach przeciwporostowych na statkach morskich zarejestrowanych w krajach członkowskich Unii Europejskiej

### **Przeciwdziałanie zanieczyszczeniom powietrza**

Jak zaznaczono w wstępnej części artykułu, zanieczyszczenia powietrza generowane przez transport, w tym transport morski, dzieli się na zanieczyszczenia lokalne i globalne, przy czym globalne są przede wszystkim traktowane jako wpływające na powstawanie zjawiska ocieplenia klimatu

Drugą szczególnie istotną kwestią jest wielkość generowanych przez transport morski emisji zanieczyszczających powietrze. Powszechnie w środowiskach polityków i naukowców panuje utarte i głęboko zakorzenione przekonanie mówiące o tym, iż transport morski jest czystą i proekologiczną gałęzią transportu. Okazuje się, że na problem ten należy spojrzeć dużo bardziej precyzyjnie. Otóż: transport morski w ujęciu relatywnym (transponującym ilość generowanych zanieczyszczeń na wielkość realizowanej pracy przewozowej i w porównaniu z innymi gałęziami transportu) jest stosunkowo czystą ekologicznie gałęzią transportu. Jednak gdyby analizować wielkości całkowite okaże się, że globalna wielkość skumulowanych emisji po-

woduje to, że ocena nie może być tak jednoznaczna. W skali całego świata ogromny potencjał przewozowy transportu morskiego, sumaryczna długość pokonywanych szlaków żeglugowych, wreszcie ilość realizowanych relacji transportowych powodują, że transport morski jest jednym z największych zagrożeń zanieczyszczających powietrze. Wystarczy powiedzieć, że transport morski generuje ok. 2,1% wszystkich emisji dwutlenku węgla (CO<sub>2</sub>)<sup>32</sup>. W wielu miastach portowych jakość powietrza nie spełnia norm zdrowotnych właśnie ze względu na wyziewy z kominów statkowych, a zgodnie z informacjami, jakie publikuje Komisja Europejska, na świecie transport morski generuje prawie tak dużo spalinowych związków siarki jak wszystkie inne gałęzie transportu razem wzięte<sup>33</sup>.

Problem ten jest o tyle bardzo ważki, że ani w regulacjach międzynarodowych (IMO), ani w ustawodawstwie Unii Europejskiej, kwestie te nie są w jakikolwiek sposób ujmowane, kontrolowane, ograniczane. Transport morski nie jest ujmowany i unormowany w ramach Protokołu z Kioto. W efekcie tego emisje CO<sub>2</sub> z transportu morskiego nie są składową światowego systemu handlu emisjami spalin. Podobnie nie są one wliczane i ujmowane w Europejskim Systemie Handlu (ETS) emisjami CO<sub>2</sub>. Statki wykorzystują w silnikach okrętowych paliwa najniższej jakości, zawierające ogromne ilości szkodliwych związków chemicznych, które następnie są emitowane do atmosfery wraz z spalinami. Jakość paliw statkowych nie podlega zasadniczo jakimkolwiek regulacjom. Ich szkodliwość dla ludzi i środowiska naturalnego wynika przede wszystkim z tego, iż zawierają one ogromne ilości związków ołowiu, innych metali ciężkich oraz azotu.<sup>34</sup>

Jedynym wyjątkiem w tym zakresie są emisje związków siarki. Zanieczyszczenia związkami siarki przez transport morski, w skali globalnej ograniczane są przez zapisy Załącznika VI do Konwencji MARPOL 73/78. Po wejściu w życie zapisów tegoż załącznika dozwolone było stosowanie paliw żeglugowych o maksymalnej zawartości siarki do 4,5% na wszystkich akwenach morskich świata. Wyjątkiem w tym zakresie były i są obszary SECA (ang. Sulphur Emissions Control Areas), gdzie limit ten określono wtedy

<sup>32</sup> OECD; IEA; CO<sub>2</sub> Emissions from fuel combustion. CO<sub>2</sub> emissions: References Approach; Paris; 2012; s. 60-62.

<sup>33</sup> Directive 2012/33/EC of 21 November 2012 amending Council Directive 1999/32/EC as regards the sulphur content of marine fuels; OJ L 327/1; 27/11/12; s. 1.

<sup>34</sup> Szerzej na ten temat: S. Drożdżiecki; Uwarunkowania internalizacji spalinowych zanieczyszczeń powietrza generowanych przez transport morski; Logistyka; nr 3/2014; materiał na CD.

<sup>30</sup> IMO; International Convention on the Control of Harmful Anti-fouling Systems on Ships Adoption: 5 October 2001; Entry into force: 17 September 2008.

<sup>31</sup> Regulation (EC) 782/2003 of 14 April 2003 on the prohibition of organotin compounds on ships; OJ L 115/1; 09/05/2003.



na poziomie 1,5%. W strefie wód otaczających kontynent europejski, ze względu na bardzo znaczne zakwaszenie oraz niebezpieczeństwo jego zwiększania, obszary SECA zostały wydzielone na Morzach: Północnym, Bałtyckim oraz Kanale La Manche.

Zgodnie z postanowieniami przytoczonych powyżej dokumentów w 1999 roku Unia Europejska wprowadziła Dyrektywę nr 1999/32/WE w sprawie zawartości siarki w paliwach żeglugowych<sup>35</sup>. W odniesieniu do niej powszechnie używa się nazwy „Dyrektywa Antysiarkowa”. Dyrektywa ta została w dalszej kolejności, w 2005 roku, znowelizowana przez Dyrektywę nr 2005/33/EC<sup>36</sup>. Warto zwrócić uwagę, iż poza tym, że rozwiązania zawarte w Dyrektywie Antysiarkowej były zgodne z Załącznikiem VI do Konwencji MARPOL, treść znowelizowanej dyrektywy była zgodna z opublikowanym w 2002 roku tzw. VI ramowym planem działań na rzecz środowiska naturalnego<sup>37</sup>.

W wyniku podejmowania działań międzynarodowych, w znacznej mierze inicjowanych przez Unię Europejską, oraz wywierania nacisków na IMO w 2008 roku przyjęto zmieniony Załącznik VI do Konwencji MARPOL 73/78. Wszedł on w życie w 2010 roku, wprowadzając bardziej rygorystyczne dopuszczalne limity zawartości siarki w paliwach żeglugowych stosowanych na wszystkich morzach. Dla mórz międzynarodowych górną granicę limitu określono na poziomie 3,5% od 1 stycznia 2012 roku oraz 0,5% od 1 stycznia 2020 roku. Odnośne limity dla obszarów SECA określono na poziomie 1% od 1 lipca 2010 oraz 0,1% od dnia 1 stycznia 2015. Przepisy te nie odnoszą się do konkretnej technologii czy też rodzaju zużywanego paliwa. Z założenia, mogą więc być osiągnane poprzez użytkowanie tradycyjnych paliw, ale czystszych chemicznie, stosowanie systemów oczyszczania katalizycznego spalin, stosowanie systemów zamkniętych spalania oraz stosowanie paliw alternatywnych, takich jak LNG. Ważnym elementem tegoż załącznika było uwzględnienie zapisów o tym, iż w przyszłości konieczne będzie podjęcie działań w celu eliminacji innych zanieczyszczeń spalinowych, w tym przede wszystkim tlenków azotu.<sup>38</sup>

<sup>35</sup> Directive 1999/32/EC of 26 April 1999 as regards the sulphur content of marine fuels.

<sup>36</sup> Directive 2005/33/EC of 6 July 2005 amending Directive 1999/32/EC as regards the sulphur content of marine fuels.

<sup>37</sup> Decision 1600/2002/EC of 22 July 2002 laying down the Sixth Community Environment Action Program.

<sup>38</sup> Revised Annex VI of MARPOL protocol of 1997 adopted October 2008; MEPC. 176(58) Amendments to the Annex of the Protocol of 1997 to amend the International Conven-

tion for the Prevention of Pollution from Ships, 1973, as modified by the Protocol of 1978 relating thereto Revised MARPOL Annex VI; Marine Environment Protection Committee (MEPC); 58th session: 6 to 10 October 2008.

W związku z omawianym zastrzeżeniem przez IMO przepisów, odnoszących się do limitowania emisji spalin z paliw statkowych, w roku 2012 weszła w życie kolejna nowelizacja Dyrektywy 1999/32/EC - była to Dyrektywa 2012/33/EC.<sup>39</sup> Poprzedzał ją Komunikat Komisji Europejskiej w sprawie przeglądu wykonania Dyrektywy 1999/32/EC.<sup>40</sup> W Dyrektywie 2012/33/EC przyjęto rozwiązania ogólne oraz szczegółowe limity zbieżne z nowymi przepisami IMO. Zgodnie z zapisami Artykułu 6 Państwa członkowskie zostały zobowiązane do dołożenia wszelkich starań, by na otwartych morzach, morzach terytorialnych, w wyłącznych strefach ekonomicznych, w europejskich strefach kontroli zanieczyszczeń oraz w obszarach SECA nie użytkowano paliw statkowych niezgodnych z przyjętymi normami. W odniesieniu do paliw żeglugowych, wykorzystywanych na statkach morskich, limity masowej zawartości siarki ukształtowano następująco:

- 1) na obszarach mórz terytorialnych, wyłącznych stref ekonomicznych oraz europejskich strefach kontroli zanieczyszczeń w trakcie pokonywania marszruty:
  - 3,5% na jednostkę masy od dnia 18 czerwca 2014;
  - 0,5% na jednostkę masy od dnia 1 stycznia 2020;
- 2) na obszarach mórz terytorialnych, wyłącznych stref ekonomicznych oraz europejskich strefach kontroli zanieczyszczeń, będących częścią Obszarów Kontroli Emisji SO<sub>x</sub> w trakcie pokonywania marszruty:
  - 1% na jednostkę masy od dnia 31 grudnia 2014;
  - 0,1% na jednostkę masy od dnia 1 stycznia 2020.

### **Przyszłe działania Unii Europejskiej w zakresie podnoszenia bezpieczeństwa transportu morskiego**

Analiza obecnego stanu w zakresie istniejących unormowań prawnych, a także opinie wygłaszane przez polityków Unii Europejskiej, wskazują, iż kształtowanie przepisów i norm prawnych, ukierunkowanych na podnoszenie bezpieczeństwa transportu morskiego, powinno być ciągłym procesem rozwoju i doskonalenia

tion for the Prevention of Pollution from Ships, 1973, as modified by the Protocol of 1978 relating thereto Revised MARPOL Annex VI; Marine Environment Protection Committee (MEPC); 58th session: 6 to 10 October 2008.

<sup>39</sup> Directive 2012/33/EC of 21 November 2012 amending Council Directive 1999/32/EC as regards the sulphur content of marine fuels; OJ L 327/1; 27/11/12.

<sup>40</sup> COM(2011) 441 final; Communication from the Commission On the review of the implementation of Directive 1999/32/EC related to the Sulphur Content of Certain Liquid Fuels and on further pollutant emission reduction from maritime transport; Brussels, 15.7.2011.

nia. Uznaje się, że mimo szerokiego zakresu norm i regulacji ukształtowanych przez IMO, a także tworzonych lub implementowanych i rozwijanych autonomicznie przez Unię Europejską w zakresie internalizacji efektów zewnętrznych transportu morskiego, jest jeszcze wiele do zrobienia. Aktywność polityczna i legislacyjna Unii Europejskiej, w tym zakresie, powinna być postrzegana w tym zakresie zarówno przez pryzmat polityki wewnętrznej, jak i międzynarodowej. Jako najważniejsze działania ogólne konieczne do podjęcia w przyszłości należy wyróżnić:

- opracowanie i przyjęcie kompleksowej, wspólnej polityki w dziedzinie transportu morskiego;
- wprowadzenie powszechnego zakazu eksploatacji statków niespełniających wymogów normatywnych;
- wprowadzenie systemu odpowiedzialności, obejmującego cały łańcuch transportu morskiego;
- poprawę w zakresie warunków życia i pracy na morzach;
- podniesienie poziomu wykształcenia marynarzy i stawianych im wymagań zawodowych.<sup>41</sup>

W roku 2011 Komisja Europejska, opierając się między innymi na wynikach prac EMSA (ang. European Maritime Safety Agency), wskazała, iż w celu dalszego podnoszenia szeroko pojmowanego bezpieczeństwa transportu morskiego konieczne jest:

- ustanowienie europejskiej straży przybrzeżnej;
- wprowadzenie obowiązkowego pilotażu na wszystkich wewnętrznych wodach Unii Europejskiej oraz wodach morskich krajów członkowskich, o zwiększonym stopniu zagrożenia środowiskowego, a także obszarach trudnych nawigacyjnie do prowadzenia żegluga;
- powołanie i stworzenie jednolitego systemu zarządzania, decydowania, koordynacji i dowodzenia w przypadku sytuacji kryzysowych na międzynarodowych wodach wokół kontynentu europejskiego;
- określenie obowiązków krajów członkowskich w zakresie wyznaczania i egzekwowania nakazów w zakresie miejsc awaryjnego cumowania lub schronienia w sytuacjach kryzysowych;
- ustalenie międzynarodowych zasad wyznaczania obowiązkowego portu schronienia w przypadku sytuacji awaryjnych;
- ustanowienie bardziej restrykcyjnych zasad, wymagań technicznych oraz kontroli, odnoszących się do kwestii: wydobywania ropy naftowej i gazu ziemnego

oraz ich przesyłu i transportu przez obszary morskie Unii Europejskiej.

Postulaty powyższe zostały bardzo wyraźnie sformułowane, a o ich randze świadczy to, iż zostały ujęte w odpowiedniej rezolucji ustawodawczej.<sup>42</sup>

Analiza oficjalnych dokumentów redagowanych i publikowanych przez Unię Europejską wskazuje, iż poza wymienionymi powyżej należy wymienić jeszcze inne, szczegółowe (odnośnie do przedmiotu) rodzaje działań legislacyjnych, jakie będą podejmowane w celu zwiększenia szeroko pojmowanego bezpieczeństwa transportu morskiego. Wśród działań które będą prawdopodobnie podejmowane krótko- i średniookresowo należy wskazać:<sup>43</sup>

- dążenie do zastąpienia konwencjonalnych paliw statkowych przez paliwa alternatywne lub alternatywne, czystsze ekologicznie technologie napędu statków;
- wspieranie rozwoju infrastruktury portowej, umożliwiającej korzystanie z alternatywnych paliw statkowych, w tym przede wszystkim wyposażanie portów morskich i nabrzeży portowych w infrastrukturę umożliwiającą bunkrowanie LNG oraz CNG; dostarczanie energii elektrycznej na statki w trakcie pobytu w portach; odbiór ciekłych nieczystości statkowych powstających w efekcie wykorzystywania przez statki scrubberów;
- wspieranie rozbudowy szeroko pojmowanej lądowej infrastruktury dostaw, magazynowania, transportu i bunkrowania LNG na statki morskie;
- dążenie, zarówno na arenie międzynarodowej, jak i w obszarze polityki wewnętrznej Unii do rozszerzania obszarów SECA. Zgodnie z zidentyfikowanymi przesłankami należy zakładać, iż w niedalekiej przyszłości obszary SECA będą obejmowały wszystkie wody wewnętrzne Unii Europejskiej oraz obszary mórz wzdłuż wszystkich brzegów morskich państw członkowskich;
- dążenie do ograniczania zawartości w paliwach statkowych innych szkodliwych substancji. Ograniczenia te przyjmowane byłyby podobnie jak, traktowane jako wzorzec, normy dotyczące zawartości siarki. W pierwszej kolejności dotyczyć miałyby to przede wszystkim

<sup>42</sup> Opracowanie własne na podstawie: Resolution no 2011/2096/INI of European Parliament on the Roadmap to a Single European Transport Area – Towards a competitive and resource efficient transport system; Brussels; 15 December 2011.

<sup>43</sup> SEC (2011) 1052 final; Pollutant emission reduction from maritime transport and Sustainable Waterborne Transport Toolbox; 16/09/2011; Brussels; oraz COM(2013) 4 final; Clean Power for Transport: A European alternative fuels strategy; Brussels; 24/01/2013.

<sup>41</sup> European Maritime Safety Agency; Annual Report 2004; Brussels; 2004.

związków azotu.<sup>44</sup> Normy te wprowadzono by zarówno na szczeblu międzynarodowym (IMO), jak i w ramach legislacji unijnej;

- podejmowanie inicjatyw i działań, tak na szczeblu międzynarodowym, jak i wewnętrznym w celu włączenia emisji CO<sub>2</sub> z transportu morskiego do globalnego systemu handlu emisjami CO<sub>2</sub> i do europejskiego systemu handlu tymi emisjami (ETS).<sup>45</sup>

## Wnioski

Transport morski generuje różnorakie zagrożenia. Zagrożenia te można systematyzować i ujmować w różnych podziałach, przy czym mają one głównie charakter poznawczy. Jednocześnie podziały te wzajemnie się przenikają i uzupełniają. Wśród najbardziej charakterystycznych podziałów trzeba wskazać podział na zagrożenia wynikające z oddziaływania czynników wewnętrznych i zewnętrznych. Drugim takim podziałem jest podział ze względu na rodzaj następstw powstających w wyniku oddziaływania różnych przyczyn.

Unia Europejska podejmuje intensywne działania legislacyjne ukierunkowane na zwiększenie poziomu bezpieczeństwa transportu. Działania te mają z jednej strony charakter polityki wewnętrznej, z drugiej zaś zewnętrznej, zawsze jednak są w znacznym stopniu uzależnione w swym charakterze i kształcie od przepisów międzynarodowych. Jednocześnie wszelkie działania tego typu, w ujęciu teoretycznym, powinny być logicznie związane z zakresem polityki internalizacji efektów zewnętrznych transportu.

Wśród zagrożeń, które są przedmiotem specjalnego zainteresowania polityków Unii Europejskiej, należy wymienić: zagrożenia zewnętrzne, takie jak piractwo i akty terrorystyczne; zagrożenia związane z technicznymi i technologicznymi uwarunkowaniami funkcjonowania tej gałęzi transportu oraz zagrożenia, jakie stwarza ta gałąź transportu dla środowiska naturalnego.

Wśród najważniejszych działań, jakie będą w przyszłości podejmowane przez Unię Europejską w zakresie dążenia do podniesienia bezpieczeństwa

transportu, należy wymienić: stworzenie wewnętrznie spójnego, unijnego systemu zapewnienia bezpieczeństwa i ochrony ruchu statków oraz portów morskich (koordynacja, wspólne służby kontrolne, procedury zarządzania kryzysowego, unijne siły ratunkowe) oraz kształtowanie na szczeblu międzynarodowym i wewnętrznym norm i zasad zapewniających ograniczenie wielkości szkodliwych substancji spalinowych generowanych przez statki do atmosfery, a także ograniczenie emisji CO<sub>2</sub>, jako gazu cieplarnianego (ograniczenie przez stosowanie paliw alternatywnych i włączenie transportu morskiego do systemów handlu emisjami CO<sub>2</sub>).

## Streszczenie

*W artykule przedstawiono wyniki analiz odnoszących się do kwestii regulacji prawnych z zakresu bezpieczeństwa transportu. Przeanalizowano rodzaje występujących zagrożeń, międzynarodowe przepisy prawne ukierunkowane na ich internalizację (IMO) oraz legislację Unii Europejskiej w tym zakresie.*

## Abstract

*The article presents the results of analyses relating to the issue of maritime transport risks and safety legislative norms. The main types of existing threats were analysed. The subject of the article is focused on the international rules (IMO) aimed at internalization of these risks and European Union's legislation in this field.*

## Literatura

1. COM(2011) 441 final; Communication from the Commission On the review of the implementation of Directive 1999/32/EC related to the Sulphur Content of Certain Liquid Fuels and on further pollutant emission reduction from maritime transport; Brussels, 15.7.2011.
2. COM(2011) 555 final; Proposal for a Directive amending Directive 2008/106/EC of the European Parliament and of the Council on the minimum level of training of seafarers; 2011/0239 (COD); Brussels; 14.9.2011.
3. COM(2013) 4 final; Clean Power for Transport: A European alternative fuels strategy; Brussels; 24/01/2013.

<sup>44</sup> Revised Annex VI of MARPOL protocol of 1997 adopted October 2008; MEPC. 176(58) Amendments to the Annex of the Protocol of 1997 to amend the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973, as modified by the Protocol of 1978 relating thereto Revised MARPOL Annex VI; Marine Environment Protection Committee (MEPC); 58th session: 6 to 10 October 2008.

<sup>45</sup> Decision 1600/2002/EC of 22 July 2002 laying down the Sixth Community Environment Action Program.

4. Commission Regulation (EC) No 324/2008 laying down revised procedures for conducting Commission inspections in the field of maritime security; 9 April 2008; OJ L 98 of 10.4.2008.
5. Council Regulation (EC) No 3051/95 of 8 December 1995 on the safety management of roll-on/roll-off passenger ferries (ro-ro ferries); OJ L 320; 30/12/1995; p. 0014 – 0024.
6. Decision 1600/2002/EC of 22 July 2002 laying down the Sixth Community Environment Action Program.
7. Decision 96/587/EC on the publication of the list of recognised organisations which have been notified by Member States in accordance with Council Directive 94/57/EC.
8. Directive 1999/32/EC of 26 April 1999 as regards the sulphur content of marine fuels.
9. Directive 2000/59/EC of 27 November 2000 on port reception facilities for ship-generated waste and cargo residues - Commission declaration; OJ L 332; 28/12/2000; p. 0081–0090.
10. Directive 2001/105/EC of 19 December 2001 amending Council Directive 94/57/EC on common rules and standards for ship inspection and survey organisations and for the relevant activities of maritime administrations; OJ L 19/9; 22/1/2002.
11. Directive 2001/106/EC of 19 December 2001 amending Council Directive 95/21/EC concerning the enforcement, in respect of shipping using Community ports and sailing in the waters under the jurisdiction of the Member States, of international standards for ship safety, pollution prevention and shipboard living and working conditions (port State control); OJ L 19/17; 22/1/2002.
12. Directive 2002/59/EC of 27 June 2002 establishing a Community vessel traffic monitoring and information system and repealing Council Directive 93/75/EEC; OJ L 208; 5/8/2002.
13. Directive 2005/33/EC of 6 July 2005 amending Directive 1999/32/EC as regards the sulphur content of marine fuels.
14. Directive 2005/35/EC of 7 September 2005 on ship-source pollution and on the introduction of penalties for infringements; OJ L 255/11; 30/9/2005.
15. Directive 2009/15/EC of 23 April 2009 on common rules and standards for ship inspection and survey organisations and for the relevant activities of maritime administrations (Recast); OJ L 131/47; 28/05/2009.
16. Directive 2009/16/EC of 23 April 2009 on port State control (Recast); OJ L 131/57; 28/05/2009.
17. Directive 2009/17/EC of 23 April 2009 amending Directive 2002/59/EC establishing a Community vessel traffic monitoring and information system; OJ L 131/100; 28/05/2009.
18. Directive 2009/18/EC of 23 April 2009 establishing the fundamental principles governing the investigation of accidents in the maritime transport sector and amending Council Directive 1999/35/EC and Directive 2002/59/EC of the European Parliament and of the Council; OJ L 131/114; 28/05/2009.
19. Directive 2009/20/EC of 23 April 2009 on the insurance of shipowners for maritime claims; OJ L 131/128; 28/05/2009.
20. Directive 2012/33/EC of 21 November 2012 amending Council Directive 1999/32/EC as regards the sulphur content of marine fuels; OJ L 327/1; 27/11/12.
21. Directive 94/57/EC on common rules and standards for ship inspection and survey organisations and for relevant activities of maritime administrations; 22 November 1994.
22. Directive 95/21/EC of 19 June 1995 concerning the enforcement, in respect of shipping using Community ports and sailing in the waters under the jurisdiction of the Member States, of international standards for ship safety, pollution prevention and shipboard living and working conditions; OJ L 157 , 07/07/1995.
23. Directive 96/98/EC of 20 December 1996 on marine equipment; OJ L 046; 17/02/1997; p. 0025 – 0056.
24. Directive 98/18/EC of 17 March 1998 on safety rules and standards for passenger ships; OJ L 144; 15/5/1998.
25. Directive 98/41/EC of 18 June 1998 on the registration of persons sailing on board passenger ships operating to or from ports of the Member States of the Community; OJ L 188; 2/7/1998.



26. Drożdziejcki S.; Internalizacja negatywnych efektów zewnętrznych transportu w polityce Unii Europejskiej; monografia; (w przygotowaniu do druku, po recenzjach wydawniczych).
27. Drożdziejcki S.; Uwarunkowania internalizacji spalinyowych zanieczyszczeń powietrza generowanych przez transport morski; Logistyka; nr 3/2014; materiał na CD.
28. European Maritime Safety Agency; Annual Report 2004; Brussels; 2004.
29. IMO; Conference of London Resolution (adopted on 12 December 2002); Adoption of the International Code for the Security of Ships and of Port Facilities; Annex I; SOLAS/CONF.5/34; London 2002.
30. IMO; International Convention on the Control of Harmful Anti-fouling Systems on Ships Adoption: 5 October 2001; Entry into force: 17 September 2008.
31. OECD; IEA; CO2 Emissions from fuel combustion. CO2 emissions: References Approach; Paris; 2012.
32. Regulation (EC) 782/2003 of 14 April 2003 on the prohibition of organotin compounds on ships; OJ L 115/1; 09/05/2003.
33. Regulation (EC) No 1406/2002 of the European Parliament and of the Council of 27 June 2002 establishing a European Maritime Safety Agency; Brussels 2002.
34. Regulation (EC) No 391/2009 of 23 April 2009 on common rules and standards for ship inspection and survey organisations (Recast); OJ L 131/11; 28/05/2009.
35. Regulation (EC) No 392/2009 of 23 April 2009 on the liability of carriers of passengers by sea in the event of accidents; OJ L 131/24; 28/05/2009.
36. Regulation (EC) No 725/2004 of the European Parliament and of the Council on enhancing ship and port facility security; 31 March 2004.
37. Resolution no 2011/2096/INI of European Parliament on the Roadmap to a Single European Transport Area – Towards a competitive and resource efficient transport system; Brussels; 15 December 2011.
38. Revised Annex VI of MARPOL protocol of 1997 adopted October 2008; MEPC. 176(58) Amendments to the Annex of the Protocol of 1997 to amend the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973, as modified by the Protocol of 1978 relating thereto Revised MARPOL Annex VI; Marine Environment Protection Committee (MEPC); 58th session: 6 to 10 October 2008.
39. SEC (2011) 1052 final; Pollutant emission reduction from maritime transport and Sustainable Waterborne Transport Toolbox; 16/09/2011; Brussels.
40. Soave P.; Maritime transport: traffic and safety rules; February 2012; [www: europarl.europa.eu](http://www.europarl.europa.eu) (oficjalna strona internetowa Parlamentu Europejskiego).