



**Dorota Pyć**

*Uniwersytet Gdański*

## ZRÓWNOWAŻONY SYSTEM TRANSPORTU MORSKIEGO JAKO CEL MIĘDZYNARODOWEJ ORGANIZACJI MORSKIEJ

### 1. Wprowadzenie

Międzynarodowy transport morski jest częścią globalnego systemu gospodarczego świata. W 2013 r. tematem przewodnim podjętym na forum Międzynarodowej Organizacji Morskiej<sup>1</sup> (*International Maritime Organization – IMO*) był zrównoważony rozwój<sup>2</sup>. Od wielu lat IMO wprowadza międzynarodowe standardy, które służą budowaniu morskiej kultury bezpieczeństwa (*safety culture*)<sup>3</sup>, ostatnio w celu wypracowania zrównoważonego systemu transportu morskiego (*Sustainable Maritime Transportation System – SMTS*). W ramach IMO opracowano ogólne założenia zrównoważonego systemu transportu morskiego<sup>4</sup>. Wpisują się one w międzynarodowe inicjatywy na rzecz zrównoważonej żeglugi (*sustainable shipping*), które mają na celu zwrócenie uwagi na kwestie związane z ochroną środowiska, w tym szczególnie środowiska morskiego. Narody Zjednoczone opracowały wizję o strategicznym charakterze nazwaną *The Oceans Compact*<sup>5</sup>, która jest oparta na holistycznym podejściu, nakazującym rozpoznawanie i analizę zarówno wszelkich oddziaływań związanych z działalnością człowieka w środowisku, jak i wpływu procesów naturalnych na otoczenie człowieka.

<sup>1</sup> D. Pyć, *Międzynarodowa Organizacja Morska*, [w:] *Leksykon prawa morskiego. 100 podstawowych pojęć*, red. D. Pyć, I. Zużewicz-Wiewiórowska, C.H.Beck, Warszawa 2013.

<sup>2</sup> Zob. D. Pyć, *Prawo zrównoważonego rozwoju*, Wydawnictwo Uniwersytetu Gdańskiego, Gdańsk 2006, s. 1-287; D. Pyć, *Filozofia prawa zrównoważonego rozwoju*, [w:] *Filozofia dogmatyk prawniczych*, „Gdańskie Studia Prawnicze” 2007, t. XVIII, s. 301–340.

<sup>3</sup> *Implementing an Effective Safety Culture. Basic Advice for Shipping Companies and Seafarers*. International Chamber of Shipping, IMO Symposium on the Future of Ship Safety, 2013; <http://www.ics-shiping.org>

<sup>4</sup> Zob. <http://www.imo.org/About/Events/WorldMaritimeDay/WMD2013/Documents/CONCEPT%20OF%20SUSTAINABLE%20MARITIME%20TRANSPORT%20SYSTEM.pdf>.

<sup>5</sup> *The Oceans Compact. Healthy Oceans for Prosperity*. An Initiative of the United Nations Secretary General, United Nations 2012, <http://www.un.org>.

Podjęcie IMO do międzynarodowego transportu morskiego opiera się na dążeniu do jego zrównoważenia systemowego przez wzięcie interesów społeczno-gospodarczych i środowiskowych. Międzynarodowa Organizacja Morska podjęła działania na rzecz ochrony i zachowania oceanów, w tym szczególnie mórz i wybrzeży, aktywnie włączając się do międzynarodowej współpracy dotyczącej zrównoważonego rozwoju oceanów. Na forum IMO określono kierunkowe priorytety i założenia istotne dla rozwijania zrównoważonego systemu transportu morskiego. Zaliczono do nich promowanie i wzmacnianie: kultury bezpieczeństwa i zarządzania środowiskiem (*safety culture and environmental stewardship*); edukacji i szkoleń w zawodach związanych z morzem oraz instrumentów wsparcia marynarzy (*education and training in maritime professions, and support for seafarers*); efektywności energetycznej oraz interfejsu statek-port (*energy efficiency and ship-port interface*); dostaw energii dla statków (*energy supply for ships*); nowych technologii i innowacji (*new technology and innovation*); bezpieczeństwa na morzu (*maritime security*), w tym współpracy państw w zwalczaniu piractwa morskiego; systemów wsparcia ruchu morskiego i doradczych (*maritime traffic support and advisory systems*); współpracy technicznej (*technical co-operation*); mechanizmów finansowania, odpowiedzialności i ubezpieczenia (*finance, liability and insurance mechanisms*); rządzenia oceanem (*ocean governance*). Dzięki wyznaczeniu kierunkowych priorytetów i założeń zrównoważonego systemu transportu morskiego oraz projektowaniu instrumentów służących jego urzeczywistnieniu, Międzynarodowa Organizacja Morska wnosi wkład do światowego dorobku konferencji Rio+20<sup>6</sup>.

## 2. Kompaktowość oceanu

Koncepcja „kompaktowości oceanu” (*the oceans compact*)<sup>7</sup> została zainicjowana przez Narody Zjednoczone. Stanowi ona rodzaj międzynarodowej wizji o strategicznym znaczeniu. Została oparta na założeniach zawartych w dokumencie *The Future We Want* przyjętym w 2012 r. w Rio de Janeiro na konferencji poświęconej zrównoważonemu rozwojowi (Rio+20), który zakłada stworzenie platformy dla wszystkich podmiotów zainteresowanych współpracą i rozwojem, zmierzających do osiągnięcia wspólnego celu, jakim są „zdrowe oceany dobrobytu” (*healthy oceans for prosperity*). Cel ten został wyznaczony jako remedium na pogarszającą się jakość środowiska morskiego i stale obniżającą się produktywność Oceanu Światowego oraz niedostatecznie wykształcone i słabe instrumenty rządzenia oceanem (*ocean governance*)<sup>8</sup>.

Ocean Światowy ma podstawowe znaczenie dla zrównoważonego rozwoju ludzkości. Inicjatywa Narodów Zjednoczonych *The Oceans Compact* wspiera

<sup>6</sup> Zob. <http://www.uncsd2012.org>.

<sup>7</sup> *The Oceans Compact. Healthy Oceans for Prosperity. An Initiative of the United Nations Secretary General, United Nations 2012*, <http://www.un.org>.

<sup>8</sup> D. Pyć, *Prawo Oceanu Światowego. Res usus publicum*, Gdańsk 2011.

zrównoważony rozwój oceanów. Odnosi się do zrównoważonego użytkowania, zarządzania oraz zachowania oceanów, a także promuje:

- wykorzystanie wiedzy naukowej, historycznej i zdobytej przez rdzenną ludność, i jej waznienie przez trzy filary zrównoważonego rozwoju: społeczny, gospodarczy i środowiskowy;
- pełne rozpoznawanie globalnych współzależności oceaniczno-lądowych;
- rozpoznawanie niepożądanych oddziaływań na ludzi i środowisko morskie wynikających z działalności człowieka;
- ograniczenie negatywnego wpływu zagrożeń w środowisku morskim na społeczności zamieszkujące szczególnie wrażliwe regiony morskie.

W założeniu realizacja *The Oceans Compact* ma wiązać państwa i inne podmioty międzynarodowe przez pragmatyczne, krótko, średnio- i długookresowe strategie koordynacji międzysektorowych podejść (*cross-sector approach*) we współpracy na poziomach krajowym, regionalnym i globalnym oraz w systemie Narodów Zjednoczonych. Chodzi o kumulatywne oddziaływanie łączące sektorowe działania, głównie instytucjonalne, odnoszące się do środowiska morskiego, które służy wprowadzaniu do praktyki podejścia ekosystemowego i przezornościowego.

„Kompaktowość” podejścia do oceanów polega na tym, że oceany traktowane są jako „jedno zadanie z trzema celami”, którymi są:

- 1) ochrona ludzi i poprawa zdrowia oceanów przez: zmniejszenie negatywnego wpływu na wrażliwe siedliska ludzkie oddziaływań o pochodzeniu antropogenicznym i naturalnym oceanów (np. zanieczyszczenia morskie); rozwój sposobów i środków przystosowania się do zmian klimatu, włączając problem wzrostu poziomu morza; promowanie bardziej zrównoważonego zarządzania obszarami przybrzeżnymi; ograniczenie zanieczyszczeń morskich i pochodzących z lądu; ograniczenie przełowienia i wyeliminowanie niszczących praktyk rybołówczych; wsparcie podejścia promującego zieloną gospodarkę w kontekście zrównoważonego rozwoju i wykorzenienie ubóstwa; wzmocnienie implementacji obowiązujących umów międzynarodowych;
- 2) ochrona, restytucja i „równoważenie” środowiska morskiego (oceanów) i zasobów naturalnych oraz przywrócenie ich pełnej produktywności i egzystencji przez: odtwarzanie przełowionych, zniszczonych zasobów ryb, włączając instrumenty wsparcia skierowane do państw w celu wzmocnienia wysiłków zapewniających żywym zasobom życie w zrównoważonym środowisku i bez zagrożenia wyniszczenia, uwzględniając instrumenty wypracowane przez FAO w ramach IUU (*illegal, unreported and unregulated fishing*)<sup>9</sup>; zachowanie i przywracanie właściwego stanu morskich siedlisk; zachowanie i ochronę morskiej i przybrzeżnej różnorodności biologicznej; zatrzymanie rozprzestrzenienia się

<sup>9</sup> FAO Code of Conduct for Responsible Fisheries, Special Edition, 2011.

- obcych gatunków inwazyjnych<sup>10</sup>; wzmocnienie stosowania obowiązujących instrumentów i środków prewencyjnych;
- 3) wzmocnienie wiedzy o oceanie i zarządzania oceanem przez: promowanie morskich badań naukowych; wzmocnienie ogólnej wiedzy naukowej i budowanie zdolności rządu oceanem; wsparcie rozwoju globalnie zintegrowanej oceny stanu środowiska morskiego z uwzględnieniem społeczno-gospodarczych uwarunkowań; rozwój zrównoważonego korzystania z zasobów oceanu.

### 3. Zrównoważony system transportu morskiego

W ostatnich kilkudziesięciu latach międzynarodowa żegluga morska przeszła ogromne zmiany. Są one związane nie tylko z nieustannie rosnącą siłą floty żeglugowej, ale również postępowaniem technicznym i technologicznym zmieniającym oblicze przemysłu żeglugowego. Wysiłki IMO podejmowane w celu wprowadzania jeszcze wyższych standardów ochrony środowiska morskiego będą coraz silniejsze i już dzisiaj widać, jak ważne jest zacieśnienie międzynarodowej współpracy i koordynacji pomiędzy państwami morskimi, w tym rozwijającymi się a „resztą świata”. Uznano, że najlepsze rezultaty osiąga się przez wysiłki rządów skupione na zapewnieniu większej przejrzystości standardów w światowym przemyśle morskim.

Termin „zrównoważona żegluga” wszedł do języka debaty międzynarodowej pod wpływem zasady zrównoważonego rozwoju. Celem zrównoważonego rozwoju jest ciągła poprawa jakości życia obecnych i przyszłych pokoleń oraz utrzymanie różnorodności biologicznej. Wprowadził on do świadomości społeczności międzynarodowej ideę solidarności wewnątrzpokoleniowej i solidarności międzypokoleniowej. Rozwój zrównoważony opiera się na zasadach demokracji, praworządności, poszanowania praw człowieka i podstawowych wolności. Raport *Nasza wspólna przyszłość*<sup>11</sup> sporządzony przez premier Norwegii Gro Harlem Brundtland i opublikowany w 1987 r. stał się jednym z najważniejszych opracowań eksponujących pojęcie zrównoważonego rozwoju w ujęciu interdyscyplinarnym. Pojęcie zrównoważonego rozwoju zostało wypracowane w drodze porozumienia pomiędzy reprezentantami ugruntowanych zasad politycznych i nowego wówczas podejścia promującego odpowiedzialne zarządzanie zasobami środowiska<sup>12</sup>.

<sup>10</sup> D. Pyć, *Ballast Water Management in the Baltic Sea Region*, „Polish Review of International and European Law”, t. 1, Warszawa 2012, s. 85–112.

<sup>11</sup> World Commission on Environment and Development (WCED), *Our Common Future*, UN General Assembly, Doc. A/42/427, Sect. 4.

<sup>12</sup> G.H. Brundtland *Commission Report 1987*; K.V. Abrahamsson, *Paradigms of Sustainability, The Road Towards Sustainability, A Sustainable Baltic Region*, Sesjon 1 Uppsala University 1997, s. 30–40; tekst angielski: *Our Common Future*, World Commission on Environment and Development, Oxford 1987, s. 400.

Międzynarodowa Organizacja Morska jako agenda wyspecjalizowana Narodów Zjednoczonych realizuje wizję zrównoważonego rozwoju Narodów Zjednoczonych w wymiarze morskim przez Zrównoważoną Strategię Transportu Morskiego. Warto przypomnieć, że IMO powstała 6 maja 1948 r. jako Międzypaństwowa Morska Organizacja Doradcza (*Intergovernmental Maritime Consultative Organisation* – IMCO). Do 1982 r. IMO działała jako IMCO<sup>13</sup>. Obecnie IMO skupia 170 państw członkowskich<sup>14</sup>.

Celami Międzynarodowej Organizacji Morskiej są: tworzenie mechanizmów współpracy rządów w zakresie rządowej legislacji i praktyk dotyczących spraw technicznych wszelkiego rodzaju dotyczących żeglugi z udziałem w handlu międzynarodowym oraz przyjęcia najwyższych praktycznych standardów w sprawach bezpieczeństwa żeglugi i efektywności żeglugi, w tym ochrony środowiska morskiego, a także zachęcanie do usuwania działań dyskryminacyjnych. Pod auspicjami IMO opracowano kilkadziesiąt międzynarodowych umów morskich, w tym m.in.: Międzynarodową konwencję o bezpieczeństwie życia na morzu – SOLAS<sup>15</sup>, Międzynarodową konwencję o zapobieganiu zanieczyszczaniu morza przez statki – MARPOL<sup>16</sup>, Międzynarodową konwencję o wymaganiach w zakresie wyszkolenia marynarzy, wydawania im świadectw oraz pełnienia wacht – STCW<sup>17</sup>. W ramach IMO pracuje się nad zmianami i poprawkami między-

<sup>13</sup> Konwencja o Międzypaństwowej Morskiej Organizacji Doradczej (Dz. U. z 1961 r. Nr 14, poz. 74 ze zm.); Oświadczenie rządowe z dnia 13 listopada 2002 r. w sprawie mocy obowiązującej poprawek przyjętych dnia 4 listopada 1993 r. do Konwencji o Międzynarodowej Organizacji Morskiej, podpisanej w Genewie 6.03.1948 r. (Dz. U. z 2002 r. Nr 140, poz. 1339); poprawki do Konwencji o Międzynarodowej Organizacji Morskiej (Dz. U. z 2008 r. Nr 83, poz. 504).

<sup>14</sup> Dane ze stycznia 2014 r.; <http://www.imo.org>.

<sup>15</sup> Międzynarodowa konwencja o bezpieczeństwie życia na morzu jest najstarszą umową międzynarodową, która reguluje sprawy bezpieczeństwa morskiego, obejmującego bezpieczeństwo osób, statku i środowiska, w tym środowiska morskiego. Pierwsza konwencja o bezpieczeństwie życia na morzu została podpisana w 1914 r., kilkanaście miesięcy po tragedii RMS Titanic; *International Convention for the Safety of Life at Sea – SOLAS* z dnia 1 listopada 1974 r. (Dz. U. z 1984 r. Nr 61, poz. 318 i 319, z 1986 r. Nr 35, poz. 177 oraz 2005 r. Nr 120, poz. 1016) wraz z Protokołem 1978 r. dotyczącym Międzynarodowej konwencji o bezpieczeństwie życia na morzu (Dz. U. z 1984 r. Nr 61, poz. 320 i 321 oraz z 1986, Nr 35, poz. 177) wraz z Protokołem z 1988 r. (Dz. U. z 2008 r. Nr 1991, poz. 1173 i 1174)

<sup>16</sup> Konwencja o zapobieganiu zanieczyszczaniu morza przez statki (MARPOL, skrót od: *marine pollution*) opiera się na zasadzie prewencji zanieczyszczeń i służy ochronie środowiska, w tym w szczególności środowiska morskiego przez wprowadzanie wymogów uprawiania żeglugi morskiej przez statki zgodnie z międzynarodowo ujednoliconymi standardami prewencyjnymi (ochronnymi) i innymi, ograniczającymi bądź eliminującymi przedostawanie się do środowiska zanieczyszczeń ze statków, takich jak: oleje, substancje szkodliwe przewożone luzem, szkodliwe substancje w opakowaniach, ścieki, śmieci i zanieczyszczenia powietrza; *International Convention for the Prevention of Pollution from Ships – MARPOL 73/78*, zmieniona Protokołem uzupełniającym sporządzonym w Londynie dnia 17 lutego 1978 r. wraz Załącznikami I – V (Dz. U. z 1987 r. Nr 17, poz. 101) oraz Protokołem uzupełniającym sporządzonym w Londynie dnia 26 września 1997 r. – Załącznik VI (Dz. U. z 2005 r. Nr 202, poz. 1679).

<sup>17</sup> Międzynarodowa Konwencja o wymaganiach w zakresie wyszkolenia marynarzy, wydawania im świadectw oraz pełnienia wacht została opracowana w celu wprowadzenia na poziomie powszechnym ujednoliconych standardów wyszkolenia marynarzy oraz zapewnienia możliwie wysokiego po-

dowych umów morskich<sup>18</sup>. Międzynarodowa Organizacja Morska wydaje rezolucje (*resolutions*) i wytyczne (*guidelines*) zawierające normy, standardy i zalecane metody postępowania, które służą właściwej interpretacji i stosowaniu norm i standardów umownych.

Do głównych organów IMO należy: Zgromadzenie (*Assembly*), Rada (*Council*), Komitet Bezpieczeństwa Morskiego (*Maritime Safety Committee – MSC*), Komitet Prawnego (*Legal Committee – LEG*), Komitet Ochrony Środowiska Morskiego (*Marine Environment Protection Committee – MEPC*), Komitet Współpracy Technicznej (*Technical Co-operation Committee*), Komitet Ułatwień (*FAL*) oraz z Sekretariatu; organami pomocniczymi są podkomitety i grupy robocze<sup>19</sup>. W 2011 r. Zgromadzenie IMO przyjęło Strategiczny Plan Organizacji na lata 2012–2017<sup>20</sup>, w który określono misję IMO, kierunki rozwoju i zmian, cele i zadania w zakresie wyzwań stojących przez organizacją.

Zrównoważony System Transportu Morskiego wypromowany przez Międzynarodową Organizację Morską opiera się na dziesięciu przedstawionych poniżej kierunkowych priorytetach i założeniach.

1. Kultura bezpieczeństwa i zarządzanie środowiskiem (*safety culture and environmental stewardship*). W celu prowadzenia światowego handlu w bezpieczny, pewny i skuteczny sposób, transport morski wymaga globalnych ram prawnych. Obecnie są one zawarte w wielu konwencjach IMO, które obejmują wszystkie aspekty międzynarodowej żeglugi morskiej. IMO promuje bezpieczeństwo morskie i bezpieczeństwo na morzu, zwiększenie efektywności energetycznej i ochrony zasobów oraz zmniejszanie zanieczyszczeń morza. W celu sprostania tym wyzwaniom każdy podmiot w Zrównoważonym Systemie Transportu Morskiego powinien działać w sposób odpowiedzialny, stosując najlepsze dostępne praktyki, od etapu projektowania statku aż do zakończenia jego użytkowania i recyklingu. Sprawne działanie i utrzymanie SMTS wymaga wypracowania wysokiej kultury bezpieczeństwa i transparentnych zasad gospodarowania środowiskiem.

IMO uregulowała wszystkie aspekty żeglugi międzynarodowej w pięćdziesięciu trzech obowiązujących na świecie umowach międzynarodowych (w tym systemach konwencyjnych takich jak SOLAS, MARPOL i STCW) wspieranych przez wiele kodeksów i setki wytycznych, odnoszących się do eksploatacji statków, od rozpoczęcia jego budowy do wycofania z eksploatacji i zezłomowania.

W tym zakresie wyróżniono dwa cele szczegółowe. Pierwszy zakłada, że osiągnięcie SMTS wymaga rozwijania kultury bezpieczeństwa, wspieranej przez

---

ziomu bezpieczeństwa w międzynarodowej żegludzie morskiej; *International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers*) z dnia 7 lipca 1978 r. (Dz. U. z 1984 r. Nr 39, poz. 201 z późn. zm.).

<sup>18</sup> D. Pyć, *Milcząca akceptacja*, [w:] *Leksykon prawa międzynarodowego publicznego. 100 podstawowych pojęć*. red. A. Przyborowska-Klimczak, D. Pyć, C.H. Beck, Warszawa 2012, s. 221–226.

<sup>19</sup> Zob. <http://www.imo.org>.

<sup>20</sup> *Strategic Plan for the Organization*, Res.A.1037/27.

globalne standardy i ich rygorystyczne egzekwowanie. Standardy te powinny zapewnić równe szanse. Kultura bezpieczeństwa ma w efekcie tworzyć wartość dodaną SMTS przez promowanie bezpieczeństwa. Drugi odnosi się do zminimalizowania negatywnego wpływu transportu morskiego na środowisko. Środowiskowe zarządzanie powinno znaleźć odzwierciedlenie w rozwoju i wdrażaniu globalnych standardów zapobiegania, zmniejszania i kontroli zanieczyszczeń.

2. Edukacja i szkolenia w zawodach związanych z morzem oraz wsparcie marynarzy (*education and training in maritime professions, and support for seafarers*). Morski sektor żeglugowy będzie nadal rozwijać się w kierunku tworzenia, wprowadzania i stosowania coraz bardziej wyrafinowanych systemów dla zwiększenia bezpieczeństwa statków i ładunków, planowania tras żeglugowych i nawigacji, przeładunków, monitorowania wydajności energii, kontroli zanieczyszczeń ze statków oraz zapobiegania i zarządzania środowiskiem. Wprowadzanie i stosowanie nowych urządzeń na statkach wymaga zmian procedur, stałego nabywania nowych umiejętności przez marynarzy w zakresie ich obsługi i zastosowania. Zrównoważony System Transportu Morskiego wymaga edukacji, szkoleń i budowania zdolności (*capacity building*) osób pracujących na statku i innych podmiotów zaangażowanych w sektorze morskim i z nim powiązanych.

Morska ścieżka kariery uległa skróceniu, ze względu na potrzeby rynku pracy i jej mobilność. Promuje się poszukiwanie możliwości zawodowego przejścia z morza na ląd. Trudności związane z karierą na morzu (np. czas z dala od rodziny i przyjaciół, izolacja oraz narażenie na zmęczenie) stawiają przedsiębiorców żeglugowych wobec problemu poszukiwania zachęt w celu uatrakcyjnienia pracy marynarza. Takie działania mają na celu pozyskiwanie zdolnych, dobrze wyszkolonych i otwartych na nowe technologie marynarzy do pracy na statkach morskich, co gwarantuje utrzymanie jakości pracy na pożądanym poziomie.

Zrównoważony System Transportu Morskiego wymaga odpowiednio wyszkolonych marynarzy. Szkolenie i edukacja morska powinny być oparte przede wszystkim na standardach zawartych w konwencjach STCW i MLC<sup>21</sup>. Wobec tego określono dwa priorytety: dbałość o bezpieczeństwo i rozwijanie świadomości ekologicznej.

Odpowiednie standardy pracy i życia marynarzy na statkach są ważne w celu rozwijania transportu morskiego jako atrakcyjnej opcji kariery dla zdolnych osób, poszukujących zróżnicowanej ścieżki kariery (zarówno na statku, jak i na lądzie). W celu wspierania ciągłego, globalnego rozwoju transportu morskiego przyszli specjaliści powinni być przeszkoleni i kształceni również w zakresie prawa, inżynierii, zarządzania bezpieczną eksploatacją statków oraz usług portowych. Dotyczy to w szczególności marynarzy z państw rozwijających się.

3. Efektywność energetyczna oraz interfejs statek–port (*energy efficiency and ship-port interface*). Pomimo że transport morski jest wysoce prośrodowiskowy

<sup>21</sup> Konwencja o pracy na morzu (*Maritime Labour Convention – MLC*) z dnia 23 lutego 2006 r. (Dz. U. z 2011 r. Nr 222, poz. 1324).

pod względem wykorzystania energii, wiele wysiłków kieruje się na poszukiwanie nowych technologii pozwalających na poprawę efektywności energetycznej statków. W międzynarodowym transporcie morskim trzeba poszukiwać oszczędności, żeby przy obecnej od kilku lat nadpodaży przestrzeni ładunkowej obsługiwać wymagane poziomy ładunkowe pozwalające na funkcjonowanie przedsiębiorstw żeglugowych na konkurencyjnym rynku.

Ważną rolę pełnią również porty morskie, które posiadając odpowiednią infrastrukturę, zapewniają szybkość i dobrą jakość usług świadczonych przez równorzędne podmioty w łańcuchu logistycznym. Należy wciąż usprawniać procedury administracyjne w zakresie odpraw celnych, wszelkich kontroli oraz inspekcji. Otwieranie nowych portów przyczynia się do usprawnienia działalności w ramach Zrównoważonego Systemu Transportu Morskiego.

Elementem SMTS powinno być uproszczenie i standaryzacja dokumentacji w zakresie dostaw i odbioru ładunków, poprawa koordynacji i promowania wykorzystania elektronicznych odpraw statków, ładunków, załóg i pasażerów. Zrównoważony System Transport Morskiego potrzebuje wydajnych urządzeń portowych pozwalających zachować operacyjną sprawność statków na najwyższym poziomie, infrastruktury logistycznej zezwalającej płynąć statkom z optymalną prędkością. Wszystkie te elementy stanowią część „holistycznej koncepcji efektywności energetycznej” dla całego systemu. Należy dążyć do innowacji i stosowania najlepszych praktyk w celu sprawnego funkcjonowania interfejsu statek–port.

4. Dostawy energii dla statków (*energy supply for ships*). Sprawne funkcjonowanie Zrównoważonego Systemu Transportu Morskiego zależy od globalnej dystrybucji i dostępności paliw żeglugowych. Wyposażenie portu w urządzenia zapewniające dostarczenie paliwa do statków powinno być zaplanowane na podstawie prawidłowej oceny przyszłego popytu na paliwa.

W nowoczesnym społeczeństwie wymaga się spełniania standardów zapewniających możliwość korzystania z „czystego powietrza”. Zakłada się, że Zrównoważony System Transportu Morskiego musi mieć dostęp do odpowiedniej ilości czystej energii ze źródeł takich, jak LNG i paliwa o niskiej zawartości siarki. Ponadto, ciężary i koszty, zgodnie z surowymi normami w obszarach kontroli emisji SO<sub>x</sub>, powinny być sprawiedliwie rozłożone na społeczeństwo, a nie odciskać się na przedsiębiorcach żeglugowych.

5. Systemy wsparcia ruchu morskiego i doradcze (*maritime traffic support and advisory systems*). Korzystanie z systemów wsparcia ruchu morskiego na morzach i oceanach staje się coraz bardziej niezbędne wskutek intensyfikacji przewozów w międzynarodowej żegludze morskiej i innych obszarach działalności człowieka w środowisku morskim, np. działalności przybrzeżnej (na tzw. *offshore*), w tym takich, jak: morskie badania naukowe lub wykorzystanie energii ze źródeł tradycyjnych oraz energii ze źródeł odnawialnych, a także rybołówstwa, akwakultury oraz turystyki morskiej.



Duże statki, które poruszają się po morskich szlakach żeglugowych o wysokim natężeniu ruchu, wymagają wsparcia przez systemy informacji meteorologicznych i oceanograficznych, hydrograficznych, nawigacyjnych. Służby VTS i globalny system bezpieczeństwa GMDSS pomagają statkom osiągać wymaganą wydajność przy jednoczesnym zwiększeniu bezpieczeństwa.

Zrównoważony System Transportu Morskiego wymaga współpracy i harmonizacji w celu opracowania optymalnych systemów nawigacji, w tym również w zakresie pilotażu i lodołamania. Ponadto potrzebuje on stosowania inteligentnych systemów kierowania i pomocy zaprojektowanych dla różnych scenariuszy pogodowych na trasie przewozu, zawierających elementy e-nawigacji, w celu optymalizacji bezpieczeństwa i oszczędnego zużycia paliwa, co ważne, bez podważania kierowniczej funkcji kapitana statku. Obecnie trwają prace nad koncepcją elektronicznych map autostrad morskich.

6. Bezpieczeństwo na morzu (*maritime security*), w tym współpraca w zwalczaniu piractwa morskiego. Zagrożenia związane z uprawianiem żeglugi morskiej mogą negatywnie wpływać na transport morski w kontekście jego przewidywalności, kosztów, a co za tym idzie, konkurencyjności. Przyczyny leżące u podstaw piractwa morskiego są złożone i często zakorzenione w politycznych, gospodarczych i społecznych uwarunkowaniach państw nadbrzeżnych (np. kazu Somalii). Niezależnie od przemierzających się napięć i konfliktów, zagrożenia na morzu nadal będą istnieć (np. *irregular migration*, *IU fishing*).

W celu zbudowania systemu transportu morskiego, który cechowałoby zrównoważenie, załogi statków morskich i szlaki żeglugowe muszą być chronione przez społeczności, które czerpią korzyści z handlu odbywającego się drogą morską. Zwiększone koszty ochrony statków w niebezpiecznych dla żeglugi regionach morskich (np. Zatoka Adeńska, Zatoka Gwinejska) przyczyniają się do wyższych kosztów przewozu ładunków.

7. Nowe technologie i innowacje (*new technology and innovation*). Pożądana jest zwiększona koordynacja działań na rzecz budowania innowacyjnego potencjału morskiego, możliwego do wykorzystania przez podmioty zainteresowane, w tym również w celu zapewnienia właściwego funkcjonowania administracji morskiej. Nowe technologie i wartość dodana z innowacyjnych przedsięwzięć powinny stanowić ważny element krajowych polityk morskich, koncentrując się na konkurencyjności w sektorze żeglugi morskiej państwa. Współpraca techniczna, i w ramach nowych technologii, powinna obejmować rozwój metod pozyskiwania i dostępność informacji oceanograficznych, hydrograficznych i meteorologicznych, oraz pomoc w nawigacji w celu wspierania rozwoju sektora transportu morskiego w krajach rozwijających się, a także budowanie potencjału systemów informacji o ruchu statków i usług zarządzania.

8. Współpraca techniczna (*technical co-operation*). Zrównoważony System Transportu Morskiego wymaga korzystania z platform wspierania innowacji, nowych technologii i wiedzy o ich zastosowaniach. Zakłada się przy tym istnienie

partnerstwa między rządami państw, stoczniami (przemysłem stoczniovym), towarzystwami klasyfikacyjnymi, producentami, zakładami i instytucjami naukowymi w zakresie badań i rozwoju. Sektor transportu morskiego musi korzystać z nowych technologii w celu zwiększenia efektywności środowiskowej oraz bezpieczeństwa. Ważne jest też przygotowanie do obsługi nowych typów ładunków oraz transakcji. Państwa powinny wprowadzać zachęty w celu rozwoju nowych technologii i innowacji SMTS.

9. Mechanizmy finansowania, odpowiedzialności i ubezpieczenia (*finance, liability and insurance mechanisms*). Zrównoważony System Transportu Morskiego wymaga finansowego wsparcia. Dotyczy to zarówno budowy nowych statków, jak i ewentualnej ich konwersji lub też modyfikacji statków w celu spełnienia przez nie wymagań w zakresie bezpieczeństwa i ochrony środowiska. SMTS opiera się na obowiązujących międzynarodowych normach w zakresie odpowiedzialności i systemie odszkodowań w razie wypadków morskich.

10. Rządzenie oceanem (*ocean governance*). Konwencja o prawie morza z 1982 r. wprowadziła ramy rządzenia oceanem (środowiskiem morskim). Zintegrowane rządzenie środowiskiem morskim w obszarach morskich znajdujących się w granicach terytoriów państw nadbrzeżnych i w obszarach, w których państwa nadbrzeżne wykonują prawa suwerenne, a także w obszarach poza jurysdykcją państwową, wiąże się z doбором efektywnych i elastycznych instrumentów, pozwalających na zapewnienie równowagi pomiędzy ochroną i zachowaniem środowiska a wolnością korzystania z mórz i oceanów. Należy równoważyć wypracowane i utrwalone przez lata podejście sektorowe do środowiska morskiego z podejściem zintegrowanym.

#### 4. Wnioski

Międzynarodowej żeglugi morskiej nie można sprowadzić tylko do transportu morskiego jako środka służącego do przewozu ładunków i osób. Bez względu na podział państw według kryterium położenia zarówno państwa nadbrzeżne, jak i śródlądowe mają bezpośredni dostęp do gospodarki światowej i tym samym mają też dostęp bezpośredni lub pośredni do gospodarki morskiej. Istotą zasady zrównoważonego rozwoju jest piecza nad rozwojem w wymiarze ogólnoludzkim (społeczności międzynarodowej, wspólnoty, społeczeństwa) i człowieka-jednostki (człowieczym), w oparciu o racjonalność i efektywność jako kierunkowe zasady wypełniające jego treść w zakresie skuteczności osiągnięcia celów.

Świadomość globalnych zagrożeń i współzależności, które rządzą społecznością międzynarodową zmusza do uwzględnienia nie tylko ekonomicznych i politycznych aspektów żeglugi morskiej, ale również społecznych i ekologicznych. Rozwój prawa międzynarodowego sprzyja podejściu zintegrowanemu do zarządzania środowiskiem morskim. Z tego względu, dla zapewnienia bezpieczeństwa morza, na które składa się bezpieczeństwo morskie (*maritime safety*) i bezpie-

czeństwo na morzu (*maritime security*) ważne jest promowanie Zrównoważonego Systemu Transportu Morskiego przez Międzynarodową Organizację Morską.

Z opracowania „*A Blue Print for Ocean and Coastal Sustainability*”<sup>22</sup> wynika, że wymiana handlowa między państwami wzrosła, co zwiększa zapotrzebowanie na zrównoważony międzynarodowy transport morski i tworzenie lepszych możliwości zatrudniania marynarzy i przyczynia się do rozwoju państw. Podkreślono w nim, że nowoczesny przemysł stał się wrażliwy na ochronę zrównoważonego rozwoju i środowiska, a jej globalny „regulator”, IMO, wprowadziła znaczące reformy i nowe działania w ramach międzynarodowych instrumentów traktatowych, które mają na celu zapobieganie zanieczyszczaniu morza przez statki.

Istotne jest to, że międzynarodowy handel morski może nadal się rozwijać jako alternatywa dla drogiego transportu kolejowego i drogowego. W *A Blue Print for Ocean and Coastal Sustainability* stwierdzono też, że w ciągu ostatnich trzech dekad, dzięki znacznej redukcji zanieczyszczeń pochodzących ze statków, zmian technologicznych w kierunku ulepszonych konstrukcji statków, wprowadzania alternatywnych źródeł energii na statkach, zwiększenia wydajności paliwa oraz troski o środowisko, transport morski stanie się „rdzeniem zielonej gospodarki”.

**Dorota Pyc**

#### SUSTAINABLE MARITIME TRANSPORTATION SYSTEM AS THE PURPOSE OF THE INTERNATIONAL MARITIME ORGANIZATION

International shipping is a key element of the global economic system. According to the modern concept of the IMO, there is no doubt that international shipping should be concentrated on the quest for its sustainability. The IMO approach to international maritime transport is based on the objective of the balance system by weighing the socio-economic, environmental and political interests. The International Maritime Organization has taken action to protect and preserve the oceans, including in particular the seas and coasts and cooperation for the sustainable development of the global ocean. IMO has established ten specific targets for sustainable maritime transportation system: safety culture and environmental stewardship; education and training in maritime professions, and support for seafarers; efficiency and ship-port interface; energy supply for ships; new technology and innovation; maritime security, including cooperation in combating maritime piracy; maritime traffic support and advisory systems; technical co-operation; finance, liability and insurance mechanisms; ocean governance.

<sup>22</sup> Zob. [http://www.unesco.org/new/fileadmin/MULTIMEDIA/HQ/SC/pdf/interagency\\_blue\\_paper\\_ocean\\_rioPlus20.pdf](http://www.unesco.org/new/fileadmin/MULTIMEDIA/HQ/SC/pdf/interagency_blue_paper_ocean_rioPlus20.pdf).