

Konrad Misztal

Wydział Nauk Społecznych, Gdańska Szkoła Wyższa

Aspekty prawne ochrony środowiska morskiego

Streszczenie

Morza i oceany wraz z wewnętrznymi wodami stanowią 70,7% środowiska naturalnego człowieka. Mimo tak znaczącej przewagi na naszej planecie, są one nieustannie degradowane przez ląd, z którego pochodzi ok. 80% wszystkich zanieczyszczeń. Najbardziej narażone na szkodliwą działalność człowieka są akweny zamknięte, o znikomej wymienialności wód, między innymi takie jak Morze Bałtyckie. Stąd już w latach siedemdziesiątych XX w. państwa nadbrzeżne podjęły wspólne działania w zakresie ochrony środowiska morskiego obszaru Morza Bałtyckiego. Europa Bałtycka jest jedynym jak dotąd regionem na świecie, w którym idea zrównoważonego rozwoju stanowi priorytet w ramach współpracy państw nadbałtyckich. Działania te popiera Komisja Europejska poprzez propagowanie holistycznego podejścia do mórz i oceanów, w których ochrona środowiska morskiego nabiera pierwszorzędного znaczenia. Skuteczność przepisów prawnych zależy w dużej mierze od społecznej odpowiedzialności respektującej poszanowanie środowiska naturalnego.

Słowa kluczowe: ekosystem Morza Bałtyckiego, ochrona środowiska morskiego, wspólna polityka ochrony środowiska morskiego, europejska wizja mórz i oceanów, holistyczne podejście do mórz i oceanów, idea zrównoważonego rozwoju, proekologiczna świadomość społeczna.

1. Imperatywy ochrony środowiska naturalnego

Morza i oceany (tworzące tzw. wszechocean) oraz wewnętrzne wody (jeziora i rzeki), będące głównym elementem hydrosfery, stanowią 70,7% środowiska naturalnego człowieka. Wydawać by się mogło zatem, że tak olbrzymie obszary wodne naszej planety mogą same skutecznie bronić się przed naporem cywilizacji. Konsekwencją takiego rozumowania było niestety panujące przez wieki przekonanie o nieograniczonych właściwościach samooczyszczania się mórz i oceanów. Uważano, że pozostające w ciągłym ruchu wody morskie i oceaniczne mogą wchłaniać wszelkie zanieczyszczenia bez trwałych szkodliwych zmian w tym środowisku. Pogląd ten w konsekwencji powodował negatywne skutki dla stanu wielu mórz i oceanów, osiągając w niektórych regionach świata poziom krytyczny, zagrażający zarówno zasobom biologicznym i wartościom rekreacyjnym wód morskich, jak i zdrowiu i bezpieczeństwu człowieka.

Morza i oceany były i nadal są szeroko i różnorodnie wykorzystywane przez człowieka. Zawierają one olbrzymie i często do końca nierozpoznane zasoby surowców, żywności i energii, w związku z czym były i są nieustannym obszarem eksploatacji i eksploatacji. Tradycyjne i najbardziej powszechne formy wykorzystywania przez człowieka mórz i oceanów do uprawiania żegluga i rybołówstwa, są obecnie uzupełniane przez intensywną działalność przemysłową (tzw. przemysł *off shore*, to

jest poszukiwanie i wydobywanie ropy naftowej, gazu, piasku, żwiru i różnych kopalin głębokowodnych i płytkowodnych, stanowiących ich zasoby nieodnawialne), budowę elektrowni wiatrowych i rurociągów podwodnych, montaż kabli podwodnych oraz przez rozwijające się osadnictwo i różnorodne formy turystyki i rekreacji morskiej i nadmorskiej. Działaniom przemysłowym w środowisku morskim towarzyszą wiercenia i roboty czerpalne, powiązane z budową różnego rodzaju konstrukcji i urządzeń, stawianych na dnie morskim i stosowaniem materiałów wybuchowych.

Obszary nadmorskie są dogodnym miejscem dla osadnictwa, stąd też ok. 60% światowej populacji skoncentrowane jest w strefach przybrzeżnych mórz i oceanów. Z kolei rozwój nadmorskiego osadnictwa pociąga za sobą wykorzystanie mórz i oceanów dla celów transportowych i handlowych, turystycznych i rekreacyjnych, a także przemysłowych i sanitarno-bytowych.

Ochrona środowiska morskiego jest tym bardziej konieczna, że morza i oceany w coraz większym stopniu wykorzystywane są dla celów żywnościowych człowieka. Tendencja ta będzie wzrastała w miarę zmniejszania się powierzchni ziem uprawnych oraz szybkiego przyrostu liczby ludności na świecie.

Najcenniejszą dla człowieka częścią wód wszechoceanu jest strefa przybrzeżna, która niestety najbardziej narażona jest na wpływ czynników antropogenicznych. O ile w wielkich i otwartych morzach i oceanach nie powodują one daleko idących zmian biologicznych, o tyle w wodach przybrzeżnych i małych morzach o znikomej wymienialności wody i oddalonych od wszechoceanu (jak np. morza: Bałtyckie, Śródziemnomorskie, Kaspjskie czy Czarne) powstają już obszary o trwałych, nieodwracalnych zniszczeniach środowiskowych. Zanieczyszczenia pochodzące z lądu nie ulegają na ogół naturalnej biodegradacji w morzu, lecz przenikają do łańcuchów pokarmowych roślin i zwierząt morskich, doprowadzając często do całkowitego wyginięcia wielu gatunków, zyskując w zamian globalne ocieplenie, kwaśne deszcze, fale tsunami, niszczące huragany itd.

Niekorzystne zmiany środowiskowe w morzach i oceanach są znacznie powolniejsze niż na lądzie, a przez to trudniejsze do wykrycia i przeciwdziałania im w porę.

2. Źródła zanieczyszczeń środowiska morskiego

Okolo 80% wszystkich zanieczyszczeń środowiska morskiego pochodzi ze źródeł lądowych, natomiast pozostałe 20% jest wynikiem działalności prowadzonej przez człowieka na morzu. Z tego wynika, że morza i oceany zanieczyszczane są głównie przez ląd. Wśród lądowych źródeł skażenia środowiska morskiego należy przede wszystkim wymienić ścieki komunalne, przemysłowe i rolnicze, odprowadzające bezpośrednio lub poprzez rzeki duże ilości nieczystości, nawet z terenów znacznie oddalonych od morza, przeważnie silnie zurbanizowanych i uprzemysłowionych, o rozwiniętym transporcie i rolnictwie. Tego typu zanieczyszczenia są szczególnie szkodliwe ze względu na wysoki stopień toksyczności i długi proces ich rozkładu.

Morza i oceany są końcowym etapem wielu procesów technologicznych na lądzie, miejscem odprowadzania ścieków z lądu, często traktowanym jako śmietnik dla odpadów, a obecny stan ekologiczny mórz i oceanów jest wynikiem rabunkowej

działalności człowieka, dążeniem do szybkiego rozwoju wielu gospodarek poprzez nadmierną eksploatację tak środowiska lądowego, jak i morskiego. Niekontrolowane w tym względzie działania są niebezpieczne dla bytu człowieka, z tym jednak, że degradacja środowiska wodnego powoduje wiele poważnych konsekwencji dla życia w ogóle na Ziemi.

3. Ekosystem Morza Bałtyckiego

Morze Bałtyckie jest jednym z najbardziej zagrożonych mórz na świecie, charakteryzuje się wysokim stopniem degradacji środowiska naturalnego tak ze względu na ograniczony kontakt z wszechoceanem i związaną z tym znikomą wymienialnością wód, jak i ze względu na aktywną i zróżnicowaną działalność gospodarczą państw nadmorskich. Wokół Morza Bałtyckiego skupionych jest dziewięć państw z dobrze rozwiniętymi gospodarczo i wysoko zurbanizowanymi regionami nadmorskimi (60 miast), z licznymi portami morskimi (408 portów i przystani morskich, w tym 130 obsługujących obroty międzynarodowe) i dużym ruchem statków, ze względu na ożywioną intraregionalną i ekstraregionalną wymianę towarową oraz systematycznie wzrastające przewozy pasażerskie. Morze Bałtyckie należy do akwenów o największej na świecie koncentracji linii promowych, przewożących łącznie 100 milionów pasażerów rocznie. W bałtyckich portach morskich przeładowuje się ok. 700 milionów ton różnorodnych ładunków, głównie masowych, co stanowi ok. 15% światowych obrotów drogą morską. Na Morzu Bałtyckim dominują statki do przewozu płynnych i suchych ładunków masowych, których naturalne i techniczne właściwości mogą być w określonych warunkach zagrożeniem dla środowiska morskiego. Bałtyckie szlaki żeglugowe należą do najbardziej zatłoczonych w światowej żegludze. Ze względu na rosnący ruch statków i obrotów towarowych oraz wzrastające przewozy pasażerskie, w połączeniu ze specyfikacją wynikającą z wewnątrzładowego położenia, Morze Bałtyckie uznane zostało przez Międzynarodową Organizację Morską (IMO) za szczególnie wrażliwy obszar morski (*Particularly Sensitive Sea Area*). Natomiast Unia Europejska traktuje Morze Bałtyckie jako swoje morze wewnętrzne, wokół którego skupionych jest 8 państw unijnych.

Morze Bałtyckie jest także obszarem nie tylko eksploatacji, ale także eksploracji. Z punktu widzenia ekologicznego niepokój państw nadbałtyckich budzić musi wybudowanie podwodnego gazociągu północnego *Nord Stream 2* o długości 1200 km z Wyborga (w Rosji) do Stralsundu (Niemcy). Inwestycja ta realizowana w interesie dwóch państw regionu, Rosji i Niemiec, przy sprzeciwie Polski oraz Estonii, Łotwy i Litwy, może spowodować katastrofę ekologiczną o nieprzewidywalnych skutkach dla wszystkich krajów nadbałtyckich. Wydaje się, że względy ekologiczne w ogóle nie były brane pod uwagę przy realizacji tej inwestycji, tworzonej przy sprzeciwie czterech państw regionu i Stanów Zjednoczonych, zwłaszcza że Morze Bałtyckie należy do tych mórz, w którym granice pojemności środowiska zostały poważnie naruszone i które charakteryzuje bardzo wysoki stopień zanieczyszczenia.

Głównym sprawcą degradacji środowiska bałtyckiego są zanieczyszczenia pochodzące z lądu. Stanowią one aż 97% ogółu zanieczyszczeń, a jedynie 3% zanieczyszczeń wynika z działalności na morzu. Proporcje te mogą jednak ulec

zmianie w wyniku budowy i eksploatacji podwodnych gazociągów. Bardzo duży udział w zanieczyszczaniu wód powierzchniowych Bałtyku mają ścieki komunalne i przemysłowe odprowadzane bezpośrednio z zakładów przemysłowych lub siecią kanalizacji miejskiej wprost do morza lub pośrednio przez rzeki. W takich krajach jak Polska, Rosja, Litwa, Łotwa i Estonia są to w głównej mierze ścieki nieoczyszczone ze względu na słabe wyposażenie miast nadmorskich i zakładów przemysłowych w urządzenia oczyszczające.

Ostatnio mieliśmy tego przykład, gdy w wyniku awarii przepompowni ścieków w Gdańsku, skierowano je do Motławy, skąd przedostały się do Zatoki Gdańskiej, poważnie ją skażając. Prezydent Gdańska wydał kuriozalne oświadczenie, że nie jest to katastrofa ekologiczna, bo były to ścieki komunalne, a nie przemysłowe.

Powyższe działania są o tyle niebezpieczne, że na dnie Morza Bałtyckiego znajduje się dużo broni i amunicji zatopionych pod koniec II wojny światowej. Ostatnio media doniosły o odkryciu wraku niemieckiego tankowca zatopionego w 1945 roku w Zatoce Gdańskiej z 3 milionami litrów paliwa. Naruszenie tego typu pozostałości powojennych przez prowadzone inwestycje podwodne może prowadzić do niewyobrażalnej katastrofy ekologicznej.

4. Ochrona środowiska morskiego w regionie Morza Bałtyckiego

Ochrona środowiska morskiego w regionie Morza Bałtyckiego nabrała w świetle powyższego pierwszoplanowego znaczenia i jak nigdzie indziej na świecie silnie integruje państwa nadbrzeżne. Ochrona wspólnego dobra, jakim jest Morze Bałtyckie, zjednoczyła państwa nadbałtyckie jeszcze w okresie istniejących w Europie podziałów politycznych i stanowiła pierwsze przejawy procesów integracyjnych na kontynencie europejskim. Problemy ochrony środowiska morskiego stały się priorytetem i niejako podwaliną bałtyckiej współpracy państw. Poczucie odpowiedzialności za to środowisko doprowadziło państwa nadbałtyckie do podjęcia wspólnych działań już w latach siedemdziesiątych ubiegłego wieku. Efektem tych działań było podpisanie w 1974 roku w Helsinkach konwencji o ochronie środowiska morskiego obszaru Morza Bałtyckiego. Konwencja jako pierwsza w świecie zawierała postanowienia dotyczące kompleksowego uregulowania problemów zanieczyszczenia Morza Bałtyckiego, pochodzącego ze wszystkich źródeł, to jest ze statków, z lądu i z powietrza. Weszła w życie w 1980 roku. Głównym jej celem było przywrócenie ekologicznej równowagi Morza Bałtyckiego oraz wzmocnienie współdziałania i kooperacji państw regionu w tym zakresie.

Europa Bałtycka jest jedynym regionem na świecie, gdzie idea zrównoważonego rozwoju stanowi priorytet w ramach współpracy państw nadbałtyckich. Świadczą o tym programy VASAB 2010 i 2010 Plus oraz Agenda 21 dla Bałtyku — Baltic 21.

Zadaniem programów VASAB 2010 i 2010 Plus — Wizje i strategie wokół Bałtyku — jest wspieranie współpracy państw nadbałtyckich w celu osiągnięcia zrównoważonego rozwoju i spójności przestrzennej.

Z kolei Agenda 21 dla Morza Bałtyckiego zakłada, że region bałtycki powinien przekształcić się w zintegrowany, dynamiczny i konkurencyjny obszar zrównoważonego rozwoju z poszanowaniem społecznie akceptowanych kryteriów środowiskowych.

Stanowi reakcję na Szczyt Ziemi w Rio de Janeiro w 1992 roku i Johannesburgu w 2002 roku.

U podstaw koncepcji zrównoważonego rozwoju leży idea sprzężenia w jedną całość zagadnień ekonomicznych, społecznych, ekologicznych i przestrzennych aktywności ludzkiej.

Ekologiczne podejście do mórz i oceanów pozbawia uzasadnienia występowania sztucznych granic w postaci wód terytorialnych czy wyłącznych stref ekonomicznych. Regulacje prawne o charakterze międzynarodowym wykraczają poza te granice, a zasada wolności mórz oznacza wolny handel drogą morską i nieograniczony dostęp do każdego portu morskiego. W tym rozumieniu morza czy oceany stanowią jednolitą całość i są wspólnym dobrem. Powstrzymanie degradacji środowiska morskiego jest zatem zadaniem wspólnym, globalnym, nie ma charakteru regionalnego czy lokalnego.

W świetle powyższego budowę gazociągu *Nord Stream* i *Nord Stream 2* przez Rosję i Niemcy należy uznać za pogwałcenie przepisów prawa międzynarodowego, a państwa nadbałtyckie, które wyraziły na to zgodę, sprzeniewierzyły się wspólnym i przyjętym przez nie postanowieniom, popierając partykularne interesy dwóch państw regionu. Tłumaczenie, że inwestycja ma charakter gospodarczy, a nie polityczny, nie stanowi jej uzasadnienia. Ostatnio kanclerz Merkel zmienia formułę, twierdząc że jest to przedsięwzięcie komercyjne „z zastosowaniem politycznym”. Niezrozumiałe też jest stanowisko Szwecji, która wyraziła zgodę na budowę gazociągu *Nord Stream 2* na jej wodach terytorialnych.

5. Unia Europejska wobec problemów ochrony środowiska

Ochrona środowiska naturalnego nie wchodziła w krąg zainteresowań procesów integracyjnych w Europie od samego ich początku. Świadczy o tym fakt, że w Traktacie Rzymskim z 1958 r. ustanawiającym Wspólnoty Europejskie nie ma żadnych w tym względzie postanowień. Pierwszą inicjatywą w tym zakresie był apel przywódców państw członkowskich w 1972 roku, którzy zwrócili się do Komisji Europejskiej o opracowanie zasad i zadań wspólnej polityki ochrony środowiska naturalnego. Fakt ten uważa się za początek budowania wspólnej skoordynowanej polityki środowiskowej Wspólnoty. Powstałe wówczas dyrektywy koncentrowały się głównie na określeniu limitów emisji zanieczyszczeń do atmosfery, ochronie wody pitnej i wód powierzchniowych oraz testowaniu niebezpiecznych substancji chemicznych.

Dopiero w 1986 roku Jednolity Akt Europejski wprowadził do traktatu o Wspólnotach Europejskich ogólne przepisy dotyczące ochrony środowiska naturalnego, mówiące o zachowaniu, ochronie i poprawie jakości środowiska w celu ochrony zdrowia ludzkiego oraz rozsądnego i racjonalnego użytkowania zasobów naturalnych. Podkreślono rangę ochrony środowiska naturalnego w działaniach Wspólnoty i potrzebę jej zintegrowania z innymi dziedzinami, a szczególnie z polityką rolną, regionalną i energetyczną.

W Jednolitym Akcie Europejskim określono wyraźny podział kompetencji w zakresie ochrony środowiska naturalnego Wspólnoty i państw członkowskich. Stworzył on podstawy prawne wspólnotowej polityki ekologicznej.

Kolejnym krokiem integracji polityki ekologicznej Unii Europejskiej był Traktat z Maastricht, który wszedł w życie 1 listopada 1993 roku. W dokumencie tym podkreślono rangę zachowania stanu środowiska naturalnego na równi z zagwarantowaniem rozwoju gospodarczego Wspólnoty.

Zainteresowanie ochroną środowiska morskiego w ramach Wspólnoty zdecydowanie wzrosło w związku z poszerzeniem jej składu do 28 państw, z których 23 posiada dostęp do morza i w kontaktach handlowych, których droga morska odgrywa znaczącą rolę. Niemal 90% wymiany towarowej krajów członkowskich Unii w relacjach zewnętrznych i ponad 40% obrotów wewnętrznych realizowanych jest drogą morską. W 1200 unijnych portach morskich przeładowuje się rocznie 3,5 miliarda ton ładunków i obsługuje około 350 milionów pasażerów. Gospodarka morska daje zatrudnienie dla 2,5 miliona osób w Europie. Flota unijna stanowi 40% światowej floty morskiej.

W świetle powyższego Komisja Europejska przedstawiła w 2006 roku Zieloną Księgę pt. *W kierunku przyszłej unijnej polityki morskiej; europejska wizja mórz i oceanów*, w której zwrócono uwagę na utrzymanie czołowej pozycji Europy w zrównoważonym rozwoju gospodarki morskiej i optymalizację życia w rejonach nadmorskich. W związku z tym proponuje się holistyczne podejście do mórz i oceanów. Oznacza to spójne działania we wszystkich dziedzinach związanych z morzem, począwszy od ochrony środowiska morskiego, a na eksploatacji mórz i wykorzystaniu zasobów morskich kończąc. Zintegrowanie wszystkich dziedzin polityki morskiej UE powinno opierać się na zasadzie zrównoważonego rozwoju gospodarki morskiej, tak aby dziedziny te nawzajem się wspierały i wzmacniały, bowiem nie ma efektywnej i rozwijającej się gospodarki bez dobrego stanu ekologicznego mórz i oceanów.

Poza przepisami prawnymi niezbędna jest społeczna odpowiedzialność respektująca poszanowanie środowiska naturalnego. Wychodząc z tego założenia Komisja Europejska zainicjowała działania w celu stworzenia tzw. platform ekologicznych. Ich ideą jest docenianie wartości środowiska nieskażonego, tworzenie proekologicznej presji społecznej i potępienie antyekologicznych zachowań indywidualnych i instytucjonalnych.

Jest to możliwe do osiągnięcia pod warunkiem, że zarówno człowiek, jak i państwa będą posiadały wrażliwość i świadomość ekologiczną oraz że będą posługiwały się rozumem ekologicznym, w myśl niepodważalnej zasady, że współczesny rozwój gospodarczy i społeczny świata, możliwy jest pod warunkiem zachowania środowiska naturalnego człowieka.

Bibliografia

- Górka, K., Poskubko, B., Radecki, W. (2001). *Ochrona środowiska*. Warszawa.
- Jaworski, M. (1993). *Regionalna współpraca ekologiczna państw bałtyckich*. Toruń.
- Jendrońska, J., Bar, M. (2003). *Zapobieganie i ograniczanie zanieczyszczeń: Prawo ochrony środowiska w UE i w Polsce*. Warszawa.
- Kamiński, M.H. (2002). *Morskie prawo publiczne*. Gdynia.
- Korzeniowski, K. (1998). *Ochrona środowiska morskiego*. Gdańsk.
- Misztal, K. (2008). Globalne otoczenie środowiskowe portów morskich. W: *Przedsiębiorstwo w otoczeniu globalnym*. Gdańsk.

- Misztal, K. (2010). Porty morskie w zrównoważonym rozwoju gospodarki. W: K. Misztal (red.). *Organizacja i funkcjonowanie portów morskich*. Gdańsk.
- Misztal, K. (2002). Handel morski w Europie Bałtyckiej. W: *Transport i handel morski w Europie Bałtyckiej*. Gdańsk.
- Misztal, K. (2009). Zrównoważony rozwój portów morskich. *Przegląd Komunikacyjny*, 7–8.
- Misztal, K. (2008). Społeczna odpowiedzialność portów morskich. W: *Społeczna odpowiedzialność biznesu w małych i średnich przedsiębiorstwach*. Warszawa.
- Wiewióra, A. (2004). *Ochrona środowiska morskiego w eksploatacji statków*. Szczecin.
- Wojtkowska-Ladej, G. (1997). Polityka ochrony środowiska i jej zakres na szczeblu Wspólnoty. W: *Unia Europejska. Integracja Polski z Unią Europejską*. Warszawa.
- Komisja Europejska. (2006). *Zielona Księga: W kierunku przyszłej unijnej polityki morskiej. Europejska wizja mórz i oceanów*. Bruksela (COM).

Legal aspects of protection of maritime environment

Abstract

Seas and oceans, with inland waters added, make up 70.7% of man's natural environment. Despite such overwhelming advantage on the planet, these areas are continuously being degraded by land which is the source of 80% of all pollution. Of special susceptibility to man-made pollution are closed bodies of water, with low water exchange with other areas, such as the Baltic Sea. Therefore, as early as the 1970s, Baltic shore states undertook common action in the area of the protection of sea environment of the Baltic Sea. Baltic Europe is so far the only region of the world where the idea of sustainable development is a priority among the participating states. These activities are supported by the European Commission by their drive towards propagating a holistic approach to seas and oceans and according to which protection of sea environment is of utmost concern. The efficiency of acts of law depends to a large degree on social responsibility that respects the natural environment.

Keywords: Baltic ecosystem, protection of sea environment, common policy of protecting the Baltic Sea ecosystem, European vision of seas and oceans, holistic approach to seas and oceans, idea of sustainable development, proecological social consciousness.

