

ZAŁĄCZNIK VI DO KONWENCJI MARPOL

Zanieczyszczenia ze statków przyczyniają się do pogorszenia jakości powietrza w obszarach przybrzeżnych, a także globalnego zanieczyszczenia atmosfery. Załącznik VI do konwencji MARPOL – Prawidła dotyczące zapobiegania zanieczyszczeniu powietrza przez statki został przyjęty w 1997 r. na konferencji stron konwencji MARPOL. Załącznik wszedł w życie 19.05.2005 r. Aneks VI reguluje emisję do atmosfery określonych zanieczyszczeń ze statków. Wszystkie statki powyżej 400 GT i większej, a także wszystkie platformy oraz urządzenia wiertnicze na trasach do portów i obszarów, na których obowiązuje konwencja MARPOL, muszą posiadać ważny Międzynarodowy Certyfikat o Zapobieganiu Zanieczyszczeniu Powietrza (IAPPC), potwierdzający zgodność wymagań określonych w załączniku VI.

Słowa kluczowe: MARPOL 73/78, zanieczyszczenie powietrza, tlenki siarki, tlenki azotu, lotne związki organiczne, emisje, obszary kontroli emisji, paliwo żeglugowe.

WSTĘP

Międzynarodowa konwencja o zapobieganiu zanieczyszczeniu morza przez statki, podpisana w Londynie 2.11.1973 r., weszła w życie w 1983 r., stając się jednym z najważniejszych standardów międzynarodowych w walce o czyste morze¹. Polska ratyfikowała tę konwencję 13.02.1986 r.² Konwencja zawiera obecnie sześć obszernych załączników, dotyczących różnych zakresów ochrony środowiska morskiego³ (szkodliwe substancje ciekłe przewożone luzem i w opakowaniach, ścieki i śmieci ze statków). Załącznik VI nosi tytuł „Przepisy o zapobieganiu

¹ Na temat genezy walki o czyste morze zob. J. Łopuski, *Walka o czyste morze. Problem międzynarodowy*, Gdynia 1972, s. 36 i nast. Jak podkreśla A. Griffin (MARPOL 73/78 and Vessel Pollution: *Glas Half Full or Half Empty?* Indiana Journal of Global Legal Studies 1994, Vol. 1, s. 495) „MARPOL 73/78 is a convention which seeks nothing less than the complete elimination of intentional pollution of the marine environment by oil and other harmful substances and the minimization of accidental discharge of such substances”.

² Dz.U. z 1987 r., nr 17, poz.101 i 102. Konwencja została zmieniona protokołem z 17.02.1978 r.; powszechnie stosuje się jej nazwę MARPOL 1973/1978.

³ Na stale poszerzający się zakres przedmiotowy ochrony środowiska morskiego zwracano już uwagę w literaturze przedmiotu, zob. M.H. Koziński, *Rozszerzenie zakresu przedmiotowego przepisów o ochronie środowiska morskiego*, Prace Wydziału Nawigacyjnego Akademii Morskiej w Gdyni, 2005, nr 17, s. 66–78.

zanieczyszczaniu powietrza przez statki”. Ten ostatni aneks stał się szczególnie istotny dla kształtowania morskiego prawa ochrony środowiska od momentu, jego wprowadzenia protokołem do konwencji MARPOL z 25.09.1997 r.⁴ Twórcy protokołu nawiązali do 15. reguły tzw. Deklaracji z Rio, formułującej m.in. zasadę zrównoważonego rozwoju jako podstawę kształtowania prawa ekologicznego. O tym, jak wielkie znaczenie przywiązuje IMO do ochrony powietrza przed zanieczyszczeniami, świadczyć może art.6 protokołu z 1997 r., który uzależniał wejście w życie załącznika VI od jego ratyfikacji przez kraje posiadające floty handlowe o pojemności co najmniej 50% floty światowej. Protokół wszedł w życie w dniu 19.05.2005 r.

W artykule starano się dokonać oceny legislacji związanej z załącznikiem VI po 10 latach od jego wprowadzenia.

1. ZASADNICZE POSTANOWIENIA ZAŁĄCZNIKA VI DO KONWENCJI MARPOL

Załącznik VI składa się z 19 prawideł i kilku tzw. uzupełnień. Uzupełnienie I obejmuje wzór Międzynarodowego Certyfikatu o Zapobieganiu Zanieczyszczaniu Powietrza (*IAPP Certificate*) z załącznikiem zawierającym m.in opis konstrukcji i wyposażenia. Uzupełnienie II stanowi rozwinięcie prawidła 13 (chodzi o cykle i próby wagowe tlenków azotu emitowanych przez silniki okrętowe). Uzupełnienie III obejmuje kryteria i procedury wyznaczania obszarów kontroli emisji tlenków siarki. Uzupełnienie IV zawiera typy i limity spalarek okrętowych. Ostatnie z uzupełnień informuje o treści dokumentu dostawy paliwa.

Na system regulacji dotyczących ochrony powietrza przed zanieczyszczeniami ze statków składają się także obszerne rezolucje IMO z 1997 r. Pierwsza dotyczy przeglądu protokołu z 1997 r. Zawarto tu m.in. zachętę do ratyfikacji protokołu.

Niewątpliwie najobszerniejszą częścią omawianych regulacji jest rezolucja 2, wprowadzająca tzw. „Kodeks techniczny kontroli emisji tlenków azotu z okrętowych silników wysokoprężnych” (*Kodeks NOx*) [4]. Kodeks ten obejmuje sześć rozdziałów, w tym rozdział ostatni, dotyczący procedur określania zgodności silnika z normami emisji tlenków azotu w trakcie przeglądów na statku. Załącznikiem do Kodeksu jest formularz **Międzynarodowego świadectwa o zapobieganiu zanieczyszczeniu powietrza** (EIAPP). Nie należy tego świadectwa mylić z Międzynarodowym Certyfikatem o Zapobieganiu Zanieczyszczaniu Powietrza, o którym wyżej wspomniano, wprowadzonym na mocy prawidła 6 załącznika. *Engine International Air Pollution Prevention Certificate* (EIAPP) otrzymuje bowiem silnik, w stosunku do którego – po przeprowadzonym badaniu – stwierdzono zgodność z limitami emisji NOx, podanymi w prawidła 13 załącznika. Poza tym zawiera szereg uzupełnień o charakterze standardów technicznych.

⁴ Tekst oficjalnego tłumaczenia, zob. Dz.U. z 2005 r., nr 202, poz.1679.

Prawidło 1 określa zakres stosowania przepisów załącznika, który obejmuje wszystkie statki z wyjątkiem sytuacji przewidzianych m.in. w prawidło 3 (emisje niezbędne do utrzymania bezpieczeństwa statku lub ratowania życia na morzu, emisja będąca skutkiem uszkodzenia statku lub jego wyposażenia) czy prawidło 19. (emisje w związku poszukiwaniem, eksploatacją i związanym z tym przetwarzaniem olejów na morzu).

Prawidło 2 definiuje zasadnicze pojęcia tej części prawa ekologicznego, jak np. **emisja** (substancje wydalone ze statków do atmosfery lub wody, które są przedmiotem kontroli wymienionym w niniejszym załączniku), **substancje niszczące warstwę ozonową** (kontrolowane substancje zdefiniowane w art.1 § 4 Protokołu Montrealskiego dotyczącego substancji niszczących warstwę ozonową z 1987 r.), spalanie na statku (spalanie odpadów lub innych rzeczy, takich, które są wytwarzane na statku podczas jego normalnej eksploatacji), **obszar kontroli emisji SO_x** (obszar, na którym pomiar emisji SO_x ze statków jest obowiązkowo wymagany, w celu zapobiegania, redukcji i kontroli zanieczyszczenia powietrza przez SO_x, a ich oddziaływanie na obszary lądowe i powietrze poddawane jest uważnej obserwacji).

Prawidło 5 dotyczy przeglądów i inspekcji. Każdy statek o pojemności brutto powyżej 400 objęty jest przeglądami: zasadniczym, okresowym i najmniej jednym przeglądem pośrednim, w okresie obowiązywania certyfikatu. Szczegółowo o zakresie tych przeglądów pisze K. Kołwzan [4].

Prawidła 6–9 dotyczą certyfikatu IAPP (zasady wystawiania, możliwość wydania certyfikatu przez inny rząd, okres ważności *etc.*). Na szczególną uwagę zasługuje jednak prawidło 10 załącznika, które poddaje wymagania w zakresie ochrony powietrza ocenie przez *port state control*. Jeżeli zaistnieją wyraźne podstawy do powzięcia przekonania, że kapitan lub załoga nie są dostatecznie zaznajomieni z zasadniczymi dla statku procedurami, odnoszącymi się do zapobiegania zanieczyszczeniu powietrza przez statki, to statek taki będzie w czasie postoju w porcie terminalu (*offshore terminal*) poddany inspekcji w przedmiocie wymagań eksploatacyjnych. Jeśli inspekcja wykaże braki, statek może być zatrzymany do czasu, aż sytuacja będzie zgodna w wymaganiami załącznika. Niedopuszczalna jest jakkolwiek wykładnia prawa, która ograniczałaby prawa i obowiązki państwa kontrolującego statek.

Najważniejszy jest jednak rozdział III załącznika (prawidła 12–18), poświęcony wymaganiom w zakresie kontroli emisji ze statków. Przedmiotem kontroli według załącznika VI są: tlenki siarki (SO_x), tlenki azotu (NO_x), lotne związki organiczne (VOCs) oraz spalanie na statku. Każda rozmyślna emisja substancji niszczących warstwę ozonową jest zabroniona, przy czym emisja taka może nastąpić w trakcie konserwacji, obsługi, napraw lub przemieszczania i użytkowania systemów lub wyposażenia statku.

Prawidło 13 określa maksymalną dopuszczalną emisję tlenków azotu z silników okrętowych. Jeśli chodzi o parametry emisji tlenków siarki, to prawidło 14 mówi o zawartości siarki w paliwie okrętowym i upoważnia IMO do wydania wytycznych w tym zakresie (kwestia ta jest omawiana w dalszej części artykułu). Prawidło powyższe określa także wymagania dla obszarów kontroli emisji dwutlenku siarki.

Prawidło 15 dotyczy tzw. lotnych związków organicznych (VOCs). Ich emisje mają być regulowane przez porty i terminale. Państwa winny zawiadamiać IMO o wymaganiach dla zbiornikowców, a statki tego typu, które podlegają kontroli oparów, muszą posiadać systemy gromadzenia oparów, zatwierdzone przez administrację. System taki powinien pracować podczas załadunku.

Kolejne prawidło poświęcone jest spalaniu na statkach. Spalanie może odbywać się tylko w spalarkach okrętowych. Każda taka spalarka musi uwzględniać wymagania zawarte w uzupełnieniu IV do załącznika. Załącznik wymienia substancje, których nie wolno spalać na statkach. Personel odpowiedzialny za obsługę spalarki musi być odpowiednio przeszkolony. Załącznik rozwija problematykę odbioru odpadów ze statków i urządzeń odbiorczych w portach, o czym jeszcze będzie mowa. Przede wszystkim państwa powinny zapewnić odbiór ze statków substancji zubożających warstwę ozonową, a także urządzeń zawierających takie substancje, jak również substancji, będących pozostałościami z oczyszczania spalin z zatwierdzonego systemu oczyszczania spalin.

Załącznik w prawidło 18 wprowadza surowe kryteria dla tzw. **paliwa żeglownego**. Ważnym elementem ochrony środowiska morskiego staje się **dokument dostawy paliwa**, który podlega kontroli i musi być przechowywany na statku. Dokument taki jest przekazywany na statek z reprezentatywną próbką paliwa. Próbką powinna być opieczętowana i podpisana przez dostawcę i kapitana lub oficera odpowiedzialnego za bunkrowanie.

W świetle prawidła 19 także platformy i urządzenia wiertnicze muszą spełniać wymagania załącznika.

2. OCHRONA POWIETRZA PRZED ZANIECZYSZCZENIAMI POWODOWANYMI PRZEZ STATKI W PRAWIE UNII EUROPEJSKIEJ I PRAWIE POLSKIM

2.1. Uwagi ogólne

Największy przełom w regulacjach, dotyczący ochrony środowiska morskiego, nastąpił niewątpliwie w walce z zanieczyszczeniem powietrza. Ustawa z 16.03.1995 r. o zapobieganiu zanieczyszczeniu morza przez statki⁵ jako podstawowe standardy międzynarodowe ochrony środowiska morskiego dotychczas traktowała: konwencję MARPOL, konwencję helsińską i konwencję o zatapianiu odpadów. Po nowelizacji z 2005 r. poszerzono system MARPOL o protokół uzupełniający tę obszerną regulację, sporządzony w Londynie 26.9.1997 r., czyli omawiany wyżej załącznik VI. Katalog standardów, na których opiera się ustawa

⁵ Tekst jednolity Dz.U. z 2015 r. poz.434. Jest to podstawowy akt prawa polskiego w zakresie ochrony środowiska morskiego. O pierwotnej wersji ustawy zob. M.H. Koziński, *Ustawa z 16 marca 1995 r. o zapobieganiu zanieczyszczeniu morza przez statki*, Zeszyty Naukowe Wyższej Szkoły Morskiej w Gdyni, 1998, nr 32, s.81–90. Aktualne informacje o ustawie zob. M.H. Koziński, *Morskie prawo publiczne*, Gdynia 2015, s.139 i nast.

o zapobieganiu zanieczyszczeniu morza przez statki z 1995 r., uzupełniono dodatkowo o wymagania wprowadzone przez ustawę z 24.04.2004 r. o substancjach zubożających warstwę ozonową⁶. Pozornie jest to zwykle odesłanie do innej ustawy, ale w rzeczywistości chodzi o uzupełnienie prawa morskiego o nowe standardy międzynarodowe, dotyczące ochrony atmosfery, na których oparta jest wspomniana ustawa.

Aneks VI do konwencji MARPOL zawiera przede wszystkim ograniczenia odnoszące się do emisji ze statków tlenków siarki i azotu. Jednym z najbardziej spektakularnych ograniczeń aneksu jest wprowadzenie limitów zawartości siarki w paliwie okrętowym⁷. Bardzo daleko idącym ograniczeniem jest także wprowadzenie pojęcia *SOx Emission Control Areas* (SECA), czyli obszarów morskich, na których emisja tlenków siarki podlega szczególnie surowej kontroli, a ogólne limity zawartości siarki w paliwie są ostrzejsze niż na innych obszarach morskich. Morze Bałtyckie zostało wskazane jako taki obszar. Aneks VI zabrania również świadomego emitowania substancji zubożających warstwę ozonową (np. halonów, freonów). Zabroniona jest instalacja na statkach nowych urządzeń, które mogłyby szkodzić warstwie ozonowej. Aneks ogranicza ponadto emisję tlenków azotu z silników diesla, a także zabrania spalania na pokładach statków produktów zawierających m.in. PCBs.

W prawie polskim z załącznikiem VI koresponduje niewątpliwie ustawa o substancjach zubożających warstwę ozonową z 2004 r., która wprowadza pojęcie tzw. substancji kontrolowanej. Chodzi tu o substancje zubożające warstwę ozonową, m.in. stosowane w urządzeniach chłodniczych, tak często wykorzystywanych na statkach morskich⁸.

W świetle ustawy o substancjach zubożających warstwę ozonową (art. 5) ściśle reglamentowany jest obrót takimi substancjami, a także produktami, urządzeniami i instalacjami zawierającymi te substancje. Podmioty produkujące, przywożące, wywożące, wprowadzające do obrotu, stosujące, odzyskujące, dokonujące recyklingu, regeneracji lub unieszkodliwiania substancji kontrolowanych na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej muszą prowadzić ewidencję substancji kontrolowanych oraz przekazywać informacje zawarte w tej ewidencji wyspecjalizowanej jednostce, upoważnionej przez ministra właściwego do spraw środowiska, w porozumieniu z ministrem właściwym do spraw gospodarki. Obowiązkowe jest także specjalne oznakowanie urządzeń i pojemników zawierających substancje kontrolowane, a dla urządzeń, które zawierają ponad 3 kg substancji kontrolowanej, konieczne jest założenie tzw. karty urządzenia.

⁶ Dz.U., nr 121, poz.1263.

⁷ Aneks VI do konwencji MARPOL w 2008 r. uległ kolejnym zmianom, które weszły w życie 1.07.2010 r. Zostały m.in. zastrzeżone wartości dopuszczalne zawartości siarki w paliwie żegludowym, o czym dalej będzie mowa.

⁸ Zob. załącznik do Rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 2037/2000 z 29.6.2000 r. w sprawie substancji zubożających warstwę ozonową (Dz.Urz. L 244 z 29.9.2000 r.).

Zwrócić trzeba uwagę, że statek morski pływający pod banderą jednego z krajów Unii Europejskiej poza już stosowanymi świadectwami spełniania wymagań ekologicznych (statek obecnie powinien posiadać międzynarodowe certyfikaty: o zapobieganiu zanieczyszczenia olejami, o zapobieganiu zanieczyszczenia przez statki przewożące luzem szkodliwe substancje ciekłe, o zapobieganiu zanieczyszczenia ściekami, o zapobieganiu zanieczyszczenia powietrza przez statki oraz międzynarodowe świadectwo systemu przeciwporostowego) powinien posiadać międzynarodowe świadectwo spełniania wymagań dotyczących związków cynoorganicznych. Świadectwa te wydaje po odpowiednich przeglądach i inspekcjach polski organ inspekcyjny.

2.2. Dyrektywa siarkowa

Istotnym novum w polskim prawie morskim jest unormowanie kwestii paliwa żeglugowego. Okazuje się, że paliwa okrętowe mogły do niedawna zawierać duże ilości związków siarki, które po ich spaleniu są emitowane do atmosfery. Jakość paliw ma więc poważny wpływ na środowisko morskie, dlatego nowy przepis art. 13c ustawy z 1995 r. stwierdza, że z zastrzeżeniem wyjątków określonych w konwencji MARPOL zabrania się na statkach podnoszących polską banderę oraz na wszystkich statkach przebywających w polskich obszarach morskich używania paliwa niespełniającego określonych wymagań. Wymagania te określają rozporządzenia ministra właściwego do spraw gospodarki morskiej, wydane na mocy ustawy z 1995 r. Dostawcy paliw mają obowiązek dostarczania tylko paliw okrętowych spełniających powyższe wymagania.

Wspomniane wyżej rozporządzenia wykonawcze nie mogą stosować dowolnych standardów jakości paliwa. Od dawna bowiem w Unii Europejskiej istnieją normy w tym zakresie. Jednym z pierwszych uregulowań była dyrektywa Rady 1999/32/WE z 26.4.1999 r., dotycząca redukcji zawartości siarki w niektórych paliwach ciekłych, w tym w ciężkim oleju opałowym, oleju napędowym i w żeglugowym oleju napędowym⁹. Najnowszym aktem prawa unijnego w tej materii jest dyrektywa 2005/33/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 6.7.2005 r., zmieniająca dyrektywę 1999/32/WE w zakresie zawartości siarki w paliwach żeglugowych¹⁰. Ta ostatnia dyrektywa nawiązuje do Protokołu VI do konwencji MARPOL i zobowiązuje państwa UE do wprowadzenia w życie konwencyjnych zobowiązań, dotyczących zawartości siarki w paliwach żeglugowych. Wymaga to m.in. wprowadzenia efektywnego systemu pobierania próbek oraz „odstraszających sankcji” na obszarze całej Wspólnoty. Dyrektywa ma stanowić jedynie „pierwszy krok w trwałym procesie redukcji emisji siarki do wód morskich”.

Zauważyć trzeba, że przepisy unijne wyłączają szereg paliw płynnych używanych na statkach z zachowania przewidzianych w dyrektywie minimów zawartości siarki. Do paliw takich należą m.in. paliwa: przeznaczone do celów naukowo-badawczych oraz do testowania, pochodzące z tzw. regionów peryferyjnych

⁹ Dz.Urz. L 121 z 11.5.1999 r.

¹⁰ Dz.Urz. L 191 z 22.7.2005 r.

Wspólnoty (francuskie departamenty zamorskie, Azory, Madera, Wyspy Kanaryjskie), wykorzystywane na okrętach wojennych oraz innych jednostkach sił zbrojnych, stosowane w celach związanych z zapewnieniem bezpieczeństwa statków lub ratowaniem życia na morzu, a także używane na statkach uszkodzonych lub których wyposażenie jest uszkodzone. Dyrektywa definiuje pojęcia: oleju napędowego, paliwa żeglugowego, oleju żeglugowego typu diesel, żeglugowego oleju napędowego. Wreszcie wspomniane przepisy określają maksymalną zawartość siarki w poszczególnych typach paliw, stosowanych na różnych rodzajach statków morskich, a także śródlądowych, oraz na statkach cumujących w portach Wspólnoty.

Najnowszą wersją dyrektywy siarkowej jest dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady z 21.11.2012 r., zmieniająca dyrektywę Rady 1999/32/WE w zakresie zawartości siarki w paliwach żeglugowych¹¹. Zarzuty zbyt radykalizmu Komisji Europejskiej co do tego aktu prawnego należy odrzucić, powodem bowiem, dla którego zaostrzono limity siarki w paliwie żeglugowym, jest wspomniana wyżej zmiana aneksu VI do konwencji MARPOL. Zmiana w prawie unijnym jest zatem uwarunkowana nowelizacją aneksu VI przez IMO. Jak by tego nie oceniać, zmiana parametrów paliwa żeglugowego z **1% zawartości siarki do 0,10%** jest wyjątkowo radykalna. Podkreśla się w literaturze przedmiotu, że paliwo odpowiadające tym parametrom jest znacznie droższe, nawet o 50%¹². Koszty paliwa stanowią zaś główny element kosztów eksploatacji statku.

Dyrektywa siarkowa spowodowała, że obecnie armatorzy rozważają przejście na skroplony gaz ziemny (LNG) jako paliwo alternatywne, bądź zainstalowanie tzw. *scrubberów* (płuczek spalin). Szacuje się, że dostosowanie jednego statku do wymagań dyrektywy sięgać będzie kilkunastu milionów złotych¹³.

Warto podkreślić znaczenie dla żeglugi art. 4b dyrektywy, który wymaga, by państwa członkowskie podjęły wszelkie niezbędne kroki w celu zapewnienia, aby statki cumujące w portach Unii nie stosowały paliw żeglugowych o zawartości siarki przekraczającej 0,10% na jednostkę masy, pozostawiając załodze dostatecznie dużo czasu na dokończenie wszelkich niezbędnych operacji wymiany paliwa możliwie najszybciej po przybyciu do miejsca cumowania i możliwie najpóźniej przed odpłynięciem.

Zgodnie z prawidem 18 aneksu VI wszystkie zainteresowane państwa powinny dążyć do zapewnienia dostępności paliw żeglugowych, zgodnych z dyrektywą siarkową. Mając to na uwadze, dyrektorzy urzędów morskich prowadzą ewidencję działających w polskich obszarach morskich dostawców paliwa przeznaczonego do użycia przez statki. Powoduje to zakłócenia w systemie polskiego prawa gospodarczego, gdyż charakter prawny tej ewidencji jest dość skomplikowany. *Ratio legis* tego

¹¹ Dz.Urz. L.327 z 27.11.2012 r.

¹² Zwykle paliwo używane na statkach w innych obszarach świata ma około 3,5% siarki, C. Christowa, M. Christowa-Dobrowolska, *Wpływ dyrektywy siarkowej Parlamentu Europejskiego na konkurencyjność przedsiębiorstw żeglugi promowej na Bałtyku. Koncepcja badań naukowych*, „Logistyka”, 2014, nr 3, s. 1025–1036.

¹³ Ibidem.

rozwiązania ma niewątpliwie motywy proekologiczne, ale skutki braku wpisu do wspomnianej ewidencji mają charakter typowo gospodarczy.

Trzeba przypomnieć, że dystrybucja i obrót paliwami, zgodnie z art. 46 ust.1, pkt 3 ustawy z 2.7.2004 r. o swobodzie działalności gospodarczej¹⁴, jest działalnością gospodarczą koncesjonowaną. Nowy art. 13e ustawy o zapobieganiu zanieczyszczaniu morza olejami podkreśla to, wymagając w zgłoszeniu do ewidencji podania przez przedsiębiorcę: nazwy, siedziby, adresu korespondencyjnego i numeru telefonu, koncesji na obrót paliwami i rodzaju dostarczanych paliw. Okazuje się jednak, że prawo morskie dodatkowo ogranicza zakres swobody gospodarczej, już ograniczonej koncesją, uniemożliwiając obrót paliwami przeznaczonymi do użycia przez statki, bez wpisu do ewidencji. Poza samym wpisem i wspomnianym już wyżej określeniem jakości paliwa okrętowego, na dostawcy paliw ciążyą i inne obowiązki. Przykładem jest roczne sprawozdanie z działalności, zawierające co najmniej informacje o ilości i rodzaju paliwa sprzedanego w poszczególnych portach, z uwzględnieniem zawartości siarki. Organ inspekcyjny może także przeprowadzać kontrole u dostawców w zakresie zawartości siarki w paliwie dostarczonym na statki, z pobieraniem próbek przechowywanego paliwa i sprawdzaniem dokumentów. W sumie trzeba uznać, że ustawa z 1995 r. jest rodzajem *lex specialis* w stosunku do ustawy o swobodzie gospodarczej, wprowadzając pojęcie „morskiego obrotu paliwami”, który jest obwarowany dodatkowymi warunkami wykonywania tego rodzaju działalności gospodarczej. Podkreślić trzeba, że nieprzestrzeganie wymagań tego specjalnego obrotu jest zagrożone karą pieniężną do 50 000 SDR.

2.3. Monitorowanie emisji dwutlenku węgla

Najnowszym przedsięwzięciem proekologicznym Unii Europejskiej w dziedzinie transportu morskiego jest rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2015/757 z 29.04.2015 r. w sprawie monitorowania, raportowania i weryfikacji emisji dwutlenku węgla z transportu morskiego oraz zmiany dyrektywy 2009/16/WE¹⁵. Rozporządzenie jest istotnym elementem pakietu klimatycznego i stanowi dopełnienie regulacji zapobiegających emisji gazów cieplarnianych, którymi do tej pory żegluga morska nie była objęta¹⁶. Długofalowy plan ograniczenia emisji gazów cieplarnianych zakłada, że do 2030 r. w Unii Europejskiej nastąpi ograniczenie emisji o 40% w porównaniu z rokiem 1990. Należy dodać, że także IMO stara się iść w tym samym kierunku, wprowadzając m.in. wskaźnik konstrukcyjny efektywności dla nowych statków (EEDI) i plan zarządzania efektywnością

¹⁴ Tekst jednolity Dz.U. z 2013 r., poz. 672 z późniejszymi zmianami.

¹⁵ Dz.Urz. L 123 z 19.05.2015 r. (system wprowadzony rozporządzeniem zwykle określane jest skrótem – MRW).

¹⁶ Obowiązek MRW istnieje w odniesieniu do transportu drogowego, zob. np. Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady z 11.05.2011 r., określające normy emisji dla nowych samochodów dostawczych w ramach zintegrowanego podejścia Unii na rzecz zmniejszania emisji dwutlenku węgla z lekkich pojazdów dostawczych (Dz.Urz. L 145 z 31.05.2011 r.), którego art. 8 mówi o monitorowaniu i sprawozdawczości; podobne regulacje istnieją także w transporcie lotniczym.

energetyczną statku (SEEMP)¹⁷. Unia Europejska uznała, że system MRW jest najbardziej optymalnym sposobem obniżenia emisji dwutlenku węgla w żegludze morskiej.

Rozporządzenie nr 757 ma zastosowanie do statków o pojemności brutto powyżej 5000, w odniesieniu do emisji dwutlenku węgla uwalnianego przez te statki w trakcie ich rejsów z ostatniego portu zawinięcia do portu zawinięcia, podlegającego jurysdykcji państwa członkowskiego, oraz rejsów z portu zawinięcia, podlegającego jurysdykcji państwa członkowskiego, do następnego portu zawinięcia, jak również w obrębie portu zawinięcia podlegającego jurysdykcji państwa członkowskiego. Emisja dwutlenku węgla polega na uwalnianiu tego gazu do atmosfery przez statki. Port zawinięcia zaś jest to port, w którym statek się zatrzymuje w celu dokonania załadunku lub wyładunku albo wprowadzenia na pokład lub wysadzenia pasażerów. Można zatem określić, że chodzi o handlową eksploatację statku. Nie są zatem w rozumieniu rozporządzenia zawinięciami do portu wszelkie postoje statku związane wyłącznie np. z tankowaniem, odebraniem dostaw, wymianą załogi, pomocą w porcie ze względu na to, że statek potrzebuje pomocy lub jest w niebezpieczeństwie. Obowiązki MRW obciążają „przedsiębiorstwo”, czyli właściciela statku lub każdą inną organizację lub osobę, taką jak zarządca lub czarterujący (*barboat*), która przejęła od właściciela odpowiedzialność za eksploatację statku.

Głównym obowiązkiem jest monitorowanie emisji dwutlenku węgla. Musi być ono kompletne, czyli obejmować czas przebywania statku na morzu i po zacumowaniu. Monitorowanie i raportowanie prowadzi się w sposób spójny i porównywalny w czasie. Przedsiębiorstwa powinny stosować jednolitą metodologię.

W planach monitorowania, które przedsiębiorstwa powinny przedstawić do dnia 31.08.2017 r., muszą one przyjąć jedną z czterech metod (zgodnie z załącznikiem I do rozporządzenia) monitorowania:

- wykorzystującą dokumenty dostawy paliwa i okresowe inwentaryzacje paliwa;
- badającą zbiorniki z olejem bunkrowym na statku;
- wykorzystującą przepływomierze na potrzeby odnośnych procesów spalania;
- opierającą się na bezpośrednim pomiarze emisji dwutlenku węgla.

Metody mogą być łączone, jeśli zwiększa to dokładność pomiaru.

Od 1.08.2018 r. wprowadza się obowiązek monitorowania emisji dwutlenku węgla w każdym rejsie. Rozporządzenie zobowiązuje do śledzenia danych o: porcie wyjścia i przybycia, łącznie z datą i godziną wyjścia i przybycia do portu, zużyciu paliwa, ilości wyemitowanego dwutlenku węgla, przebytej odległości, czasie spędzonym na morzu, przewożonym ładunku, wykonanej pracy transportowej. Zwolnione z takich obowiązków są tylko statki, które zaczynają i kończą rejsy w jednym porcie lub w roku odbyły ponad 300 rejsów. Jeszcze bardziej szczegółowe dane są wymagane w monitorowaniu w okresach rocznych.

¹⁷ Art. 2.2 Protokołu z Kioto zobowiązuje IMO do redukcji emisji w sektorze morskim, por. A. Michaelowa, K. Krause, *International maritime transport and climate policy*, Intereconomics 2000, Vol. 35, nr 3, s. 127 i nast.

Art. 11 rozporządzenia nakazuje od 2019 r. przedkładanie przez przedsiębiorstwa Komisji Europejskiej i organom państw bandery raportów o emisji. Plany monitorowania i raporty emisji będą weryfikowane przez weryfikatorów niezależnych od przedsiębiorstwa i operatora statku. Weryfikatorzy wystawiają m.in. dokumenty zgodności.

Ważny **dokument zgodności MRW** musi być przechowywany na statku. Państwa członkowskie mają obowiązek egzekwowania od statków podnoszących ich banderę wymagań w zakresie monitorowania emisji dwutlenku węgla. Za nieprzestrzeganie wymagań MRW mają być stosowane sankcje. Warto zwrócić uwagę na art.20 ust.3 rozporządzenia, który przewiduje, że w przypadku statków, które nie spełniają wymogów MRW przez co najmniej dwa kolejne okresy sprawozdawcze, gdy inne środki egzekucyjne nie zapewniają osiągnięcia zgodności, właściwy organ państwa członkowskiego portu może wobec takiego statku wydać „nakaz wydalenia”, który jest przekazywany Komisji Europejskiej, EMSA. Państwo członkowskie odmawia przyjmowania takiego statku w swoich portach do czasu wywiązania się przez przedsiębiorstwo z obowiązków MRW. Dodać należy, że obecnie nowym dokumentem sprawdzanym przez *port state control* będzie dokument zgodności MRW.

3. ODPADY ZE STATKÓW I POZOSTAŁOŚCI ŁADUNKOWE

Do najmniej znanych ustaw morskich należy ustawa z 12.9.2002 r. o portowych urządzeniach do odbioru odpadów oraz pozostałości ładunkowych ze statków¹⁸. Dotychczas prawo morskie ograniczało swoje zainteresowanie do problematyki *stricte* żeglugowej, która nie obejmowała zagadnień portowych. Takie podejście jest obecnie anachroniczne i to nie tylko w zakresie kwestii ochrony środowiska morskiego, ale np. szeroko rozumianego bezpieczeństwa morskiego [6].

Ustawa z 2002 r. jest ściśle powiązana z ustawą z 1995 r. Artykuł 4 ust. 2 ustawy o portowych urządzeniach do odbioru odpadów przewiduje, że obowiązki statków w zakresie zdawania przez nie odpadów ze statków i pozostałości ładunkowych do portowych urządzeń odbiorczych oraz zasady udzielania im zwolnień z tych obowiązków określa art.10 ustawy o zapobieganiu zanieczyszczeniu morza przez statki¹⁹. Poza tym jest to ustawa implementująca prawo unijne, a konkretnie dyrektywę Parlamentu Europejskiego i Rady nr 2000/59/WE z 27.11.2000 r. w sprawie portowych urządzeń do odbioru odpadów wytwarzanych przez statki i pozostałości ładunku²⁰. Dyrektywa ta zawiera wytyczną, z której wynika, że „urządzenia portowe do odbioru odpadów powinny odpowiadać potrzebom użytkowników, od największych statków handlowych do najmniejszych jednostek

¹⁸ Dz.U., nr 166, poz.1361 z późniejszymi zmianami.

¹⁹ W ustawie wprowadzono także obowiązek dla podmiotów, które dokonują naprawy, wymiany, montażu lub demontażu, znajdujących się na statku, urządzeń lub instalacji, zawierających substancje kontrolowane, do zapewnienia odbioru odpadów powstających w trakcie ich działalności.

²⁰ D.Urz. L 332 z 28.12.2000 r.

rekreacyjnych, a także potrzebom środowiska, nie powodując niepotrzebnych opóźnień wykorzystujących je statków”.

W związku z tym należy przypomnieć правило 17 załącznika VI do konwencji MARPOL, które wymaga, by państwa zapewniły urządzenia na potrzeby statków korzystających z jego warsztatów portowych, do odbioru substancji niszczących warstwę ozonową i w których statek może zdać swoje wyposażenie, zawierające takie substancje, a także, w których będą odbierane pozostałości z oczyszczania spalin okrętowych. Państwa mają także przygotować możliwość na wypadek złomowania statku odbioru urządzeń i substancji niszczących warstwę ozonową. Załącznik zobowiązuje wręcz państwa do zawiadomienia IMO o braku urządzeń do odbioru substancji zubożających warstwę ozonową, albo o fakcie, że takie urządzenia odbiorcze są nieodpowiednie.

Według aktualnego brzmienia art. 5 ust. 1 ustawy z 2002 r. podmioty zarządzające portami lub przystaniami morskimi są obowiązane do zapewnienia statkom korzystającym z portów i przystani morskich dostępu na ich terenie do portowych urządzeń do odbioru odpadów ze statków oraz pozostałości ładunkowych, w sposób i w zakresie określonym przepisami ustawy. Poszerzenie zakresu odpadów na substancje, mogące zanieczyścić powietrze wymagać będzie od podmiotów zarządzających portami lub przystaniami morskimi przygotowania nowego typu urządzeń odbiorczych. Wynika to także z nowego art. 6 ust.1 pkt. 4 ustawy, który wymaga odbioru „pozostałości ze spalin, zgodnie z załącznikiem VI do konwencji MARPOL”.

Omawiana nowelizacja zmieniała ponadto brzmienie dotychczasowych przepisów ustawy z 2002 r., dotyczących obowiązków podmiotu zarządzającego portem lub przystanią w stosunku do armatorów, kapitanów statków i agentów armatorów. Podmioty te są zobowiązane do informowania armatorów, kapitanów i agentów armatorów o trybie i sposobie odbioru odpadów ze statków. Prawo obecnie wymaga, by w informacji podkreślono „znaczenie dla ochrony środowiska morskiego właściwego odbioru odpadów i pozostałości ładunkowych ze statków”. Artykuł 8 ust. 3 ustawy o portowych urządzeniach szczegółowo określa zakres wspomnianej wyżej informacji.

Ważną wskazówką dla klientów portu jest m.in. określenie lokalizacji portowych urządzeń odbiorczych. Nowe przepisy wymagają, aby lokalizacja taka, o ile to możliwe, była wskazana na planie lub mapie portu.

Wspomniana dyrektywa podkreśla, że zanieczyszczenia mórz mają ze swej natury skutki transgraniczne. Celem przeto polskiego morskiego prawa ekologicznego nie może być jedynie ochrona polskich obszarów morskich. O takim podejściu do problemu ochrony środowiska morskiego przed zanieczyszczeniem odpadami świadczyć może nowy przepis ustawy z 2002 r. Artykuł 8a przewiduje, że jeżeli podmiot zarządzający portem lub przystanią morską posiada informacje o braku dostępnych, odpowiednich urządzeń do odbioru odpadów ze statków w następnym porcie zawinięcia statku, jest obowiązany do przekazania tych informacji kapitanowi statku.

WNIOSKI

Przed 10 laty wprowadzenie przepisów międzynarodowych, dotyczących zanieczyszczenia powietrza ze statków, wydawało się mało uzasadnione. Skala bowiem tego typu zanieczyszczeń w porównaniu z np. wylewami olejowymi, wydawała się nieznaczna. Obecnie jednak przyjąć należy, że ochrona powietrza ze statków morskich stała się ważną częścią prawa ochrony środowiska morskiego. Przepisy te wpisują się w problematykę ochrony warstwy ozonowej. Trudno byłoby obecnie kwestionować celowość polityki klimatycznej Unii Europejskiej, a ostatnio także zapowiedzi rządu USA.

W związku z tym uznać należy omawianą w tym artykule problematykę za trwałą element prawa morskiego. Niestety, wszystkie wspomniane wygórowane wymagania obciążają poważnie koszty eksploatacji statków morskich, więc armatorzy muszą je brać pod uwagę w swych przedsięwzięciach żeglugowych. Wyżej omówione normy prawne mają poważny wpływ na techniczne wymagania dotyczące silników okrętowych i wyposażenia statków.

LITERATURA

1. Christowa C., Christowa-Dobrowolska M., *Wpływ dyrektywy siarkowej Parlamentu Europejskiego na konkurencyjność przedsiębiorstw żeglugi promowej na Bałtyku. Koncepcja badań naukowych*, „Logistyka”, 2014, nr 3.
2. Ciechanowicz J., *Bezpieczeństwo ekologiczne Morza Bałtyckiego – aspekty prawnomiędzynarodowe*, „Prawo Morskie”, 1993, Vol. VII.
3. Kenig-Witkowska M.M., *Prawo środowiska Unii Europejskiej. Zagadnienia systemowe*, Warszawa 2011.
4. Kołwzan K., *Zapobieganie zanieczyszczeniu powietrza przez statki – realizacja wymogów załącznika VI do konwencji MARPOL 73/78 przez Polski Rejestr Statków*, s. 285 i nast. [w:] *Wybrane problemy projektowania i eksploatacji silowni okrętowych*, red. R. Michalski, W. Zeniczuk, S. Żmudzki, XXVII Sympozjum Siłowni Okrętowych, Politechnika Szczecińska, Szczecin 2006.
5. Koziński M.H., *Morskie prawo publiczne*, Gdynia 2015.
6. Koziński M.H., *Nowa inspekcja morska w zakresie ochrony żeglugi i obiektów portowych*, Prace Wydziału Nawigacyjnego Akademii Morskiej w Gdyni, 2015, nr 17.
7. Koziński M.H., *Rozszerzenie zakresu przedmiotowego przepisów o ochronie środowiska morskiego*, Prace Wydziału Nawigacyjnego Akademii Morskiej w Gdyni, 2005, nr 17.
8. Kramer L., *EU Environmental Law*, London 2011.
9. Łopuski J., *Walka o czyste morze. Problem międzynarodowy*, Gdynia 1972.
10. Pyć D., *Prawo Oceanu Światowego. Res usus publicum*, Gdańsk 2011.
11. Michaelowa A., Krause K., *International maritime transport and climate policy*, Intereconomics, 2000, Vol. 35, nr 3.

ANNEX VI TO MARPOL CONVENTION

Summary

Ship emissions have the potential to contribute to air quality degradation in coastal areas, in addition to contributing to global air pollution. MARPOL Annex VI – Regulations for Prevention of Air Pollution from Ships, was adopted by the 1997 Conference of the Parties to the MARPOL Convention. Annex VI entered into force on 19th May 2005. Annex VI regulates the emissions to the atmosphere of specified pollutants from ships. All ships of 400 GT or above, and all platforms and drilling rigs engaged in voyages to ports and waters where the MARPOL convention applies, have a valid International Air Pollution Prevention Certificate (IAPPC) confirming compliance with requirements of Annex VI.

Keywords: MARPOL 73/78, air pollution, sulphur oxides, nitrogen oxides, volatile organic compounds, emissions, emission control areas, marine fuel.