

Jerzy Trocha

Monitoring ekologiczny krajowych obszarów morskich jako element bezpieczeństwa ekologicznego Rzeczypospolitej Polskiej

Obronność - Zeszyty Naukowe Wydziału Zarządzania i Dowodzenia Akademii
Obrony Narodowej nr 1(13), 96-112

2015

Artykuł został opracowany do udostępnienia w internecie przez Muzeum Historii Polski w ramach prac podejmowanych na rzecz zapewnienia otwartego, powszechnego i trwałego dostępu do polskiego dorobku naukowego i kulturalnego. Artykuł jest umieszczony w kolekcji cyfrowej bazhum.muzhp.pl, gromadzącej zawartość polskich czasopism humanistycznych i społecznych.

Tekst jest udostępniony do wykorzystania w ramach
dozwolonego użytku.

AUTOR

mgr Jerzy Trocha

j.trocha@aon.edu.pl

MONITORING EKOLOGICZNY KRAJOWYCH OBSZARÓW MORSKICH JAKO ELEMENT BEZPIECZEŃSTWA EKOLOGICZNEGO RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

Wprowadzenie

Morze Bałtyckie to jedno z największych mórz śródlądowych w północnej części Europy. Jego powierzchnia stanowi 415 tys. km², zaś zasolenie wód ocenia się na poziomie 7,5‰. Najgłębsze miejsce (459 metrów) znajduje się w Głębi Landsort, jednak Morze Bałtyckie jest stosunkowo płytkie, bowiem średnia głębokość sięga 55 metrów. Jego połączenie z oceanem umiejscowione jest przez obszar wąskich oraz płytkich Cieśnin Bałtyckich, które poważnie ograniczają wymianę wód. Szacuje się, że całkowita ich wymiana z sąsiednim Morzem Północnym to proces składający na około 30 lat. Cykl ten nie jest regularny, warunkują go ograniczenia hydrometeorologiczne.

Środowisko morskie Bałtyku to rezultat procesów naturalnych oraz działalności człowieka. Intensywny rozwój przemysłu oraz niekontrolowane odprowadzanie zanieczyszczeń do Morza Bałtyckiego znacząco wpłynęły na stan ekosystemu tego akwenu. Dawniej zasoby przyrodnicze Bałtyku uchodziły za niewyczerpalne i niepodlegające degradacji, jednakże w obliczu składowania przez człowieka licznych odpadów z działalności produkcyjnej na lądzie oraz w samej wodzie doszło do zachwiania równowagi ekologicznej środowiska morskiego. W wyniku wielu badań nad stanem ekosystemu Morza Bałtyckiego społeczeństwa międzynarodowe doszły do porozumienia, iż niezbędne jest podjęcie kompleksowych działań na rzecz ograniczenia eksploatacji tego akwenu. Zmiana w podejściu do sytuacji środowiska naturalnego Bałtyku stała się przyczyną do dynamicznej działalności prawotwórczej, mającej na celu stworzenie podstaw prawnych określających ochronę środowiska naturalnego morskich obszarów Rzeczypospolitej Polskiej. Powyższe przedsięwzięcia doprowadziły do wprowadzenia do krajowej legislacji prawnej Rekomendacji Komisji Helsińskiej – HELCOM 12/8, która zaleca uruchomienie monitoringu opartego na samolotach wyposażonych w systemy teledetekcji. Ze względu na wagę bezpieczeństwa ekologicznego Polska ratyfikowała Konwencję helsińską z 1974 r. oraz nową Konwencję helsińską z 1992 r. dotyczącą ochrony

środowiska naturalnego Morza Bałtyckiego. Sygnatariuszami powyższych umów stały się wszystkie państwa, które posiadają dostęp do Bałtyku, tj. Szwecja, Finlandia, Niemcy, Federacja Rosyjska, Dania, Łotwa, Litwa, Estonia oraz Polska. Powietrzna obserwacja ekologiczna polskich obszarów morskich rozpoczęła się w 1987 r. zgodnie z międzynarodowymi postanowieniami.

Niniejszy artykuł stanowi analizę funkcjonowania monitoringu ekologicznego polskich obszarów morskich oraz podstaw prawnych niezbędnych do właściwego wykonywania tego zadania.

Polskie obszary morskie

Zasięg terytorialny monitoringu ekologicznego realizowany na polskim obszarze Bałtyku przez wyspecjalizowane służby Rzeczypospolitej związany jest z położeniem geograficznym oraz stanem prawnym. W świetle legislacji wyróżniamy dwie kategorie wód morskich:

- wody terytorialne dotyczące wewnętrznych wód państwa (mórz terytorialnych);
- *wody międzynarodowe, do których zalicza się wody i obszary międzynarodowe ze szczególnymi prawami państwa nadbrzeżnego (morska strefa przyległa, wyłączna strefa ekonomiczna, szelf kontynentalny, strefa rybołówstwa)*¹.

Pozostałe obszary morskie niebędące w żadnej granicy państwowej, zgodnie z prawem międzynarodowym określane są mianem wspólnego dziedzictwa ludzkości (łac. *res communis*). Z tej racji nie mogą one zostać poddane zwierzchnictwu żadnego podmiotu prawa międzynarodowego². Początek kształtowania się powyższego prawa wobec nieprzynależnych rejonów morskich miał miejsce na przełomie XVII i XVIII wieku, tzw. zasada wolności. Przedstawiona reguła współcześnie konstytuuje prawo państw do ograniczonego korzystania z zasobów morza otwartego (rys. 1).

Podstawowym aktem prawnym regulującym status polskich rejonów morskich jest *Ustawa z dnia 21 marca 1991 r. o obszarach morskich Rzeczypospolitej Polskiej i administracji morskiej*. Dokument jest skutkiem przystosowywania krajowego systemu legislacyjnego do postanowień umów międzynarodowych. Przyjęcie przez Polskę 13 listopada 1998 r. Konwencji Narodów Zjednoczonych o prawie morza sporządzonej w Montego Bay 10 grudnia 1982 r. (*United Nations Convention on the Law of the*

¹ D. R. Bugajski, *Prawa żeglugowe okrętu w świetle prawa międzynarodowego*, Wydawnictwo Naukowe Scholar, Warszawa, 2009, s. 56.

² Zob., D. R. Bugajski, *Międzynarodowe organizacje morskie*, Akademia Marynarki Wojennej, Gdynia, 2009, s. 101.

Sea – UNCLOS) spowodowało poddanie pod międzynarodowy rygor prawny polskiej, morskiej strefy posiadania na Bałtyku³.



Źródło: D. R. Bugajski, *Prawa żeglugowe okrętu...*, s. 57.

Rys. 1. Klasyfikacja prawna wód morskich

Według przedmiotowej ustawy *obszarami morskimi Rzeczypospolitej Polskiej są:*

- *morskie wody wewnętrzne,*
- *morze terytorialne,*
- *wyłączna strefa ekonomiczna⁴.*

Położenie geograficzne wymienionych rejonów przedstawia rysunek 2.

Morskie wody wewnętrzne są pierwszą kategorią wyszczególnioną w ustawie. Stanowią one wody znajdujące się między lądem a morzem terytorialnym⁵. Należą do nich:

- *część Jeziora Nowowarpieńskiego i część Zalewu Szczecińskiego wraz ze Świną i Dziwną oraz Zalewem Kamieńskim, znajdująca się na wschód od granicy państwowej między Rzeczpospolitą Polską a Republiką*

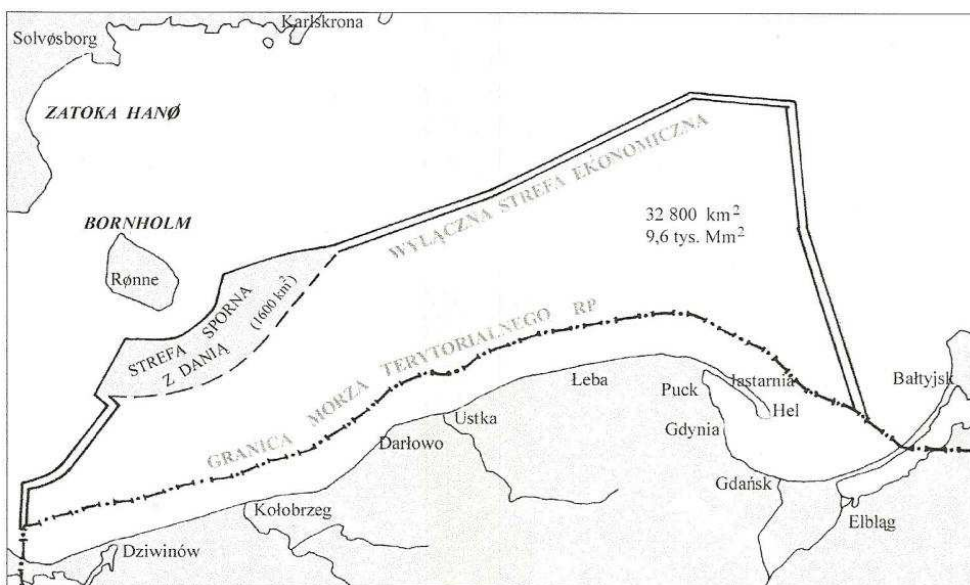
³ Zob., A. Makowski, *Siły morskie współczesnego państwa*, Impuls Plus Consult, Gdynia, 2000, s. 47.

⁴ Ustawa z dnia 21 marca 1991 r. o obszarach morskich Rzeczypospolitej Polskiej i administracji morskiej, Dz. U. z 1991 r., nr 32, poz. 131, art. 2 ust. 1.

⁵ Zob., D. R. Bugajski, *Prawo żeglugowe...*, s. 58.

Federalną Niemiec, oraz rzeka Odra pomiędzy Zalewem Szczecińskim a wodami portu Szczecin;

- część Zatoki Gdańskiej zamknięta linią podstawową biegnącą od punktu o współrzędnych 54°37'36" szerokości geograficznej północnej i 18°49'18" długości geograficznej wschodniej (na Mierzei Helskiej) do punktu o współrzędnych 54°22'12" szerokości geograficznej północnej i 19°21'00" długości geograficznej wschodniej (na Mierzei Wiślanej);
- część Zalewu Wiślanego, znajdująca się na południowy zachód od granicy państwowej między Rzeczypospolitą Polską a Federacją Rosyjską na tym Zalewie;
- wody portów określone od strony morza linią łączącą najdalej wysunięte w morze stałe urządzenia portowe stanowiące integralną część systemu portowego⁶.



Źródło: A. Makowski, *Siły morskie współczesnego...*, s. 50.

Rys. 2. Położenie geograficzne obszarów morskich RP

Kolejny rodzaj obszarów morskich RP stanowi morze terytorialne. Jest to *pas wód morskich stanowiących część terytorium państwa nadbrzeżnego, który jest położony pomiędzy morzem pełnym z jednej strony, a wybrzeżem, względnie wodami wewnętrznymi z drugiej*⁷. Polskim mo-

⁶ Ustawa o obszarach morskich..., art. 4.

⁷ W. Góralczyk, *Szerokość morza terytorialnego i jego delimitacja*, PWN, Warszawa, 1964, s. 15.

rzem terytorialnym jest obszar wód o szerokości 12 mil morskich (22 224 m)⁸. Jest on liczony od linii podstawowej Bałtyku.

Należy podkreślić, że zgodnie z ustawą Polska posiada zwierzchnictwo nad morzem terytorialnym oraz wodami wewnętrznymi, ponieważ wchodzi one w skład terytorium RP⁹. (...) *Jurysdykcja państwa nadbrzeżnego jest pełna i innym państwom nie przysługują tu żadne prawa*¹⁰. Oznacza to, że zagraniczne okręty mogą przebywać na tych wodach wyłącznie za uprzednią zgodą polskich władz. W praktyce jednak stosowane jest prawo nieszkodliwego przepływu, które podjęte zostało 10 grudnia 1982 r. w formie Konwencji Narodów Zjednoczonych o prawie morza. W myśl zapisu, *z zastrzeżeniem postanowień niniejszej konwencji, statki wszystkich państw zarówno nadbrzeżnych, jak i śródlądowych, korzystają z prawa nieszkodliwego przepływu przez morze terytorialne*¹¹. Cytowany artykuł pozwala na pominięcie zgody państwa nadbrzeżnego pod warunkiem nienaruszania porządku publicznego oraz bezpieczeństwa na morzu terytorialnym.

Ostatnim morskim obszarem RP jest wyłączna strefa ekonomiczna. Termin ten pojawił się po raz pierwszy w Konwencji UNCLOS. Wyłączna strefa ekonomiczna stanowi rejon o ograniczonej jurysdykcji polskich władz, nie przynależy do terytorium państwa nadbrzeżnego. Znajduje się ona na zewnątrz morza terytorialnego, przylegając do niego. Składają się na nią wody, dno morza i znajdujące się pod nim wnętrza ziemi¹². Wyłączna strefa ekonomiczna, z punktu widzenia legislacji prawnej, jest szczególnym obszarem morskim. Określa bowiem suwerenne prawa państwa nadbrzeżnego oraz, pomimo nieprzynależności do morza otwartego, obejmuje wykaz wolności komunikacyjnych obcych okrętów – podobnych do tych obowiązujących na morzu pełnym, a będącym poza jej granicami¹³. Według postanowień Konwencji UNCLOS wyłączna strefa ekonomiczna nie może być szersza niż 200 mil morskich od linii podstawowej¹⁴. Położenie geograficzne Morza Bałtyckiego nie pozwala na zastosowanie powyższego zapisu, gdyż naruszałoby to jurysdykcję innych państw. Specyfika geofizyczna tego akwenu sprawiła, że został on podzielony niemal w całości na państwa bałtyckie. Wynika to z faktu, iż Bałtyk jest morzem regionalnym, półzamkniętym o śródlądowym charakterze, przez co wyłączne strefy eko-

⁸ Zob., *Ustawa o obszarach morskich...*, art. 5 ust. 1.

⁹ Tamże, art. 2 ust. 2 i 3.

¹⁰ D. R. Bugajski, *Prawa żeglugowe...* s. 65.

¹¹ *Konwencja Narodów Zjednoczonych o prawie morza*, sporządzona w Montego Bay 10 grudnia 1982 r., Dz. U. z 2002 r., nr 59, poz. 543, art. 17.

¹² Zob., *Ustawa o obszarach morskich...*, art. 15.

¹³ D. R. Bugajski, *Prawa żeglugowe...*, s. 85.

¹⁴ Zob., *Konwencja Narodów Zjednoczonych o prawie...*, art. 57.

nomiczne państw są do siebie przyległe¹⁵. Z racji niemożności zastosowania zapisów Konwencji UNCLOS granica wyłącznej strefy ekonomicznej Rzeczypospolitej Polskiej została ukształtowana w wyniku następujących umów międzynarodowych:

- Umowa między Polską Rzeczypospolitą Ludową a Związkiem Socjalistycznych Republik Radzieckich (obecnie Federacją Rosyjską) o rozgraniczeniu morza terytorialnego (wód terytorialnych), strefy ekonomicznej, strefy rybołówstwa morskiego i szelfu kontynentalnego na Morzu Bałtyckim podpisana w Moskwie dnia 17 lipca 1985 r.;

- Umowa w sprawie rozgraniczenia szelfu kontynentalnego i stref rybołowniczych z Królestwem Szwecji zawarta w Warszawie 10 lutego 1989 r.;

- Umowa między Polską Rzeczypospolitą Ludową a Niemiecką Republiką Demokratyczną w sprawie rozgraniczenia obszarów morskich w Zatoce Pomorskiej podpisana w Berlinie dnia 22 maja 1989 r.;

- Traktat między Rzeczypospolitą Polską a Republiką Federalną Niemiec o potwierdzeniu istniejącej między nimi granicy podpisany w Warszawie dnia 14 listopada 1990 r.

Podpisanie niniejszych porozumień nie zakończyło problemu naruszenia wyłącznej strefy ekonomicznej RP. W 1994 roku Republika Federalna Niemiec objęła swoją wyłączną strefą ekonomiczną obszar północnej części redy Zatoki Pomorskiej. Wywołało to polsko-niemiecki konflikt o status prawny tych wód. Spór odnosi się do toru podejściowego do portów Szczecin oraz Świnoujście, a także północnej części redy. Konflikt w rejonie Zatoki Pomorskiej obrazuje rysunek 3.

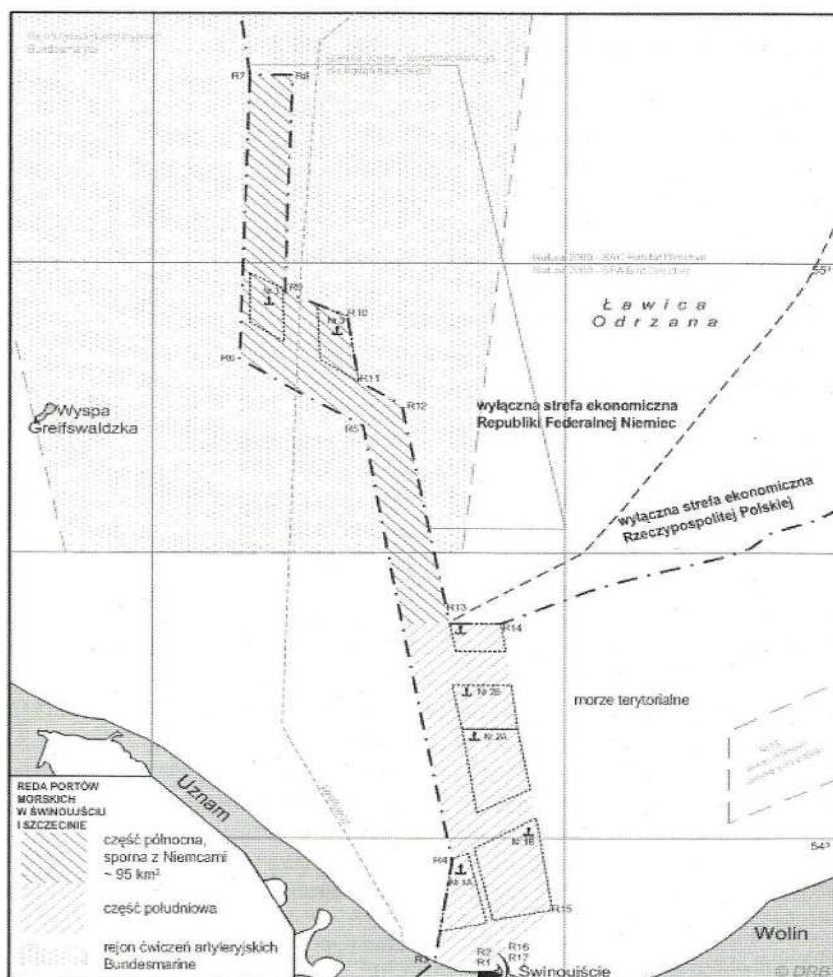
Zadania organów administracji morskiej

Początków polskiej administracji morskiej doszukiwać się można już za czasów króla Zygmunta Augusta, kiedy to powołana została w 1568 r. Komisja Morska¹⁶. Jednakże pierwszy urząd morski w Polsce założony został dopiero po odzyskaniu niepodległości. Powstanie w 1920 r. Urzędu Marynarki Handlowej w Wejherowie zapoczątkowało tworzenie organów administracji morskiej w Rzeczypospolitej. Instytucja z czasem została przeniesiona do Gdyni, zaś w 1928 r. przemianowano ją na Urząd Morski. Wówczas zadaniem nowo powstałego organu było pełnienie funkcji policji portowej oraz ratownictwa morskiego¹⁷. Obecnie w kraju istnieją 3 urzędy morskie w Szczecinie, Słupsku i Gdyni.

¹⁵ Zob., A. Makowski, *Siły morskie...*, s. 148.

¹⁶ M. H. Koziński, *Morskie prawo publiczne*, Akademia Morska, Gdynia, 2003, s. 62.

¹⁷ Tamże, s. 62-63.



Źródło: D. R. Bugajski, *Polsko-niemiecki spór o status wód redy w Zatoce Pomorskiej*, Prawo Morskie, Gdańsk, 2011, t. XXVII, s. 362.

Rys. 3. Reda portów Świnoujście oraz Szczecin

W aktualnym porządku prawnym RP instytucjami administracji morskiej są minister właściwy do spraw gospodarki morskiej, będący jednocześnie najwyższym organem administracji morskiej, oraz dyrektorzy urzędów morskich¹⁸. Wszystkie wymienione urzędy są stanowiskami jednoosobowymi. Pełnią one istotną rolę dla morskich interesów kraju. Zadaniem ministra właściwego od spraw gospodarki morskiej jest wykonywanie polityki państwa w zakresie:

¹⁸ *Ustawa o obszarach morskich...*, art. 38 ust. 1.

- kreowania sprzyjających warunków ekonomicznych dla gospodarki morskiej;

- tworzenia programów zwiększających potencjał morski państwa.

Funkcja dyrektorów urzędów morskich jest instytucją terenową administracji morskiej. Powoływani są oni na stanowisko przez Ministra Infrastruktury i Rozwoju, który aktualnie jest właściwym organem do spraw gospodarki morskiej w Polsce. Dyrektorzy wykonują swoje obowiązki za pomocą urzędu morskiego, w którego składzie znajdują się: główne inspekcje morskie, bandery, porty, Służba Kontroli Ruchów Statków, kapitanaty i bosmanaty portów oraz Biuro Spraw Obronnych Żeglugi. Główną funkcją dyrektorów urzędów morskich jest prowadzenie nadzoru nad przestrzeganiem zapisów *Ustawy z dnia 21 marca 1991 r. o obszarach morskich Rzeczypospolitej Polskiej i administracji morskiej*. Istotnym uprawnieniem dyrektorów urzędów morskich, nadanym na podstawie przedmiotowej ustawy, jest również możliwość prawotwórcza¹⁹. Posiadają oni sposobność stanowienia prawa w formie zarządzeń i zarządzeń porządkowych. Inne zadania organów administracji morskiej to zapewnienie:

- *bezpieczeństwa żeglugi morskiej;*
- *korzystania z dróg morskich oraz portów i przystani morskich;*
- *bezpieczeństwa związanego z badaniami, rozpoznawaniem i eksploatacją zasobów mineralnych dna morskiego;*
- *ochrony środowiska morskiego przed zanieczyszczeniem wskutek korzystania z morza oraz przez zatapianie odpadów i innych substancji w zakresie nieuregulowanym przepisami prawa geologicznego i górniczego;*
- *ratowania życia, prowadzenia prac podwodnych i wydobywania mienia z morza;*
- *nadzoru przeciwpożarowego w polskich obszarach morskich oraz morskich portach i przystaniach;*
- *uzgadniania decyzji w sprawie wydawania pozwoleń wodnoprawnych i pozwoleń budowlanych na obszarze pasa technicznego, morskich portów i przystani, morskich wód wewnętrznych i morza terytorialnego, jak również wszelkich innych decyzji dotyczących zagospodarowania tego pasa;*
- *wydawania decyzji o warunkach zabudowy i zagospodarowaniu terenu w obszarze morza terytorialnego oraz w uzgodnieniu z wójtem, burmistrzem albo prezydentem miasta w obszarze morskich wód wewnętrznych;*
- *budowy, utrzymywania i ochrony umocnień brzegowych, wydmy i zalesień ochronnych w pasie technicznym;*

¹⁹ Tamże, art. 47 ust. 1.

- *wyznaczania dróg morskich, kotwiczowisk i badania warunków ich żeglowności;*
- *oznakowania nawigacyjnego dróg morskich i kotwiczowisk w portach i przystaniach morskich oraz na wybrzeżu;*
- *nakładania grzywien w postępowaniu mandatowym za wykroczenia w trybie przewidzianym w przepisach o postępowaniu w sprawach o wykroczenia;*
- *wydawania oraz uzgadniania decyzji wynikających z przepisów ustawy o portowych urządzeniach do odbioru odpadów i pozostałości ładunkowych ze statków;*
- *sporządzania planów zagospodarowania przestrzennego morskich wód wewnętrznych, morza terytorialnego i wyłącznej strefy ekonomicznej*²⁰.

Ochrona prawna środowiska morskiego

Wzrost znaczenia czynników ekologicznych dla gospodarki państw istotnie wpłynął na liczbę projektów o charakterze prawnym regulujących zakres ochrony środowiska na świecie. Proces ten zapoczątkowany został w latach 70. XX wieku. Wówczas dostrzeżono rolę bezpieczeństwa ekologicznego rozumianego jako *stan całkowitej likwidacji lub zmniejszenia do minimum zagrożeń dla życia i zdrowia człowieka, których źródłem jest środowisko jego życia, biosfera. Są to zagrożenia, które powstają w środowisku w wyniku świadomego bądź nie w pełni świadomego działania samego człowieka (...)*²¹.

Elementem środowiska naturalnego wymagającego natychmiastowej ochrony stały się obszary morskie. Obowiązkiem państwa jest dbanie o bezpieczeństwo życia oraz mienia na morzu, a także przeciwdziałanie zagrożeniom związanym z zanieczyszczeniami środowiska morskiego przez statki oraz inne obiekty nawodne przebywające na morzu²². Wynika to z suwerenności państwa na przynależnych do niego obszarach morskich. Powyższe stwierdzenie określone zostało w wielu międzynarodowych porozumieniach związanych przede wszystkim z ochroną środowiska morskiego przed szkodliwym działaniem zanieczyszczeń. Należą do nich:

²⁰ Tamże, art. 42 ust. 2.

²¹ J. Ciechanowicz, *Międzynarodowe prawo ochrony środowiska*, Wydawnictwo Prawnicze PWN, Warszawa, 1999, s. 46-47.

²² T. Szubrycht, *Bezpieczeństwo morskie państwa zarys problemu*, Akademia Marynarki Wojennej, Gdynia, 2011, s. 29.

- *Konwencja o zapobieganiu zanieczyszczeniu mórz przez zatapia-
nie odpadów i innych substancji* (Konwencja londyńska LC 1972) z 29
grudnia 1972 r.;
- *Międzynarodowa konwencja o zapobieganiu zanieczyszczeniu mo-
rza przez statki oraz platformy wiertnicze* (Konwencja MARPOL) z 2 listo-
pada 1973 r.;
- *Konwencja Narodów Zjednoczonych o prawie morza* (UNCLOS)
z 10 grudnia 1982 r.

Przedstawione umowy nie są jedynymi traktatami międzynarodowymi związanymi z ochroną środowiska morskiego. Istotną rolę dla bezpieczeństwa ekologicznego na obszarach morskich pełnią również porozumienia regionalne. Dotyczą one wyłącznie tych państw, które mają dostęp do danego akwenu. Traktaty regionalne pozwalają na sporządzenie uporządkowanego zbioru norm oraz ujednoczenie przepisów legislacyjnych, które zostały wprowadzone do wewnętrznego ustawodawstwa większości krajów regionu²³. Do umów regionalnych, powstałych w gronie państw bałtyckich, w których Polska jest stroną należą:

- *Konwencja o rybołówstwie i ochronie żywych zasobów w Morzu Bałtyckim i Bełtach* sporządzona w Gdańsku dnia 13 września 1973 r. (Konwencja gdańska);
- *Konwencja o ochronie środowiska morskiego obszaru Morza Bałtyckiego* sporządzona w Helsinkach dnia 9 kwietnia 1992 r. (Konwencja helsińska).

Konwencja gdańska pozwoliła ustalić standardy współdziałania na obszarze Bałtyku między sygnatariuszami umowy w zakresie ochrony oraz zwiększania populacji ryb i innych żywych zasobów tego akwenu. Dzięki tym działaniom w Morzu Bałtyckim powoli odradza się wiele gatunków ryb. Z kolei Konwencja helsińska dotyczyła ochrony Bałtyku przed zanieczyszczeniami ze statków bądź będących wynikiem zatapiania odpadów. Umowa nakładała także na strony porozumienia konieczność prowadzenia patroli w celu zwalczania rozlewów zanieczyszczeń z lądu oraz wspólnej współpracy międzynarodowej w zakresie badań naukowych na Morzu Bałtyckim²⁴.

Wymienione porozumienia regulują kompleksowo zakres ochrony środowiska Bałtyku, w tym zasobów naturalnych tego akwenu. Podpisanie powyższych dokumentów pozwoliło określić jednolity międzynarodowy system prawny dla państw bałtyckich obejmujący wszystkie elementy środowiska naturalnego Morza Bałtyckiego.

²³ J. Machowski, *Ochrona środowiska. Prawo i zrównoważony rozwój*, Wydawnictwo Akademickie „Żak”, Warszawa, 2003, s. 239.

²⁴ Zob., *Konwencja o ochronie środowiska morskiego obszaru Morza Bałtyckiego, sporządzona w Helsinkach dnia 9 kwietnia 1992 r.*, Dz. U. z 2000 r., nr 28, poz. 346, art. 12.

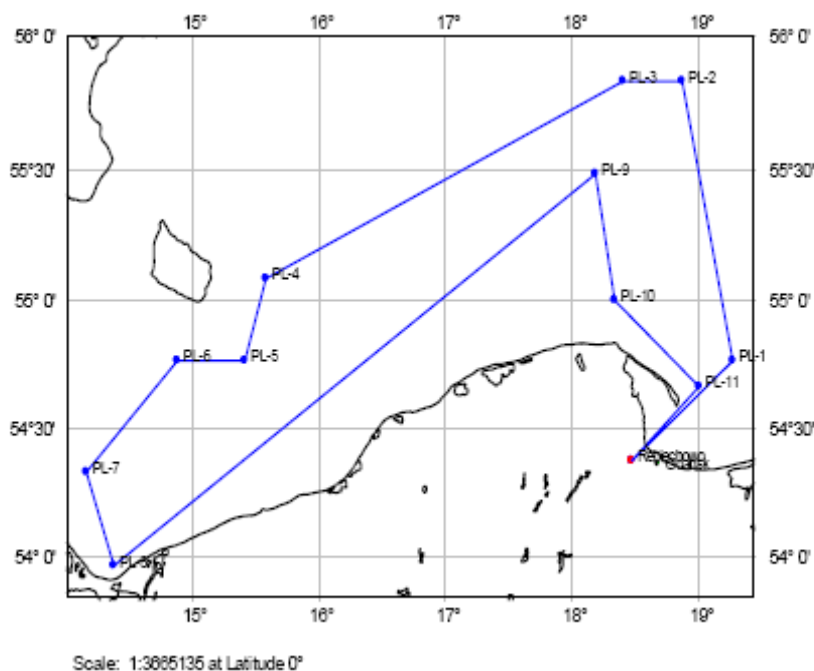
Każdy z sygnatariuszy porozumienia posiada również wewnętrzne przepisy prawne związane z ekologią Bałtyku. Aktami normatywnymi dotyczącymi środowiska morskiego w Polsce są:

- prawo wodne w zakresie regulacji korzystania z samych wód i ochrony ich przed zanieczyszczeniami na podstawie *Ustawy z dnia 24 października 1974 r. – Prawo wodne*;
- prawo o obszarach morskich RP oparte na *Ustawie z dnia 21 marca 1991 r. o obszarach morskich Rzeczypospolitej Polskiej i administracji morskiej*;
- prawo o zapobieganiu zanieczyszczaniu morza przez statki oparte na postanowieniach *Ustawy z dnia 16 marca 1995 r. o zapobieganiu zanieczyszczeniu morza przez statki*;
- prawo o rybołówstwie morskim oparte na *Ustawie z dnia 18 stycznia 1996 r. o rybołówstwie morskim*;
- prawo ochrony środowiska z 27 kwietnia 2001 r.;
- kodeks morski bazujący na *Ustawie z dnia 18 września 2001 r.*, a także akty wykonawcze wydane na jego podstawie.

Dokumenty regulują w sposób całościowy problematykę ochrony środowiska Morza Bałtyckiego. Zawierają również standardy procedur wykonywanych przez dyrektorów urzędów morskich w celu nakładania kar finansowych.

Działalność polskiego systemu monitoringu ekologicznego

Prowadzenie monitoringu lotniczego nad obszarami morskimi Rzeczypospolitej Polskiej to zadanie leżące w kompetencji urzędów morskich. Wykonywane są one przy użyciu Systemu Nadzoru Morskiego zainstalowanego na samolocie L-410 „TURBOLET”. Do prowadzenia kontroli nad czystością wód portowych Inspektorat Ochrony Środowiska Morskiego korzysta również ze śmigłowca Mi-2. Sprawują one także nadzór nad działalnością na Bałtyku platform przedsiębiorstwa Lotos Petrobaltic SA, spółki zajmującej się poszukiwaniem oraz eksploatacją ropy naftowej i gazu. Monitoring ekologiczny polskich obszarów morskich nie ogranicza się jednak wyłącznie do lokalizowania zanieczyszczeń. Dotyczy on także audytu oznakowania nawigacyjnego, a zwłaszcza przeszkód nawigacyjnych i ruchów statków, erozyjnego niebezpieczeństwa dla brzegów morskich, potencjalnego złodzenia morza oraz ochronę wrakowisk historycznych: Graf Zeppelin, General von Steuben, MS Wilhelm Gustloff, a także MS Goya. Stałe trasy lotów monitoringu ekologicznego na obszarach morskich RP przedstawia rysunek nr 4.



Źródło: Archiwum Urzędu Morskiego w Gdyni.

Rys. 4. Trasa lotów nadzorujących zanieczyszczenia Morza Bałtyckiego

Z powyższej mapki wynika, iż patrole urzędów morskich w Szczecinie, Gdyni i Słupsku obejmują swoim zasięgiem cały obszar wód morskich Bałtyku, będący pod jurysdykcją Rzeczypospolitej Polskiej. Każdy z lotów jest szczegółowo raportowany oraz analizowany we właściwych inspektoratach urzędów morskich.

Polskie rejony morskie cechują się występowaniem licznych niebezpieczeństw ekologicznych. Następstwa tych zagrożeń niosą wysokie ryzyko, iż urzędy morskie nie będą w stanie poradzić sobie z ich potencjalnymi skutkami. W zaistniałych okolicznościach właściwa realizacja przez Polskę zadań ochrony ekosystemu Bałtyku wymaga szerokiej współpracy wszystkich krajowych służb działających na obszarze tego akwenu. Tylko odpowiednia kooperacja zapewnia realizację przepisów prawnych związanych z ochroną środowiska Morza Bałtyckiego, dlatego też urzędy morskie ściśle współdziałają z Morskim Oddziałem Straży Granicznej (MOSG), Marynarką Wojenną (MW) oraz Morską Służbą Poszukiwawczą i Ratowniczą (SAR). Kooperacja jest możliwa dzięki Rozporządzeniu Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 20 sierpnia 1999 r. w sprawie współpracy urzędów morskich z Marynarką Wojenną i Strażą Graniczną.

Współpraca z MOSG dotyczy w głównej mierze wymiany informacji operacyjnych oraz raportów z przeprowadzanych lotów i rejsów patrolo-

wych. Istotne jest również, iż w ramach monitoringu, pracownicy Urzędu Morskiego uczestniczą w lotach samolotu Morskiego Oddziału Straży Granicznej PZL M28 „Skytruck”, z kolei funkcjonariusze Straży Granicznej biorą udział w patrolach samolotem urzędu morskiego „TURBOLET”. Wzajemna wymiana doświadczeń obu instytucji pozwala na zwiększenie efektywności działań na rzecz ochrony środowiska Morza Bałtyckiego.

Ważną rolę w dbaniu o morski ekosystem odgrywa również Marynarka Wojenna RP. W toku realizacji swoich zadań wykonuje ona obowiązki monitoringu ekologicznego polskich obszarów morskich poprzez wykrywanie skażeń środowiska na morzu. Dowódcy jednostek pływających MW podczas przebywania na morzu pełnią jednocześnie służbę dozorową²⁵. Wynika to z nałożonego na nich wymogu zawartego w Instrukcji o działalności operacyjnej Marynarki Wojennej Rzeczypospolitej Polskiej. Wszelkie wykryte zanieczyszczenia muszą być zgłoszone przez dowódcę do Dyżurnej Służby Operacyjnej. Ponadto Marynarka Wojenna jako jedna z nielicznych posiada siły i środki mogące skutecznie zwalczać następstwa zanieczyszczeń wód Bałtyku. Zadania MW w zakresie monitoringu ekologicznego to:

- *zbieranie informacji w toku bieżącej działalności szkoleniowej, a także operacyjnej tejże jednostki;*
- *wykonywanie specjalnie organizowanych lotów*²⁶.

Ważnym ogniwem spełniającym istotne funkcje na rzecz ochrony polskich obszarów Bałtyku jest istniejąca od 1 stycznia 2002 r. Morska Służba Poszukiwawcza i Ratownicza. SAR skupia się przede wszystkim na bezpośrednim zwalczaniu powstałych zagrożeń ekologicznych. Jest państwową jednostką specjalną ratownictwa morskiego przeznaczoną do zwalczania zagrożeń na Morzu Bałtyckim. Jej zadaniem jest utrzymywanie stałej gotowości do wykonywania obowiązków związanych z ratowaniem życia oraz eliminacją zagrożeń i zanieczyszczeń w środowisku morskim. W ramach działań przewidzianych w statucie organizacji, współdziała ona zarówno ze służbami krajowymi, jak i zagranicznymi²⁷. Poza obowiązkami związanymi z ochroną środowiska zajmują się także ratowaniem zaginionych ludzi w Bałtyku. Organizacja posiada dwie placówki odpowiedzialne za zbieranie i analizowanie informacji o powstałych zagrożeniach oraz za działalność planistyczną i koordynującą, a są to:

- Morskie Ratownicze Centrum Koordynacyjne w Gdyni,
- Morskie Pomocnicze Centrum Koordynacyjne w Świnoujściu.

²⁵ Instrukcja o działalności operacyjnej Marynarki Wojennej, MW 1214/98.

²⁶ D. R. Bugajski, S. Kowalski, *Udział Marynarki Wojennej w monitoringu ekologicznym obszarów morskich*, Przegląd Morski, nr 5, 2002, s. 48.

²⁷ Stwierdzono na podstawie strony internetowej Morskiej Służby Poszukiwania i Ratownictwa: <http://www.sar.gov.pl/pl/zadania> [dostęp: 25.04.2015].

Wykrywaniem zanieczyszczeń na Morzu Bałtyckim zajmuje się także, Ośrodek Oceanografii i Monitoringu Bałtyku Instytutu Meteorologii i Gospodarki Wodnej (IMGW) w Warszawie. Organizacja uczestniczy w integrowanym programie monitoringu Bałtyku HELCOM. Instytucja nie prowadzi jednak monitoringu lotniczego. Realizuje nadzór wód na podstawie badań parametrów hydrologiczno-meteorologicznych oraz zanieczyszczeń fizyko-chemicznych polskich obszarów morskich²⁸. Działalność naukowo-badawcza instytucji pozwala szacować aktualny stan zanieczyszczenia wód z rzek, atmosfery czy źródeł punktowych²⁹.

Namierzanie źródeł zanieczyszczeń na Morzu Bałtyckim realizowane jest nie tylko przez loty i rejsy patrolowe. Wykorzystywany jest także system satelitów Radar Sat oraz Envi Sat. W ramach współpracy międzynarodowej w 2005 r. Urząd Morski w Gdyni uczestniczył w polsko-szwedzkim projekcie SwePol. Ideą przedsięwzięcia było zweryfikowanie działalności wymienionych satelitów w lokalizowaniu zanieczyszczeń olejowych na szwedzkim i polskim obszarze Bałtyku. Raporty z działań przesyłane były do norweskiej stacji satelitarnej w Tromsø, która interpretowała zdjęcia satelitarne w poszukiwaniu zanieczyszczeń olejowych. W lotach sprawdzających komunikaty z obrazu satelitarnego uczestniczyły samoloty Gdynskiej Brygady Lotnictwa Marynarki Wojennej.

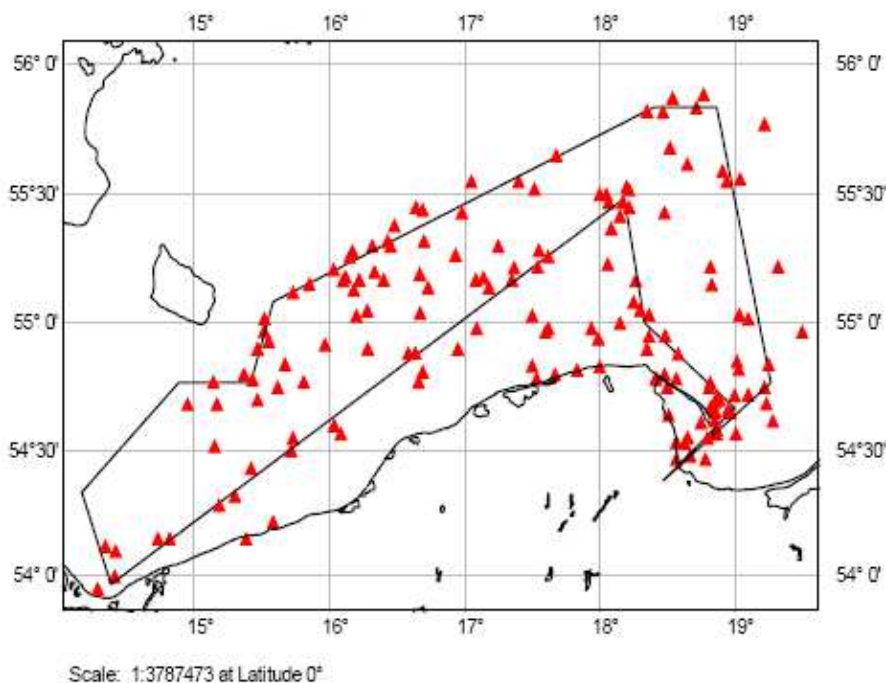
Obecnie na miejsce programu SwePol powstał satelitarny serwis CleanSeaNet (CSN) prowadzony przez Europejską Agencję ds. Bezpieczeństwa na Morzu (EMSA). Jego misją jest ostrzeganie o istniejących rozlewach olejowych. Polska strefa Morza Bałtyckiego charakteryzuje się licznymi zanieczyszczeniami ropopochodnymi, co obrazuje rysunek nr 5.

Monitoring ekologiczny prowadzony za pomocą obrazu satelitarnego jest zatem niezwykle istotnym czynnikiem wpływającym na zwiększenie ochrony środowiska Bałtyku. Regularna działalność serwisu rozpoczęła się w 2007 r. z główną – europejską siedzibą w Lizbonie³⁰. Krajowy ośrodek mieści się nad Zatoką Gdańską. Polskie centrum odbiera ponad 30 obrazów satelitarnych miesięcznie przedstawiających sytuację ekologiczną na polskich obszarach morskich. Od 1 lutego 2011 r. funkcjonuje druga generacja platformy CSN. W serwisie rozbudowany został panel użytkowników. Ponadto udoskonalono go o lepsze mechanizmy odnalezienia sprawców skażeń środowiskowych. Prace nad modernizacją platformy są elementem stałych spotkań jego użytkowników w głównej siedzibie EMSA w Lizbonie.

²⁸ Stwierdzono na podstawie strony internetowej Instytutu Meteorologii i Gospodarki Wodnej, http://www.imgw.pl/index.php?option=com_content&view=article&id=745&Itemid=355 [dostęp: 25.04.2015].

²⁹ Zob., D. R. Bugajski, *Międzynarodowe organizacje...*, s. 96.

³⁰ Stwierdzono na podstawie strony internetowej Europejskiej Agencji ds. Bezpieczeństwa na Morzu (EMSA), <https://portal.emsa.europa.eu/web/csn> [dostęp: 25.04.2015].



Źródło: Archiwum Urzędu Morskiego w Gdyni.

Rys. 5. Zlokalizowane zanieczyszczenia ropą naftową polskich obszarów morskich w latach 2000-2007

Uogólnienia i wnioski

Ochrona środowiska morskiego Bałtyku to ważny element bezpieczeństwa ekologicznego Rzeczypospolitej Polskiej. Wzrost świadomości społecznej związanej z zagrożeniami płynącymi z rozwoju cywilizacyjnego dla środowiska morskiego istotnie wpłynął na zwiększenie inicjatyw prawotwórczych zarówno krajowych, jak i międzynarodowych. Postęp rodzi konieczność przeciwdziałania nowym rodzajom niebezpieczeństw dla ekosystemu Morza Bałtyckiego, dlatego też niezbędne jest nieprzerwane prowadzenie innowacyjnych badań pozwalających na skuteczne wykrywanie i zapobieganie potencjalnym zagrożeniom obszarów morskich. Monitoring ekologiczny jest więc nieodzownym elementem zapewniającym ochronę polskich wód morskich przed zanieczyszczeniami. Należy podkreślić, iż monitoring powietrzny winien być realizowany przy użyciu nowoczesnego sprzętu, wobec tego konieczna jest jego cykliczna modernizacja, a także wymiana. W chwili obecnej Urząd Morski w Gdyni korzysta z wiekowych statków powietrznych w postaci śmigłowca Mi-2 oraz samolotu L-410 „TURBOLET”. Szczególnie 40 lat eksploatacji helikoptera Mi-2 zobowiązu-

je do podjęcia decyzji o zastąpieniu go nową, lepszą jednostką. Inwestycja wymaga jednak znacznych nakładów finansowych, z którymi Urząd Morski nie jest w stanie sobie poradzić. Zyski z kupna nowego statku powietrznego w miejsce wysłużonego śmigłowca są jednak zdecydowanie wyższe niż poniesione wydatki wynikające z jego nabycia. Tańsze jest bowiem zapobieganie zanieczyszczeniom niż walka z ich skutkami. Dodatkowo zwiększa się możliwość szybkiego reagowania i podnosi jakość prowadzonego monitoringu ekologicznego.

Podwyższanie poziomu bezpieczeństwa ekologicznego na polskich obszarach Bałtyku to wyzwanie stojące przed ministerstwem właściwym do spraw gospodarki morskiej oraz urzędami morskimi. W głównej mierze od ich działalności zależy przyszłość środowiska Morza Bałtyckiego. W chwili obecnej urzędy morskie nie są w stanie indywidualnie pełnić monitoringu ekologicznego na polskich obszarach Bałtyku, przez co udział Morskiego Oddziału Straży Granicznej, Marynarki Wojennej oraz Morskiej Służby Poszukiwania i Ratownictwa jest kluczowy. Niezbędne jest zatem zwiększenie nakładów finansowych umożliwiających Urzędowi Morskiemu samodzielne realizowanie monitoringu oraz użycie najnowocześniejszych urządzeń teledetekcyjnych.

Z uwagi na obszerność problematyki niniejsze opracowanie stanowi jedynie próbę kompleksowego omówienia najistotniejszych kwestii monitoringu ekologicznego obszarów morskich RP.

Bibliografia

1. Bugajski D. R., Kowalski S., *Udział Marynarki Wojennej w monitoringu ekologicznym obszarów morskich*, Przegląd Morski, nr 5, 2002.
2. Bugajski D. R., *Międzynarodowe organizacje morskie*, Akademia Marynarki Wojennej, Gdynia, 2009.
3. Bugajski D. R., *Polsko-niemiecki spór o status wód redy w Zatoce Pomorskiej*, Prawo Morskie, Gdańsk, 2011, t. XXVII.
4. Bugajski D. R., *Prawa żeglugowe okrętu w świetle prawa międzynarodowego*, Wydawnictwo Naukowe Scholar, Warszawa, 2009.
5. Ciechanowicz J., *Międzynarodowe prawo ochrony środowiska*, Wydawnictwo Prawnicze PWN, Warszawa, 1999.
6. Góralczyk W., *Szerokość morza terytorialnego i jego delimitacja*, PWN, Warszawa, 1964.
7. *Instrukcja o działalności operacyjnej Marynarki Wojennej*, MW 1214/98.
8. *Konwencja Narodów Zjednoczonych o prawie morza sporządzona w Montego Bay 10 grudnia 1982 r.*, Dz. U. z 2002 r., nr 59, poz. 543.

9. *Konwencja o ochronie środowiska morskiego obszaru Morza Bałtyckiego* sporządzona w Helsinkach dnia 9 kwietnia 1992 r., Dz. U. z 2000 r., nr 28, poz. 346.

10. Koziński M. H., *Morskie prawo publiczne*, Akademia Morska, Gdynia, 2003.

11. Machowski J., *Ochrona środowiska. Prawo i zrównoważony rozwój*, Wydawnictwo Akademickie „Żak”, Warszawa, 2003.

12. Makowski A., *Siły morskie współczesnego państwa*, Impuls Plus Consult, Gdynia, 2000.

13. Szubrycht T., *Bezpieczeństwo morskie państwa, zarys problemu*, Akademia Marynarki Wojennej, Gdynia, 2011.

14. *Ustawa z dnia 21 marca 1991 r. o obszarach morskich Rzeczypospolitej Polskiej i administracji morskiej*, Dz. U. z 1991 r., nr 32, poz. 131.

Źródła internetowe

1. <https://portal.emsa.europa.eu/web/csn>.
2. http://www.imgw.pl/index.php?option=com_content&view=article&id=745&Itemid=355.
3. <http://www.sar.gov.pl/pl/zadania>.

ECOLOGICAL MONITORING OF MARINE AREAS AS AN ELEMENT OF ECOLOGICAL SECURITY OF THE REPUBLIC OF POLAND

Abstract: The aim of the article is to present the functioning of ecological monitoring over the Polish areas of the Baltic Sea and legal foundations necessary to conduct this task properly. The publication also includes activities of institutions and services performing ecological monitoring tasks. Moreover, the author paid attention to the need for carrying our research into pollution detection in order to increase ecological security of the marine areas of the Republic of Poland.