

Dorota Pyć

Uniwersytet Gdański

dorota.pyc@prawo.ug.edu.pl

ORCID: 0000-0003-0111-4184

<https://doi.org/10.26881/gsp.2023.4.08>

Instrumenty prawnej ochrony Morza Bałtyckiego jako obszaru morskiego o szczególnej wrażliwości

Wprowadzenie

Problematyka ochrony i zachowania środowiska morskiego jest od wielu dziesięcioleci obecna w polskiej literaturze prawniczej¹. Wiele uwagi zagadnieniom ochrony środowiska morskiego, w tym prawnej ochronie Morza Bałtyckiego, poświęciła w swoich publikacjach Pani Profesor Janina Ciechanowicz-McLean². Publikacje te wywarły wpływ na rozwój nauki prawa ochrony środowiska morskiego, w szczególności w zakresie zarządzania środowiskiem przez stosowanie instrumentów prawnych³. W ostatnich latach prowadzone w tym obszarze badania koncentrują się m.in. na analizie efektywności instrumentów prawnej ochrony środowiska morskiego w kontekście zrównoważonego zarządzania morzem⁴.

¹ R. Zaorski, *Eksploatacja biologicznych zasobów morza w świetle prawa międzynarodowego*, Gdynia 1967, s. 184–226; K. Wolfke, *Międzynarodowe prawo środowiska (Tworzenie i egzekwowanie)*, Wrocław 1979, s. 115–121; A. Straburzyński, *Uprawnienia państw nadbrzeżnych w dziedzinie eksploatacji zasobów morza*, Gdańsk 1980, s. 59–75; Z. Brodecki, *Odpowiedzialność za zanieczyszczenie morza*, Gdańsk 1983, s. 9–22.

² J. Ciechanowicz, *Problemy ustalania odszkodowania w sprawach związanych z ochroną środowiska morskiego*, „Prawo Morskie” 1990, t. 4, s. 131–150; *eadem*, *Bezpieczeństwo ekologiczne obszaru Morza Bałtyckiego – aspekty prawnomiędzynarodowe*, „Prawo Morskie” 1993, t. 7, s. 5–16; *eadem*, *Z ewolucji pojęcia zanieczyszczenia morza na przykładzie Bałtyku*, „Prawo Morskie” 1998, t. 10, s. 91–102; *eadem*, *Ochrona środowiska morskiego w prawie polskim i Unii Europejskiej*, „Prawo Morskie” 2000, t. 13, s. 35–53; *eadem*, *Ochrona środowiska morskiego w pasie nadbrzeżnym*, „Prawo Morskie” 2003, t. 19, s. 185–196; *eadem*, Bielawska-Srock P., *The Ecological Security of the Baltic Sea from the Polish Perspective*, „Prawo Morskie” 2017, t. 33, s. 9–23.

³ J. Ciechanowicz-McLean, M. Nyka, *Nowe instrumenty administracyjnoprawne w ochronie środowiska* [w:] *Dekada harmonizacji w prawie ochrony środowiska*, red. M. Rudnicki, A. Haładyj, K. Sobieraj, Lublin 2011, s. 173–202; *eadem*, *Podstawowe założenia środowiskowej gospodarki morskiej*, „Prawo Morskie” 2014, t. 30, s. 53–73; J. Ciechanowicz-McLean, *Prawo ochrony i zarządzania środowiskiem*, Warszawa 2015, *passim*.

⁴ Zob. D. Pyć, *Efektywność środków ochrony w obszarach morskich o szczególnej wrażliwości*, „Prawo Morskie” 2008, t. 24, s. 105–125; *eadem*, *Zrównoważone zarządzanie środowiskiem Morza Bałtyckiego* [w:] *Prawo ochrony środowiska jako warunek prowadzenia działalności gospodarczej*, red.

Koncepcja ochrony środowiska morskiego w formie obszaru morskiego o szczególnej wrażliwości (*particularly sensitive sea area*, PSSA) ma zastosowanie do obszaru morskiego, który wymaga szczególnej ochrony przed zanieczyszczeniem przez statki ze względu na jego wyjątkową wrażliwość lub znaczenie dla celów naukowych. Identyfikacja i wyznaczenie obszaru morskiego jako PSSA jest w rzeczywistości wszechstronnym narzędziem zarządzania na poziomie międzynarodowym lub regionalnym, które zapewnia mechanizm kontroli obszaru podatnego na zniszczenie (zanieczyszczenie, degradację) spowodowane przez żeglugę międzynarodową i określanie najbardziej odpowiedniego sposobu zaradzenia tej podatności. Statki morskie stanowią potencjalne zagrożenie dla środowiska morskiego, a w konsekwencji także dla morskich obszarów chronionych. Zagrożenia dla środowiska związane z żeglugą morską to m.in.: zanieczyszczenia eksploatacyjne, zanieczyszczenia przypadkowe i szkody wyrządzone siedliskom lub gatunkom morskim. W trakcie eksploatacji statki mogą, legalnie lub nielegalnie, uwalniać wiele różnych emisji bezpośrednio lub pośrednio (przez atmosferę) do środowiska morskiego. Zanieczyszczenia obejmują: olej i odpady olejowe, szkodliwe substancje płynne, ścieki, śmieci, szkodliwe substancje stałe, farby przeciwporostowe, organizmy obce, a nawet hałas⁵. Wiele z tych zanieczyszczeń może bardzo niekorzystnie wpływać na środowisko morskie. Celem niniejszego artykułu jest przedstawienie instrumentów prawnej ochrony ekosystemu Morza Bałtyckiego jako obszaru morskiego o szczególnej wrażliwości. Poza instrumentami ochrony, którymi dla PSSA są powiązane środki ochrony (*associated protective measures*, APMs)⁶, obszar Morza Bałtyckiego lub jego określone części są chronione różnymi instrumentami innych prawnych form ochrony ekosystemów morskich, takich jak: obszar specjalny⁷, HELCOM MPAs⁸, Natura 2000⁹ czy też krajowe formy ochrony przyrody morskiej¹⁰.

T. Bojar-Fijałkowski, J. Ciechanowicz-McLean, Gdańsk 2009, s. 172–182; *SEAPLANSPEACE General Knowledge Manual*, red. D. Pyć, F. Stoll, https://seaplanspace.ug.edu.pl/wp-content/uploads/2022/01/SEAPLANSPEACE_GKM_12.2022.pdf [dostęp: 29.01.2023].

⁵ IMO Res. A.720(17), *Wytyczne w zakresie wyznaczania obszarów specjalnych i identyfikacji szczególnie wrażliwych obszarów morskich*, 6 listopada 1991 r.

⁶ M.J. Kachel, *Associated Protective Measures as the Essential Part of a PSSA [w:] Particularly Sensitive Sea Areas: The IMO's Role in Protecting Vulnerable Marine Areas*, seria: Hamburg Studies on Maritime Affairs, t. 13, Berlin 2008, s. 184–232.

⁷ Obszary specjalne (*special areas*, SAs) są zdefiniowane w konwencji MARPOL jako obszary morskie, na których ze względu na rozpoznane przyczyny techniczne związane z ich warunkami oceanograficznymi i ekologicznymi oraz ze względu na szczególny charakter ich ruchu morskiego, wymagane jest zastosowanie specjalnych obowiązkowych metod zapobiegania zanieczyszczeniom morza ze statków odpowiednio olejem, ściekami lub śmieciami; zob. Międzynarodowa konwencja o zapobieganiu zanieczyszczeniu morza przez statki – MARPOL (Dz. U. z 2016 r. poz. 761, 773).

⁸ HELCOM Recommendation 35/1, *System of Coastal and Marine Baltic Sea Protected Areas (HELCOM MPAs)*, 2014, <http://www.helcom.fi/Recommendations/Rec%2035-1.pdf> [dostęp: 23.01.2023].

⁹ Wyznaczenie morskich obszarów Natura 2000 – zob. https://ec.europa.eu/environment/nature/natura2000/marine/index_en.htm?ettrans=pl [dostęp: 23.01.2023].

¹⁰ W Polsce taką formą jest m.in. park narodowy (północna część Słowińskiego Parku Narodowego obejmuje część obszaru Morza Bałtyckiego (111,71 km²) włączoną do „Przybrzeżnych Wód Bałtyku”, <https://slowinski.pn.pl> [dostęp: 23.01.2023].

1. Obszar morski o szczególnej wrażliwości

1.1. Koncepcja ochrony

Od kilku dziesięcioleci na świecie podejmowane są działania regulacyjne i organizacyjne mające na celu ochronę oraz zarządzanie ocenami i morzami przez wyznaczenie morskich obszarów chronionych (*marine protected area* – MPA). W ciągu ostatnich kilkunastu lat działania te objęły również obszary morskie położone poza jurysdykcją państwową (*areas beyond national jurisdiction* – ABNJ). W czerwcu 2023 r. przyjęto porozumienie w ramach Konwencji Narodów Zjednoczonych o prawie morza, dotyczące ochrony i zrównoważonego wykorzystywania morskiej różnorodności biologicznej na obszarach znajdujących się poza jurysdykcją krajową¹¹. Wynika z niego wprost, że morski obszar chroniony¹² to narzędzie zarządzania obszarowego¹³ (*area-based management tool*). Obszar morski o szczególnej wrażliwości jest rodzajem morskiego obszaru chronionego.

W ciągu ponad 30 lat pod auspicjami Międzynarodowej Organizacji Morskiej (IMO)¹⁴ zostało wyznaczonych na całym świecie kilkanaście obszarów morskich o szczególnej wrażliwości, w tym pierwszy, Wielka Rafa Koralowa w 1990 r., a ostatnio w lipcu 2023 r. północno-zachodnia część Morza Śródziemnego¹⁵. Prace nad koncepcją PSSA

¹¹ Agreement under the United Nations Convention on the Law of the Sea on the conservation and sustainable use of marine biological diversity of areas beyond national jurisdiction, A/CONF.232/2023/4.

¹² Morski obszar chroniony to geograficznie określony obszar morski, który jest wyznaczony i zarządzany w celu osiągnięcia określonych długoterminowych celów ochrony różnorodności biologicznej i którego zrównoważone wykorzystanie może być dopuszczalne w odpowiednich przypadkach pod warunkiem, że jest ono zgodne z celami ochrony, zob. art. 1 ust. 9 porozumienia w ramach Konwencji Narodów Zjednoczonych o prawie morza, dotyczącego ochrony i zrównoważonego wykorzystywania morskiej różnorodności biologicznej na obszarach znajdujących się poza jurysdykcją krajową, <https://documents-dds-ny.un.org/doc/UNDOC/LTD/N23/177/28/PDF/N2317728.pdf?OpenElement> [dostęp: 26.10.2023].

¹³ Narzędzie zarządzania obszarowego oznacza narzędzie, w tym morski obszar chroniony, dla określonego geograficznie obszaru, za pośrednictwem którego zarządza się co najmniej jednym sektorem lub działaniem w celu osiągnięcia, zgodnie z porozumieniem w ramach Konwencji NZ o prawie morza dotyczącego ochrony i zrównoważonego wykorzystania morskiej różnorodności biologicznej na obszarach znajdujących się poza jurysdykcją krajową, określonych celów ochrony i zrównoważonego wykorzystania zasobów, zob. Agreement under the United Nations Convention on the Law of the Sea on the conservation and sustainable use of marine biological diversity of areas beyond national jurisdiction, A/CONF.232/2023/4; Decyzja Rady w sprawie podpisania, w imieniu Unii Europejskiej, porozumienia w ramach Konwencji Narodów Zjednoczonych o prawie morza, dotyczącego ochrony i zrównoważonego wykorzystywania morskiej różnorodności biologicznej na obszarach znajdujących się poza jurysdykcją krajową, COM(2023) 353 final.

¹⁴ Międzynarodowa Organizacja Morska to agenda wyspecjalizowana Narodów Zjednoczonych działająca na rzecz bezpieczeństwa morskiego i zapobiegania zanieczyszczeniu morza przez statki. Skupia 175 państw członkowskich. W ramach IMO opracowywane i uchwalane są morskie umowy międzynarodowe, oraz zmiany i poprawki do nich, a także kodeksy, rezolucje i wytyczne, które zawierają normy, standardy i zalecane metody postępowania; www.imo.org [dostęp: 29.01.2023].

¹⁵ Status PSSA posiadają: Wielka Rafa Koralowa (*Great Barrier Reef*) 1990 r. (Australia), Res.MEPC.44(30) i Cieśnina Torresa 2005 r. (Australia i Papua-Nowa Gwinea), Res.MEPC.133(53); *Archipelago of*

rozpoczęły się w IMO w połowie lat 80. ubiegłego wieku i zostały powierzone Komitetowi Ochrony Środowiska Morskiego (Marine Environment Protection Committee, MEPC)¹⁶, który zainicjował działania dotyczące opracowania koncepcji ochrony szczególnie wrażliwych obszarów morskich na 23. sesji w 1986 r. Szczególnie wrażliwe obszary morskie zostały już wówczas określone jako „obszary wymagające szczególnej ochrony poprzez działania IMO”. Następnie koncepcja PSSA była dyskutowana przez MEPC na sesjach w latach 1986–1991. Dyskusje doprowadziły do podjęcia decyzji o opracowaniu pierwszych wytycznych dotyczących wyznaczania specjalnych obszarów i identyfikacji szczególnie wrażliwych obszarów morskich z 1991 r.¹⁷, które zostały przyjęte przez Zgromadzenie IMO na 17. sesji zwyczajnej. Prace nad opracowaniem tych wytycznych były wspierane finansowo m.in. przez National Oceanographic and Atmospheric Administration. Celem wytycznych była przede wszystkim pomoc IMO i państwom członkowskim IMO w identyfikowaniu, zarządzaniu i ochronie wrażliwych obszarów morskich.

Sabana-Camaguey 1997 r. (Kuba), Res.MEPC.74(40); *Malpeo Island* 2002 r. (Kolumbia), Res.MEPC.97(47); *Florida Keys* 2002 r. (Stany Zjednoczone Ameryki Północnej), Res.MEPC.98(47); *Wadden Sea* 2002 r. (Północna Europa: Dania, Niemcy, Holandia), Res.MEPC.101(48); *Paracas National Reserve* 2003 r. (Peru), Res.MEPC.106(49); *Western European Waters* 2004 r. (wokół państw Europy Zachodniej: Irlandia, Wielka Brytania, Belgia, Francja, Hiszpania, Portugalia), Res.MEPC.121(52); Morze Bałtyckie 2005 r. (Dania, Estonia, Finlandia, Niemcy, Litwa, Łotwa, Polska i Szwecja), Res.MEPC.136(53); obszary wokół Wysp Kanaryjskich 2005 r. (Hiszpania), Res.MEPC.134(53); Archipelag Galapagos 2005 r. (Ekwador), Res.MEPC.135(53); *Papahānaumokuākea Marine National Monument* 2007 r. (Hawaje – Stany Zjednoczone Ameryki Północnej), Res.MEPC.56(8); *The Strait of Bonifacio* 2011 r. (Francja – Włochy), Res.MEPC.204(62); *Saba Bank* 2012 r. (północno-wschodnia część Karaibów), Res.MEPC.226(64); przedłużenie Wielkiej Rafy Koralowej i Cieśniny Torres o południowo-zachodnią część Morza Koralowego (*extension of Great Barrier Reef and Torres Strait to encompass the south-west part of the Coral Sea*) 2015 r., Res.MEPC.268(68); kanał Jomard 2016 r. (Papua-Nowa Gwinea), Res.MEPC.283(70); Park Morski Rafy Tubbataha (*Tubbataha Reefs Natural Park*), Morze Sulu 2017 r. (Filipiny), Res.MEPC.294(71). W grudniu 2022 r. (na 79. sesji MEPC) uzgodniono wniosek w sprawie wyznaczenia szczególnego wrażliwego obszaru morskiego w północno-zachodniej części Morza Śródziemnego w celu ochrony waleni przed żeglugą międzynarodową – PSSA obejmuje wody u wybrzeży Francji, Włoch, Monako i Hiszpanii (*North-Western Mediterranean Sea*). Decyzja MEPC dotycząca wyznaczenia północno-zachodniego obszaru Morza Śródziemnego jako PSSA została podjęta pod warunkiem dalszego rozwoju i zatwierdzenia proponowanych APMs. PSSA wiąże się ze środkami skierowanymi do statków i państw nadbrzeżnych i w tym przypadku są one dobrowolne. Ich celem jest to, aby statki poruszały się ostrożnie z prędkością od 10 do 13 węzłów, obserwowały wieloryby i utrzymywały bezpieczną odległość oraz zgłaszały obecność waleni. Podczas 80. sesji MEPC w 2023 r. Komitet przyjął uchwałę ustanawiającą północno-zachodnią część Morza Śródziemnego jako PSSA (MEPC.380(80)).

¹⁶ MEPC jako Komitet działa od 1985 r. Wcześniej był pomocniczym ciałem Zgromadzenia IMO. Zajmuje się sprawami związanymi z zapobieganiem i kontrolą zanieczyszczenia środowiska morskiego przez statki, wprowadzaniem zmian i poprawek do morskich umów międzynarodowych oraz opracowywaniem wytycznych służących ich prawidłowemu wykonaniu. MEPC zajął się zagadnieniem szczególnie wrażliwych obszarów morskich w odpowiedzi na rezolucję 9. Międzynarodowej Konferencji Bezpieczeństwa Tankowców i Zapobiegania Zanieczyszczeniom (*International Conference on Tanker Safety and Pollution Prevention*) z 1978 r. dotyczącą ochrony takich obszarów morskich. Zob. *List of special areas, emission control areas and particularly sensitive sea areas*, 2018, MEPC.1/Circ.778/Rev.3.

¹⁷ IMO Res. A.720(17).

Zgodnie z definicją opracowaną w Międzynarodowej Organizacji Morskiej obszar morski o szczególnej wrażliwości to obszar, który wymaga szczególnej ochrony, poprzez działania IMO, ze względu na jego znaczenie dla uznanych wartości (walorów) ekologicznych, społeczno-ekonomicznych lub naukowych tam, gdzie takie walory mogą być podatne na zniszczenie w wyniku międzynarodowej działalności żeglugowej¹⁸. Od chwili wyznaczenia obszaru jako PSSA środek lub środki ochrony, które spełniają wymagania określonego instrumentu prawnego, muszą zostać zatwierdzone lub przyjęte przez IMO w celu zapobieżenia, zmniejszenia lub wyeliminowania zagrożenia lub zidentyfikowanej podatności na zagrożenie.

1.2. Kryteria ochrony

Jednym z warunków uzyskania przez obszar morski statusu PSSA jest uznanie, że spełnia on co najmniej jedno z kryteriów ochrony zawartych w wytycznych IMO (zob. tabele 1–3), a ponadto obszar proponowany do wyznaczenia jako PSSA musi być narażony na zagrożenia wynikające z żeglugi międzynarodowej (związane z uprawianiem żeglugi międzynarodowej z uwzględnieniem: charakterystyki ruchu statków, czynników eksploatacyjnych, typów statków, przewożonych towarów/substancji szkodliwych i niebezpiecznych; należy również uwzględnić czynniki naturalne: hydrograficzne, meteorologiczne, oceanograficzne), a zaproponowane środki ochrony dla danego obszaru muszą pozostawać w ramach kompetencji IMO.

Tabela 1. Kryteria ekologiczne

Lp.	Kryterium ekologiczne	Opis kryterium ekologicznego
1.	Wyjątkowość lub rzadkość (<i>uniqueness or rarity</i>)	Obszar lub ekosystem jest wyjątkowy, jeśli jest „jedyny w swoim rodzaju”. Przykładem są siedliska rzadkich lub zagrożonych gatunków, które występują tylko na jednym obszarze. Obszar lub ekosystem jest rzadki, jeśli występuje tylko w kilku miejscach lub został poważnie uszczuplony w granicach występowania. Ekosystem może wykraczać poza granice państwa, mając znaczenie regionalne lub międzynarodowe. Lęgowiska lub niektóre obszary żerowania, rozrodu lub tarła mogą być również rzadkie lub wyjątkowe

¹⁸ IMO Res. A.982(24), *Revised Guidelines for the Identification and Designation of Particularly Sensitive Sea Areas*, 2005, s. 3; REMPEC/WG.51/8, *Guidance Document for the identification and designation of Particularly Sensitive Sea Areas in relation to Specially Protected Areas of Mediterranean Importance*, 2021, Appendix, s. 3.

cd. tab. 1

2.	Siedlisko krytyczne (<i>critical habitat</i>)	Obszar morski, który może mieć zasadnicze znaczenie dla przetrwania, funkcjonowania lub odtworzenia zasobów ryb lub rzadkich lub zagrożonych gatunków morskich, lub dla wspierania dużych ekosystemów morskich. Jeżeli fauna endemiczna dla danego obszaru nie chce lub nie może wykorzystywać innego obszaru np. do żerowania, rozmnażania lub chowu młodych, obszar ten staje się siedliskiem krytycznym. Jego integralność może decydować o przetrwaniu gatunków. Na większą skalę <i>critical habitat</i> może być również obszarem o krytycznym znaczeniu dla wspierania dużych ekosystemów morskich
3.	Zależność (<i>dependency</i>)	Obszar, na którym procesy ekologiczne są silnie zależne od systemów o strukturze biotycznej (np. rafy koralowe, lasy wodorostów, lasy namorzynowe, ławice trawy morskiej). Takie ekosystemy często charakteryzują się dużą różnorodnością, która jest zależna od organizmów tworzących strukturę. Zależność obejmuje również szlaki migracji ryb, gadów, ptaków, ssaków i bezkręgowców. Często każdy główny składnik biotyczny jest równie ważny dla prawidłowego funkcjonowania systemu jako całości. Jeśli jeden element zostanie usunięty, inne elementy mogą się nie rozwijać
4.	Reprezentatywność (<i>representativeness</i>)	Obszar, który jest znakomitym i wzorcowym przykładem specyficznej różnorodności biologicznej, ekosystemów, procesów ekologicznych lub fizjograficznych, zbiorowisk lub typów siedlisk lub innych cech przyrodniczych
5.	Różnorodność (<i>diversity</i>)	Obszar, który może charakteryzować się wyjątkową różnorodnością gatunków lub różnorodnością genetyczną lub obejmuje bardzo zróżnicowane ekosystemy, siedliska i społeczności. To kryterium może nie mieć zastosowania do niektórych prostych ekosystemów, np. społeczności pionierskich lub obszarów narażonych na niszczące siły, np. brzegi morskie narażone na działanie fal o wysokiej energii
6.	Produktywność (<i>productivity</i>)	Obszar o szczególnie wysokim wskaźniku naturalnej produkcji biologicznej. Taka produktywność jest określana jako produkt netto procesów biologicznych i fizycznych, które skutkują wzrostem biomasy na obszarach takich jak fronty oceaniczne, obszary upwellingu i niektóre wiry
7.	Tarliska lub lęgowiska (<i>spawning or breeding grounds</i>)	Obszar, który może być krytycznym tarliskiem lub lęgowiskiem, lub obszarem wylęgania się gatunków morskich, które mogą spędzić resztę swojego cyklu życiowego gdzie indziej, lub jest uznawany za szlak migracji ryb, gadów, ptaków, ssaków lub bezkręgowców

cd. tab. 1

8.	Naturalność (<i>naturalness</i>)	Obszar, który doświadczył względnego braku zakłóceń (naruszeń) lub ich skutków (degradacji) spowodowanych przez człowieka
9.	Integralność (<i>integrity</i>)	Obszar, który jest biologicznie funkcjonalną jednostką, efektywną, samowystarczającą całością ekologiczną
10.	Wrażliwość (<i>fragility</i>)	Obszar bardzo podatny na degradację w wyniku zjawisk naturalnych lub działalności człowieka. Społeczności biotyczne związane z siedliskami przybrzeżnymi mogą mieć niską tolerancję na zmiany warunków środowiskowych lub istnieć blisko granic swojej tolerancji (np. temperatury wody, zasolenia, zmętnienia lub głębokości). Takie społeczności mogą cierpieć z powodu naturalnych stresów, takich jak burze lub inne warunki naturalne (np. wzorce cyrkulacji), które powodują koncentrację szkodliwych substancji w wodzie lub osadach, niskie tempo wypłukiwania i/lub niedobór tlenu. Dodatkowy stres może być spowodowany wpływem człowieka (np. zanieczyszczenie, zmiany zasolenia). W związku z tym obszar już narażony na stres związany z czynnikami naturalnymi i/lub ludzkimi może wymagać specjalnej ochrony przed dalszymi obciążeniami, w tym wynikającymi z międzynarodowej działalności żeglugowej
11.	Znaczenie biogeograficzne (<i>bio-geographic importance</i>)	Obszar, który albo ma rzadkie cechy biogeograficzne, albo jest reprezentatywny dla „typu” lub typów biogeograficznych, albo ma unikalne lub niezwykle cechy biologiczne, chemiczne, fizyczne lub geologiczne

Źródło: opracowanie własne na podstawie REMPEC/WG.51/8, *Guidance Document for the identification and designation of Particularly Sensitive Sea Areas in relation to Specially Protected Areas of Mediterranean Importance*, 2021, Appendix, s. 7–8.

Kryteria identyfikacji szczególnie wrażliwych obszarów morskich i kryteria wyznaczania obszarów specjalnych nie wykluczają się wzajemnie. W wielu przypadkach szczególnie wrażliwy obszar morski można zidentyfikować w ramach obszaru specjalnego i odwrotnie.

Tabela 2. Kryteria społeczne, kulturowe i ekonomiczne

Lp.	Kryteria społeczne, kulturowe i ekonomiczne	Opis kryteriów społecznych, kulturowych i ekonomicznych
1.	Zależność społeczna lub ekonomiczna (<i>social or economic dependency</i>)	Obszar, na którym jakość środowiska i wykorzystanie żywych zasobów morskich mają szczególne znaczenie społeczne lub gospodarcze, w tym rybołówstwo, rekreacja, turystyka i środki utrzymania ludzi, którzy są zależni od dostępu do tego obszaru

cd. tab. 2

2.	Zależność człowieka (środowiskowa) (<i>human dependency</i>)	Obszar, który ma szczególne znaczenie dla wspierania tradycyjnej działalności związanej z produkcją żywności lub na własne potrzeby, lub dla ochrony zasobów kulturowych lokalnych społeczności ludzkich
3.	Dziedzictwo kulturowe (<i>cultural heritage</i>)	Obszar o szczególnym znaczeniu ze względu na obecność znaczących zabytków historycznych i archeologicznych

Źródło: opracowanie własne na podstawie REMPEC/WG.51/8, *Guidance Document for the identification and designation of Particularly Sensitive Sea Areas in relation to Specially Protected Areas of Mediterranean Importance*, 2021, Appendix, s. 8.

Poza kryteriami ekologicznymi oraz kryteriami społecznymi, kulturowymi i ekonomicznymi należy uwzględniać również kryteria naukowe i edukacyjne (zob. tabela 3). Wszystkie te kryteria tworzą komplementarną całość o podstawowym znaczeniu dla koncepcji PSSA.

Tabela 3. Kryteria naukowe i edukacyjne

Lp.	Kryteria naukowe i edukacyjne	Opis kryteriów naukowych i edukacyjnych
1.	Badania (<i>research</i>)	Obszar szczególnie interesujący dla naukowców
2.	Punkt wyjściowy dla badań monitoringowych (<i>baseline for monitoring studies</i>)	Obszar, który zapewnia odpowiednie warunki bazowe w odniesieniu do fauny i flory lub cech środowiskowych, ponieważ nie był narażony na istotne perturbacje lub znajdował się przez długi czas w takim stanie, że uważa się, iż znajduje się w stanie naturalnym lub w stanie zbliżonym do naturalnego
3.	Edukacja (<i>education</i>)	Obszar, który oferuje wyjątkową okazję do demonstracji określonych zjawisk przyrodniczych

Źródło: opracowanie własne na podstawie REMPEC/WG.51/8, *Guidance Document for the identification and designation of Particularly Sensitive Sea Areas in relation to Specially Protected Areas of Mediterranean Importance*, 2021, Appendix, s. 8.

1.3. Środki ochrony

Międzynarodowa Organizacja Morska jest jedyną międzynarodową organizacją odpowiedzialną za ocenę wniosków i wyznaczanie obszarów morskich jako PSSA oraz przyjmowanie w tym zakresie środków mających zastosowanie do żeglugi międzynarodowej¹⁹. Wniosek do IMO o wyznaczenie PSSA i przyjęcie środków ochrony (lub wprowadzenie zmiany do nich) może złożyć tylko państwo lub państwa wnioskują-

¹⁹ IMO A.982(24).

ce. Jeżeli dwa lub więcej państw wykazuje wspólny interes w określonym obszarze, powinny one sformułować skoordynowaną propozycję. Wniosek powinien zawierać zintegrowane środki i procedury współpracy odpowiednio do jurysdykcji państw wnioskujących. Wnioski należy składać zgodnie z zasadami i procedurami IMO dotyczącymi składania dokumentów. Państwa członkowskie IMO mogą sprawdzić w Sekretariacie IMO dokładny termin składania wniosków oraz inne kwestie proceduralne.

Obszar, aby zostać wyznaczonym jako PSSA, powinien spełniać trzy warunki łącznie:

- 1) musi mieć określone walory (ekologiczne, społeczno-gospodarcze lub naukowe; zob. tabele 1–3);
- 2) musi być podatny na zniszczenie, degradację (zanieczyszczenie) spowodowane przez międzynarodową działalność żeglugową oraz
- 3) musi istnieć środek o określonej podstawie prawnej, który może zostać przyjęty przez IMO w celu zapobiegania, zmniejszania lub wyeliminowania ryzyka związanego z działalnością żeglugową.

Ocena, czy PSSA powinien zostać wyznaczony, jest ostatecznie dokonywana przez ustalenie, czy wniosek spełnia warunki wytycznych dotyczących identyfikacji i wyznaczania szczególnie wrażliwych obszarów morskich²⁰. Czynniki, które należy wziąć pod uwagę przy określaniu ryzyka związanego z międzynarodową działalnością żeglugową, dzielą się na dwie kategorie: charakterystykę ruchu statków²¹ oraz czynniki naturalne²². Zatwierdzenie ich przez IMO skutkuje wyznaczeniem obszaru jako szczególnie wrażliwego obszaru morskiego oraz przyjęciem jednego lub więcej środków, które mają być przestrzegane przez statki. Warto zauważyć, że takie obszary morskie mogą obejmować morza terytorialne państw oraz obszary morskie znajdujące się

²⁰ Rezolucja Zgromadzenia IMO A.982(24), zmieniona rezolucją MEPC.267(68) (dalej: Wytyczne PSSA). Wytyczne PSSA zostały przyjęte 1 grudnia 2005 r. i zmienione przez MEPC w dniu 15 maja 2015 r.

²¹ Należy zidentyfikować sprawy związane z transportem międzynarodowym, którymi należy się zająć. Jeśli nadrzędnym interesem jest bezpieczeństwo morskie, należy zbadać aspekty nawigacyjne (liczba statków, trasy normalne i alternatywne, miejsca krzyżowania się tras statków, zapas wody pod stępką oraz pomoce nawigacyjne). Jeśli głównym przedmiotem zainteresowania są: zrzuty (*discharges*) i straty (*losses*), należy zbadać: ładunki niebezpieczne, wypadki, czynności operacyjne (mycie kadłuba), oraz nielegalne zrzuty (np. w nocy).

²² Zagrożenia dla środowiska morskiego wynikające z żeglugi międzynarodowej obejmują: wypadki morskie (np. zderzenie, wejście na mieliznę); zrzuty operacyjne (tj. oleju, szkodliwych substancji płynnych, ścieków, śmieci, wód balastowych ze szkodliwymi organizmami wodnymi i patogenami) emisje do powietrza oraz fizyczne uszkodzenia siedlisk lub organizmów morskich (tj. wskutek kotwiczenia, zderzenia zwierząt morskich ze statkiem, zatopienia gatunków, uszkodzenia siedlisk, a także szkodliwy wpływ systemów przeciwpiorostowych). Szkoda może być również spowodowana umyślnym naruszeniem obowiązujących zasad i przepisów, które istnieją w celu ochrony przed wymienionymi zagrożeniami. Takie naruszenia mogą obejmować dumping szkodliwych substancji, ignorowanie ograniczeń prędkości itp. Pytania, na które należy odpowiedzieć na tym etapie, to: jakie są obawy związane z bezpieczeństwem morskim? (np. zderzenia, wejście na mieliznę), czy może to prowadzić do uszkodzenia walorów środowiska?; dlaczego istnieją obawy dotyczące zrzutów? (np. wypadki, niezidentyfikowane wycieki, nielegalne zrzuty); jakie rodzaje zanieczyszczeń mogą wystąpić? (np. olej, ścieki, hałas); jakie zasoby chronić? (ryby, ptaki, siedliska)?

poza jurysdykcją państwową. Identyfikacji PSSA na wodach wewnętrznych i morzu terytorialnym mogą dokonywać państwa na poziomie krajowym i regionalnym, a także wspólnie między państwami członkowskimi IMO, które mają wspólny interes na obszarze o określonych granicach.

Za wszystkie sprawy związane z zatwierdzaniem lub przyjmowaniem środków ochrony dostępnych dla Międzynarodowej Organizacji Morskiej i związanych z PSSA odpowiedzialna jest IMO i jej komitety²³. Komitetem bezpośrednio odpowiedzialnym za ocenę i zatwierdzenie propozycji wyznaczenia PSSA jest Komitet Ochrony Środowiska Morskiego. MEPC jest wspomagany w pracy przez podkomitety IMO, w szczególności Podkomitet ds. Zapobiegania i Reagowania na Zanieczyszczenia (*Sub-Committee on Pollution Prevention and Response, PPR*).

Wytyczne PSSA zawierają wskazówki dla państw członkowskich IMO w zakresie formułowania i składania wniosków o wyznaczenie PSSA. Mają one na celu ustalenie, że w trakcie tego procesu wszystkie interesy (państwa nadbrzeżnego, państwa bandery i innych podmiotów) zostały dokładnie rozważone na podstawie odpowiednich informacji naukowych, technicznych, gospodarczych i środowiskowych dotyczących obszaru zagrożonego szkodą powodowaną międzynarodową działalnością żeglugową, łącznie ze środkami ochronnymi w celu zminimalizowania ryzyka, oraz zapewnienie oceny takich wniosków przez IMO. Wytyczne zostały opracowane przez MEPC, aby pomóc państwom członkowskim IMO w praktycznym przygotowaniu, opracowaniu i złożeniu wniosku.

Pierwszym etapem przygotowania wniosku o wyznaczenie statusu PSSA jest ustalenie, czy dany obszar jest zagrożony przez międzynarodową działalność żeglugową. Jeżeli zagrożenie jest powodowane przede wszystkim przez statki zarejestrowane w państwie wnioskującym, bardziej odpowiednie może być podejście do takiego zagrożenia przez stosowanie przepisów prawa krajowego. Po zidentyfikowaniu zagrożenia można podjąć decyzję o najbardziej odpowiednim sposobie jego zwalczania.

We wniosku należy zaproponować APM dostępne za pośrednictwem IMO i pokazać, w jaki sposób zapewnią one niezbędną ochronę przed zagrożeniem szkodami powodowanymi przez międzynarodową działalność żeglugową występującą na danym obszarze i wokół niego. Status PSSA można ustanowić dla obszaru, na którym stosowane już są środki IMO w celu jego ochrony i nie trzeba przyjmować żadnych środków dodatkowych. Zaletą tego rozwiązania jest to, że zwiększa międzynarodową świadomość dotyczącą wrażliwości obszaru, jego podatności na szkody spowodowane działalnością żeglugową oraz poprawia zgodność środków podjętych w celu ochrony tego obszaru.

Alternatywnie można ustanowić PSSA dla obszaru, na którym istnieją już środki IMO w celu ochrony tego obszaru, ale potrzebna jest dodatkowa ochrona. Ograniczają się one do działań, które mają być lub zostały zatwierdzone lub przyjęte przez IMO i obejmują następujące opcje: wyznaczenie obszaru jako obszaru specjalnego

²³ *List of special areas, emission control areas and particularly sensitive sea areas*, 2018, MEPC.1/Circ.778/Rev.3, s. 1.

w ramach konwencji MARPOL²⁴, przyjęcie systemów wyznaczania tras i raportowania statków w pobliżu lub na tym obszarze²⁵ oraz opracowanie i przyjęcie innych środków mających na celu ochronę określonych obszarów morskich przed szkodami środowiskowymi powodowanymi przez statki, pod warunkiem że mają one określoną podstawę prawną.

Dla obszaru morskiego o szczególnej wrażliwości Międzynarodowa Organizacja Morska wyznaczyła środki ochrony. Można je podzielić na trzy kategorie: środki dostępne w ramach istniejących instrumentów IMO; środki, które nie istnieją jeszcze w praktyce, ale jeżeli zostaną wprowadzone, „powinny być dostępne jako ogólnie możliwe do zastosowania”; środki zaproponowane do przyjęcia w obszarze morza terytorialnego lub wyłącznej strefy ekonomicznej (EEZ) zgodnie z art. 211 ust. 6 Konwencji Narodów Zjednoczonych o prawie morza²⁶. PSSA można chronić za pomocą wyznaczania tras statków (*ships routing measures*) lub jako obszar, którego należy unikać (*areas to be avoided*), tj. obszar o określonych granicach, w którym nawigacja jest szczególnie niebezpieczna lub wyjątkowo ważne jest zapobieganie wypadkom morskim i którego powinny unikać wszystkie statki lub niektóre typy statków.

Należy również zauważyć, że chociaż wyznaczenie PSSA może służyć jako przydatne narzędzie w połączeniu z morskimi obszarami chronionymi (*marine protected areas*, MPAs)²⁷, nie jest ani właściwe, ani konieczne, aby było ono stosowane we wszystkich takich obszarach. Wśród środków, które Międzynarodowa Organizacja Morska przyjęła w celu zarządzania wpływem żeglugi na środowisko morskie, PSSA jest czasami postrzegany jako odpowiednik morskiego obszaru chronionego bądź nawet zaliczany do innych efektywnych obszarowo środków ochrony (*other effective area-based conservation measures*, OECM).

Morskie obszary chronione tworzy się w celu ochrony zasobów naturalnych, przywrócenia do stanu poprzedniego zniszczonych ekosystemów i zatrzymania negatywnych zjawisk zagrażających różnorodności biologicznej mórz i oceanów. Morski

²⁴ W konwencji MARPOL, w załączniku I (Przepisy o zapobieganiu zanieczyszczeniu olejami), załączniku II (Przepisy o kontroli zanieczyszczenia szkodliwymi substancjami ciekłymi przewożonymi luzem), załączniku IV (Przepisy o zapobieganiu zanieczyszczeniu ściekami fekalnymi ze statków) i załączniku V (Przepisy o zapobieganiu zanieczyszczeniu śmieciami ze statków) definiuje się niektóre obszary morskie jako obszary specjalne. Zgodnie z MARPOL obszary specjalne są objęte wyższym poziomem ochrony niż inne obszary morskie (SA). Załącznik VI do konwencji MARPOL (Przepisy o zapobieganiu zanieczyszczeniu powietrza przez statki) ustanawia określone obszary kontroli emisji tlenku siarki (SO_x) z bardziej rygorystycznymi kontrolami emisji tlenków siarki i tlenków azotu (NO_x) dla norm emisji NO_x poziomu III. SA to na ogół bardzo duże obszary, które obejmują wyłączne strefy ekonomiczne jednego lub więcej państw i wymagają od państw nadbrzeżnych posiadania odpowiednich urządzeń do odbioru odpadów.

²⁵ Zgodnie z Międzynarodową konwencją o bezpieczeństwie życia na morzu (SOLAS) oraz z Przepisami ogólnymi dotyczącymi tras statków oraz Wytycznymi i kryteriami dotyczącymi systemów raportowania statków IMO. Na przykład PSSA może zostać wyznaczony jako obszar, którego należy unikać lub może być chroniony przez systemy wyznaczania tras lub raportowania innych statków.

²⁶ Konwencja Narodów Zjednoczonych o prawie morza, sporządzona w Montego Bay dnia 10 grudnia 1982 r. (Dz. U. z 2002 r. Nr 59, poz. 543; dalej: UNCLOS).

²⁷ D. Pyć, *Morskie obszary chronione na morzu otwartym*, „Prawo Morskie” 2005, t. 21, s. 89–114.

(i przybrzeżny) obszar chroniony to każdy ściśle określony (wyznaczony) obszar stanowiący część środowiska morskiego lub do niego przyległy, łącznie z leżącymi nad nim wodami, oraz związana z nim flora, fauna i obiekty dziedzictwa kulturowego, który został objęty ochroną przez prawo lub inne efektywne środki prewencyjne, w tym również zwyczaj, a w konsekwencji, występująca w nim różnorodność biologiczna jest objęta wyższym poziomem ochrony niż jego otoczenie²⁸.

PSSA należy postrzegać jako szczególną formę wyznaczenia obszarów chronionych i narzędzie zarządzania, które należy stosować w określonych uwarunkowaniach. Istotność wyznaczenia PSSA może zostać podważona, jeśli proces ten będzie stosowany do wszystkich MPAs. Przykładowo, jeśli pojawiają się obawy związane wyłącznie z ochroną różnorodności biologicznej przed presją człowieka, taką jak zanieczyszczenia ze źródeł lądowych, rybołówstwo, turystyka lub zarządzanie strefą przybrzeżną, jest mało prawdopodobne, aby PSSA był najbardziej odpowiednią formą ochrony. W tego typu przypadkach MPAs są powszechnie postrzegane jako bardziej skuteczny mechanizm ochrony. Podobnie jeżeli zagrożenie jest powodowane głównie przez statki uprawiające żeglugę krajową, bardziej odpowiednie może być stosowanie norm prawa krajowego (np. w ramach inspekcji państwa bandery).

2. Morze Bałtyckie – charakterystyka i formy ochrony prawnej

2.1. Wrażliwy i cenny ekosystem morski

Obszar Morza Bałtyckiego należy do środowisk morskich o wyjątkowej wartości przyrodniczej oraz istotnym znaczeniu ekologicznym²⁹. Morze Bałtyckie jest unikalnym w skali światowej i wrażliwym ekosystemem wód słonawych. To morze geologicznie młode, półzamknięte i płytkie. Wymiana wód z Morzem Północnym jest ograniczona i powolna. Klimat waha się od subarktycznego do umiarkowanego, a część Morza Bałtyckiego jest co roku pokryta lodem. Wszystkie te czynniki doprowadziły do powstania środowiska morskiego o umiarkowanej różnorodności biologicznej. Pomimo stosunkowo niewielkiej liczby gatunków morskich na tym obszarze występuje wyjątkowa mieszanka gatunków morskich, słodkowodnych i kilka prawdziwych gatunków słonawych.

Bałtyckie obszary morskie i przybrzeżne składają się z cennych w skali światowej łęgówisk, wylęgarni, schronień i źródeł pożywienia dla ptaków przybrzeżnych i ptactwa wodnego. Różnorodność biotopów przybrzeżnych jest wysoka i charakteryzuje się wieloma zagrożonymi gatunkami wodnymi i lądowymi. Zniknięcie pojedynczych kluczowych gatunków mogłoby poważnie utrudnić funkcjonowanie całego ekosystemu.

²⁸ UNEP/CBD/COP/DEC/VII/5, 13.04.2004, <https://www.cbd.int/doc/decisions/cop-07/cop-07-dec-05-en.pdf> [dostęp: 3.08.2021].

²⁹ HELCOM, *State of the Baltic Sea – Second HELCOM Holistic Assessment 2011–2016*, „Baltic Sea Environment Proceedings” 2018, nr 155, <https://helcom.fi/wp-content/uploads/2019/06/BSEP155.pdf> [dostęp: 23.01.2023].

W związku z tym Morze Bałtyckie jest uważane za szczególnie podatne na niszczenie spowodowane przez działalność człowieka³⁰.

Diagnoza stanu środowiska Morza Bałtyckiego wskazuje na degradację ekosystemów morskich i spadek morskiej różnorodności biologicznej spowodowany różnymi czynnikami, m.in. zanieczyszczeniami z lądu, intensywnym użytkowaniem przez człowieka obszarów przybrzeżnych i morskich oraz zasobów naturalnych, a także niezrównoważonym korzystaniem z usług ekosystemowych³¹. Do zrównoważonego wykorzystania morskich zasobów i usług ekosystemowych oraz zwiększenia odporności ekosystemowej można skutecznie dążyć przez instrumenty morskiego planowania przestrzennego oraz zarządzanie w ramach HELCOM MPAs oparte na wartościach promujących bałtycką kulturę przestrzeni morskiej dla wspólnego dobra.

2.2. Formy prawnej ochrony Morza Bałtyckiego

Ze względu na potrzebę skutecznej ochrony Morze Bałtyckie objęto różnymi formami i instrumentami prawnej ochrony. Mają one źródło w prawie międzynarodowym uniwersalnym oraz regionalnym, a także w prawie krajowym. W Konwencji Narodów Zjednoczonych o prawie morza został skodyfikowany generalny obowiązek ochrony i zachowania środowiska morskiego (art. 192 UNCLOS). Wykonanie tego obowiązku opiera się na współpracy państw i organizacji międzynarodowych. Konwencja wymaga, aby państwa współpracowały ze sobą w wykonywaniu konwencyjnych praw i obowiązków i aby do tego celu dążyły bezpośrednio lub za pośrednictwem odpowiednich organizacji międzynarodowych³².

Morze Bałtyckie należy do kategorii mórz półzamkniętych³³, czyli takich mórz, w stosunku do których wymagana jest współpraca państw w zakresie koordynowania, po pierwsze, zarządzania, ochrony, eksploracji i eksploatacji żywych zasobów morza, po drugie, wykonywania praw i obowiązków w zakresie ochrony środowiska morskiego, a po trzecie koordynowania polityki badań naukowych (art. 123 UNCLOS).

Podobnie jak inne morza zamknięte lub półzamknięte³⁴ Morze Bałtyckie zostało wyznaczone jako obszar specjalny (*special area, SA*)³⁵, wymagający wzmożonej ochrony przed zanieczyszczeniami olejowymi i innymi szkodliwymi substancjami ciekłymi czy też śmieciami pochodzącymi ze statków morskich. Ponadto Morze Bałtyckie jest chronione w ramach sieci Natura 2000, funkcjonującej w obszarze Unii Europejskiej,

³⁰ Res.MEPC.136(53), MEPC 53/24/Add.2.

³¹ M. Nyka, *The Concept of Ecosystem Services in Regulation of Human Activity at Sea*, „Prawo Morskie” 2017, t. 33, s. 87–104.

³² Taką organizacją jest Międzynarodowa Organizacja Morska. Państwa strony UNCLOS są zobowiązane do przestrzegania i uprawnione do egzekwowania tych międzynarodowych zasad i standardów, które są stale rozwijane za pomocą instrumentów IMO; zob. J. Harrison, *Making the Law of the Sea: A Study in the Development of International Law*, Cambridge 2011, s. 165–166.

³³ Pojęcie morza zamkniętego lub półzamkniętego zostało zdefiniowane w art. 122 UNCLOS.

³⁴ Na przykład Morze Śródziemne, Morze Czarne, Morze Czerwone wraz z zatokami.

³⁵ D. Pyć, *Efektywność środków ochrony...*, s. 113–114.

oraz krajowych prawnych form ochrony przyrody, takich jak parki narodowe czy parki krajobrazowe.

Uwzględniając walory współpracy regionalnej, na szczególną uwagę zasługują rozwiązania prawne przyjęte w Konwencji o ochronie środowiska morskiego obszaru Morza Bałtyckiego³⁶, stanowiące podstawę utworzenia bałtyckich morskich obszarów chronionych HELCOM MPAs³⁷, czyli instrumentu ochrony przyrody bałtyckiej i jej różnorodności biologicznej³⁸. Morskie obszary chronione są istotnym instrumentem ochrony zarówno gatunków, jak i ich siedlisk w obszarze Morza Bałtyckiego, co znalazło potwierdzenie w zaleceniu Komisji Ochrony Środowiska Morskiego Bałtyku (HELCOM) dotyczącym ustanowienia spójnej ekologicznie i skutecznie zarządzanej sieci HELCOM MPAs³⁹.

Konwencja helsińska charakteryzuje się wysokim stopniem zbieżności co do zakresu i celu regulacji z innymi umowami międzynarodowymi, które dotyczą ochrony przyrody i różnorodności biologicznej, a w szczególności zapobiegania zanieczyszczeniu środowiska morskiego. Od czasu wyznaczenia pierwszych HELCOM MPAs w 1994 r. proces ten był kontynuowany: w 2004 r. MPAs obejmowały 3,9% Morza Bałtyckiego, w 2010 r. – 10,3%, a w 2016 r. – 11,8%. Oznacza to, że w 2010 r. osiągnięto na Morzu Bałtyckim jeden z celów ochrony określony w Konwencji o różnorodności biologicznej⁴⁰ objęcia co najmniej 10% obszarów przybrzeżnych i morskich jako MPAs.

W obszarze Morza Bałtyckiego system bałtyckich morskich obszarów chronionych (*Baltic Sea marine protected areas, BSPAs*) wprowadzono w 1994 r. na podstawie zalecenia 15/5 HELCOM *System brzegowych i morskich obszarów chronionych regionu Morza Bałtyckiego*⁴¹. W zaleceniu wskazano, że obszary chronione nie powinny być mniejsze niż 1000 ha, należy je objąć monitoringiem i opracować dla nich plany zintegrowanego zarządzania. W planach zarządzania należy uwzględnić negatywne skutki różnego rodzaju działalności: rozbudowy infrastruktury, zrzutów ścieków komunalnych, przemysłowych i rolniczych, działalności wydobywczej, transportu substancji niebezpiecznych

³⁶ 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; dalej: konwencja helsińska).

³⁷ Zob. <https://helcom.fi/action-areas/marine-protected-areas/> [dostęp: 23.01.2023].

³⁸ Strony konwencji helsińskiej są zobowiązane do podejmowania indywidualnie lub wspólnie wszelkich właściwych środków w celu zachowania środowisk przyrodniczych i różnorodności biologicznej oraz procesów ekologicznych. Środki ochrony mają również zapewnić zrównoważone wykorzystanie zasobów naturalnych w obszarze Morza Bałtyckiego. Wykonanie tych obowiązków wymaga współpracy oraz podejmowania wspólnych działań. W celu wykonania obowiązków strony konwencji helsińskiej opracowują i przyjmują instrumenty zawierające odpowiednie wytyczne i kryteria ochrony środowiska morskiego Morza Bałtyckiego; szerzej zob. D. Pyć, *Konwencja o ochronie środowiska obszaru Morza Bałtyckiego – 40 lat współpracy w budowaniu reżimu prawnego ochrony środowiska Morza Bałtyckiego*, „Prawo Morza” 2020, t. 39, s. 71 i nn.

³⁹ HELCOM Recommendation 35/1, 2014.

⁴⁰ Konwencja o różnorodności biologicznej, sporządzona w Rio de Janeiro dnia 5 czerwca 1992 r. (Dz. U. z 2002 r. Nr 184, poz. 1532).

⁴¹ HELCOM Recommendation 15/5, 1994, *System of Coastal and Marine Baltic Sea Protected Areas (BSPA)*, <https://www.helcom.fi/wp-content/uploads/2019/06/Rec-15-5.pdf> [dostęp: 3.08.2021].

przez statki przepływające przez obszary chronione. Zalecenie 15/5 zostało zmienione w 2014 r.⁴² i od kilku lat system BSPAs funkcjonuje jako HELCOM MPAs⁴³.

Stan różnorodności biologicznej Morza Bałtyckiego w latach 2011–2016 oceniono w ramach drugiej holistycznej oceny stanu ekosystemu Morza Bałtyckiego HELCOM. Raport opublikowany w 2018 r. zawiera opis metody oceny, koncentrując się na zintegrowanej ocenie różnorodności biologicznej za pomocą narzędzia BEAT oraz przedstawia wyniki oceny na uogólnionym i szczegółowym poziomie, bazując na podstawowych wskaźnikach i danych uzupełniających. We wprowadzeniu do raportu stwierdzono, że ze względu na niskie zasolenie liczba gatunków w Morzu Bałtyckim jest niska w porównaniu z większością innych mórz. Jednak Morze Bałtyckie charakteryzuje się większą różnorodnością biologiczną i bogactwem życia roślinnego i zwierzęcego, niż można by się spodziewać po jego uwarunkowaniach.

Pomimo podjętych działań na rzecz osiągnięcia dobrego stanu różnorodności biologicznej wiele gatunków jest nadal zagrożonych, chociaż przewiduje się, że w najbliższych latach różnorodność biologiczna będzie wykazywać oznaki poprawy, ponieważ zaczną być widoczne efekty wdrożonych środków, ale kluczowe znaczenie mają dalsze wysiłki na rzecz poprawy stanu środowiska różnorodności biologicznej⁴⁴. Polska, wykonując obowiązek współpracy w obszarze Morza Bałtyckiego w zakresie przeprowadzenia oceny holistycznej stanu środowiska wód morskich, opracowała *Aktualizację wstępnej oceny stanu środowiska wód morskich*⁴⁵. Ze względu na potrzebę jednolitego podejścia do oceny w ramach HELCOM przyjęto zmodyfikowany podział Morza Bałtyckiego na podakweny (tzw. morskie jednostki regionalne) podlegające ocenie.

⁴² Pierwsze MPA HELCOM powstały w 1994 r. w następstwie przyjęcia Konwencji helsińskiej z 1992 r., a konkretnie jej art. 15 dotyczącego ochrony przyrody i różnorodności biologicznej. Artykuł 15 Konwencji helsińskiej nakłada na umawiające się strony obowiązek podjęcia wszelkich odpowiednich środków w celu ochrony siedlisk przyrodniczych i różnorodności biologicznej w Morzu Bałtyckim. Jego wdrażanie wsparło zalecenie HELCOM 15/5 w sprawie systemu przybrzeżnych i morskich obszarów chronionych Morza Bałtyckiego przyjęte w 1994 r. Ponadto HELCOM uzgodniła wytyczne i kryteria dla MPA HELCOM. Na późniejszym etapie w ramach Bałtyckiego Planu Działań oraz spotkań ministerialnych HELCOM w latach 2010 i 2013 uzgodniono cele dla sieci obszarów chronionych, zachęcając umawiające się strony do wyznaczenia nowych obszarów. Zalecenie 15/5 zostało sprawdzone, poddane przeglądowi i zaktualizowane w 2014 r., i w efekcie zastąpione zaleceniem 35/1 w sprawie systemu obszarów chronionych morzem przybrzeżnym i morskim (tzw. HELCOM MPA). Zalecenie 35/1 konsoliduje poprzednie zobowiązania, a jego główny nacisk położony jest na poprawę zarządzania i spójności ekologicznej sieci MPA na Morzu Bałtyckim.

⁴³ *Implementation of the Baltic Sea Action Plan 2018. Three Years Left to Reach Good Environmental Status*, <https://helcom.fi/wp-content/uploads/2019/06/Implementation-of-the-BSAP-2018.pdf> [dostęp: 3.08.2021].

⁴⁴ HELCOM, *Thematic Assessment of Biodiversity 2011–2016*, 2018, https://www.helcom.fi/wp-content/uploads/2019/08/HELCOM_Thematic-assessment-of-biodiversity-2011-2016_pre-publication.pdf [dostęp: 3.08.2021].

⁴⁵ Załącznik nr 1 do uchwały nr 8 Rady Ministrów z dnia 18 stycznia 2019 r. w sprawie wyrażenia zgody na przedłożenie Komisji Europejskiej aktualizacji wstępnej oceny stanu środowiska wód morskich wraz z projektem aktualizacji zestawu właściwości typowych dla dobrego stanu środowiska wód morskich (M. P. poz. 230).

3. Obszar Morza Bałtyckiego jako PSSA

3.1. Obszar ochrony

Obszar Morza Bałtyckiego wyznaczony jako PSSA obejmuje Morze Bałtyckie właściwe, Zatokę Botnicką, Zatokę Fińską oraz wejście na Morze Bałtyckie ograniczone równoleżnikiem Skaw w cieśninie Skagerrak na 57°44,8'N, z wyłączeniem tych obszarów morskich, które znajdują się pod zwierzchnictwem Federacji Rosyjskiej lub podlegają suwerennym prawom i jurysdykcji Federacji Rosyjskiej (MEPC.136(53)). Wyznaczenie obszaru Morza Bałtyckiego jako PSSA nie narusza suwerenności ani praw suwerennych bądź jurysdykcji Federacji Rosyjskiej w rozumieniu prawa międzynarodowego, w tym postanowień UNCLOS (zob. art. 56 UNCLOS).

3.2. Kryteria ochrony

W 2005 r. obszar Morza Bałtyckiego (*the Baltic Sea area*) został wyznaczony przez IMO jako PSSA, czyli obszar morski o szczególnej wrażliwości. We wniosku o ustanowienie Morza Bałtyckiego jako PSSA⁴⁶ podkreślono wiele szczególnie cennych wartości bałtyckiej różnorodności biologicznej, które uznano za potencjalnie zagrożone przez żeglugę morską (np. wyciek substancji szkodliwych ze statku lub rozlew olejowy powodujący katastrofalne skutki dla wrażliwej przyrody Morza Bałtyckiego), w szczególności miejsca tarlisk ryb oraz ich rozrodu i odpoczynku ptaków i ssaków morskich (zob. tabela 1). W ujęciu społeczno-gospodarczym wyciek oleju prowadzi do obniżenia wartości ekosystemu, co wywiera szkodliwy wpływ na rybołówstwo, turystykę i rekreację (zob. tabela 2).

Wyznaczenie obszaru jako PSSA stanowi kompleksowe narzędzie do zarządzania, dzięki któremu wrażliwe ekologicznie obszary morskie, które są podatne na szkody spowodowane przez międzynarodową działalność żeglugową, mogą uzyskać dodatkową ochronę za pośrednictwem Międzynarodowej Organizacji Morskiej⁴⁷. Obszar Morza Bałtyckiego został wyznaczony jako PSSA, ponieważ jest narażony na szkody spowodowane przez międzynarodową działalność żeglugową. W obszarze Morza

⁴⁶ Wniosek o wyznaczenie obszaru Morza Bałtyckiego jako PSSA został złożony przez Danię, Estonię, Finlandię, Niemcy, Łotwę, Litwę, Polskę i Szwecję do IMO w 2003 r. W kwietniu 2004 r. Morze Bałtyckie, z wyjątkiem wód rosyjskich, zostało zasadniczo zatwierdzone jako PSSA. Po tej decyzji nastąpiło ostateczne wyznaczenie obszaru i decyzja dotycząca APM na 24. Zgromadzeniu w grudniu 2005 r. APM na Morzu Bałtyckim PSSA obejmują schematy rozgraniczenia ruchu, trasę głębokowodną i obszary, których należy unikać (zalecenie). Te środki ochronne weszły w życie 1 lipca 2006 r., Y. Ugglå, *Environmental protection and the freedom of the high seas: The Baltic Sea as a PSSA from a Swedish perspective*, „Marine Policy” 2007, t. 31, nr 1, s. 251–257.

⁴⁷ HELCOM, *Proceedings of the Joint IMO/HELCOM/EU Workshop „Environmental Impacts Due to the Increased Density of Shipping in the Baltic Sea Area – Copenhagen plus 1”, Rostock-Warnemünde, Germany, 11–12 March 2003*, „Baltic Sea Environment Proceedings” 2003, nr 86, s. 27, <https://helcom.fi/wp-content/uploads/2019/10/BSEP86.pdf> [dostęp: 29.01.2023].

Bałtyckiego ruchu morski jest wysoce intensywny, co czyni to morze jednym z najbardziej zatłoczonych na świecie.

3.3. Środki ochrony

Dla obszaru Morza Bałtyckiego ustalono i przyjęto kilka APMs: schematy rozgraniczenia ruchu (*traffic separation scheme*, TSS), trasy głębokowodne i obszary, których należy unikać. Środki wyznaczania tras statków, takie jak systemy rozgraniczenia ruchu, zalecane trasy lub tory lub trasy głębokowodne, mogą zostać wprowadzone w celu zmniejszenia ryzyka zderzenia na intensywnie użytkowanych obszarach żeglugi, zmniejszenia ryzyka kolizji między statkami a instalacjami morskimi, utrzymania statków pewnej odległości od obszarów ważnych pod względem ekologicznym lub w celu zmniejszenia ryzyka utknięcia na mieliźnie w obszarach, gdzie głębokości wody są niepewne lub krytyczne.

Systemy rozgraniczenia ruchu mogą być przyjmowane zgodnie z prawidłem 10 Konwencji w sprawie międzynarodowych przepisów o zapobieganiu zderzeniom na morzu z 1972 r. (COLREG)⁴⁸ i innymi instrumentami IMO⁴⁹, które stanowią, że trasa ruchu statków może być ustalona w celu zapobiegania lub zmniejszania ryzyka zanieczyszczenia lub innych szkód w środowisku morskim w wyniku zderzenia statków lub wejścia na mieliżnę na obszarach wrażliwych pod względem środowiskowym lub w ich pobliżu. Spośród 15 istniejących TSS na Morzu Bałtyckim trzy zostały przyjęte jako APM w ramach PSSA: TSS w Bornholmsgat, TSS na północ od Rugii oraz strefy ruchu przybrzeżnego w TSS położonej na południe od Gedser. Od czasu przyjęcia tego APM na tych obszarach nie odnotowano żadnych wypadków. Jedynym wyjątkiem była kolizja spowodowana czynnikami ludzkimi w pobliżu TSS na północ od Rugii w 2008 r. TSS w pobliżu Gedser nadal wiąże się z wysokim ryzykiem wypadków i ewentualnych wycieków, które mogą zanieczyścić wody i wybrzeże Meklemburgii-Pomorza Przedniego, w tym rezerwaty przyrody⁵⁰.

Trasa głębokowodna u wybrzeży wyspy Gotlandia jest jedną z sześciu przyjętych w ramach IMO tras głębokowodnych na Morzu Bałtyckim. Jest zalecana dla wszystkich statków o zanurzeniu przekraczającym 12 m, przepływających na wschód i południe od wyspy Gotlandia oraz zmierzających do lub z północno-wschodniej części Morza Bałtyckiego. Jedną z zalet trasy głębokowodnej jest to, że pomaga ona utrzymywać żeglugę z daleka od ważnych żerowisk ptaków morskich na ławicy Hoburg. Od jej powstania na trasie nie odnotowano żadnych wypadków. Trasa charakteryzuje się średnim natężeniem ruchu⁵¹. Trasy głębokowodne mają niewiążący charakter.

Obszary, których należy unikać. Statki powinny unikać żeglugi po ławicy Norra Midsjö i ławicy Hoburg, co ma na celu ograniczenie natężenia ruchu na tych obszarach. Od powstania PSSA na ławicach nie zarejestrowano żadnych wypadków. Jednak

⁴⁸ Sporządzona w Londynie dnia 20 października 1972 r. (Dz. U. z 1977 r. Nr 15, poz. 61).

⁴⁹ Res. A.572(14), MSC.71(69) i MSC.165(78).

⁵⁰ A. Prylipko, *PSSA in the Baltic Sea: Protection on Paper or Potential Progress?*, Malmö 2014, s. 31–36.

⁵¹ *Ibidem*.

w ostatnich latach odnotowano kilka mniejszych nielegalnych zrzutów ropy. Większość tych nielegalnych zrzutów ropy miała miejsce na szlakach żeglugowych wzdłuż TSS u wybrzeży Olandii i Gotlandii lub na wodach na wschód i południowy-wschód od brzegów. Zaobserwowano, że istnieje wysokie ryzyko wycieków ropy z osiadania na mieliźnie na Norra Midsjöbanken oraz z kolizji w pobliżu TSS u wybrzeży wyspy Gotlandia i szlaku głębokowodnego. W związku z tym ryzyko szkód w środowisku spowodowanych wyciekami jest również wysokie. Perspektywy wzmocnienia statusu ochronnego ławicy Norra Midsjö i ławicy Hoburg poprzez wprowadzenie obowiązkowego, a nie tylko zalecanego omijania tych obszarów, są ograniczone. Pierwotny wniosek dotyczył obowiązkowego systemu unikania. Propozycja została jednak odrzucona ze względu na pogląd, że taki system na wodach szwedzkiej EEZ naruszyłby wolność żeglugi. Sugeruje się jednak, że stan ochrony tych obszarów można poprawić poprzez wzmocnione monitorowanie i gotowość do reagowania na wycieki⁵².

Zaproponowane środki ochrony (APM) dla Morza Bałtyckiego stanowią, że statki powinny unikać żeglugi po ławicy Norra Midsjö i ławicy Hoburg, co ma na celu ograniczenie natężenia ruchu na tych obszarach. Od powstania PSSA na ławicach nie odnotowano żadnych wypadków. Zarejestrowano jednak kilka drobnych nielegalnych zrzutów ropy. Obszary te zostały wyznaczone jako MPA HELCOM w 2016 r. Nie ma specjalnego monitoringu różnorodności biologicznej na obszarach APM. Biorąc pod uwagę, że ich celem jest głównie unikanie wypadków (i wynikających z nich wycieków), nie istnieją bezpośrednie dane lub porównania dotyczące wpływu środków ochrony, ale HELCOM od 2000 r. ma roczne raporty o wypadkach żeglugowych i roczne raporty o wykrytych wyciekach w rejonie Morza Bałtyckiego. Zgodnie z wytycznymi PSSA można przyjąć nowe powiązane środki ochrony w celu uwzględnienia przyszłej międzynarodowej działalności żeglugowej, która może spowodować szkody. Nowe APM mogą być dodawane do już istniejących w danym PSSA⁵³.

Podsumowanie

Międzynarodowa Organizacja Morska przyczyniła się do rozwinięcia instrumentów ochrony ekosystemów morskich obszarów chronionych ze względu na ich znaczenie ekologiczne, społeczno-ekonomiczne lub naukowe przez wprowadzenie form ochrony, takich jak obszar specjalny i morski obszar o szczególnej wrażliwości, aby ograniczyć negatywny wpływ żeglugi morskiej w wyznaczonych obszarach. Ostatnio IMO intensyfikuje prace w zakresie minimalizowania zmian klimatu i redukcji emisji ze statków, co może przyczynić się do zmniejszenia zakwaszenia oceanów⁵⁴. Organizacja

⁵² *Ibidem*.

⁵³ *Ibidem*.

⁵⁴ D. Freestone, *The Role of the International Climate Change Regime in Global Ocean Governance* [w:] *The IMLI Treatise on Global Ocean Governance*, t. 1: *UN and Global Ocean Governance*, red. D.J. Attard, D. Ong, D. Kritsiotis, Oxford 2018, s. 159.

pracuje nad zmniejszeniem ilości odpadów z tworzyw sztucznych w morzu, działa również na rzecz ochrony ssaków morskich przed uderzeniami statków i zmniejszenia podwodnego hałasu emitowanego przez statki.

Status obszaru morskiego o szczególnej wrażliwości nie wydaje się zapewniać dodatkowej podstawy prawnej ani korzyści jurysdykcyjnej dla ochrony środowiska morskiego, ale stanowi raczej narzędzie zarządzania, które umożliwia połączenie dostępnych systemów ochrony środowiska morskiego na podstawie konwencji międzynarodowych. Dlatego też, aby wzmocnić ochronę środowiska obszarów morskich narażonych na skutki międzynarodowej działalności żeglugowej, pożądane jest stosowanie odpowiednich międzynarodowych instrumentów konwencyjnych. Należy też rozważyć przyjęcie dodatkowych APM. Skuteczność alternatywnych środków monitorowania w dużej mierze zależy od dostępności odpowiednich narzędzi monitorowania, systematycznej analizy dostępnych informacji, rygorystycznych środków egzekwowania oraz skutecznej współpracy między wszystkimi zainteresowanymi stronami. Międzynarodowa Organizacja Morska sugeruje, że skuteczny program zgodności powinien zawierać wszystkie następujące elementy: monitorowanie zgodności poprzez rutynowe inspekcje, ankiety, inspekcje, raportowanie, odpowiednie dochodzenia w sprawie zgłoszonych naruszeń lub naruszeń wykrytych w inny sposób, system adekwatnych sankcji za naruszenia, programy edukacyjne i zwiększające świadomość społeczną, współpraca i koordynacja z innymi państwami.

Wyznaczenie PSSA skutkuje wieloma korzyściami, w tym zapewnia kompleksowe narzędzia zarządzania, za pomocą których można zbadać podatność obszaru na szkody spowodowane międzynarodową działalnością żeglugową i dostosować środek przyjęty przez IMO w celu zaradzenia zidentyfikowanej podatności na zagrożenia; umożliwi państwom nadbrzeżnym przyjęcie dodatkowych środków ochronnych w celu przeciwdziałania zagrożeniom związanym z żeglugą międzynarodową; zapewnia globalne uznanie szczególnego znaczenia wyznaczonego obszaru przez przyznanie statusu PSSA na międzynarodowych mapach, informując w ten sposób marynarzy o konieczności zachowania szczególnej ostrożności podczas nawigacji na objętym ochroną obszarze.

Literatura

- Brodecki Z., *Odpowiedzialność za zanieczyszczenie morza*, Gdańsk 1983.
- Ciechanowicz J., *Bezpieczeństwo ekologiczne obszaru Morza Bałtyckiego – aspekty prawnomiędzynarodowe*, „Prawo Morskie” 1993, t. 7.
- Ciechanowicz J., *Ochrona środowiska morskiego w prawie polskim i Unii Europejskiej*, „Prawo Morskie” 2000, t. 13.
- Ciechanowicz J., *Problemy ustalania odszkodowania w sprawach związanych z ochroną środowiska morskiego*, „Prawo Morskie” 1990, t. 4.
- Ciechanowicz J., *Z ewolucji pojęcia zanieczyszczenia morza na przykładzie Bałtyku*, „Prawo Morskie” 1998, t. 10.

- Ciechanowicz-McLean J., *Ochrona środowiska morskiego w pasie nadbrzeżnym*, „Prawo Morskie” 2003, t. 19.
- Ciechanowicz-McLean J., *Prawo ochrony i zarządzania środowiskiem*, Warszawa 2015.
- Ciechanowicz-McLean J., Bielawska-Srock P., *The Ecological Security of the Baltic Sea from the Polish Perspective*, „Prawo Morskie” 2017, t. 33.
- Ciechanowicz-McLean J., Nyka M., *Nowe instrumenty administracyjnoprawne w ochronie środowiska* [w:] *Dekada harmonizacji w prawie ochrony środowiska*, red. M. Rudnicki, A. Haładyj, K. Sobieraj, Lublin 2011.
- Ciechanowicz-McLean J., Nyka M., *Podstawowe założenia środowiskowej gospodarki morskiej*, „Prawo Morskie” 2014, t. 30.
- Desmonda A.J., Idris, *The Prospect of Particularly Sensitive Sea Area (PSSA) Designation in Lombok Strait*, „Padjadjaran Journal of International Law” 2020, t. 4, nr 1.
- Dyke Van J.M., Broder S.P., *Particularly Sensitive Sea Areas – Protecting the Marine Environment in the Territorial Seas and Exclusive Economic Zones*, „Denver Journal of International Law & Policy” 2011, t. 40, nr 1.
- Freestone D., *The Role of the International Climate Change Regime in Global Ocean Governance* [w:] *The IMLI Treatise on Global Ocean Governance*, t. 1: *UN and Global Ocean Governance*, red. D. Attard, D. Ong, D. Kritsiotis, Oxford 2018.
- Gillespie A., *Vulnerability and Response to the Risk of International Shipping: The Case of the Salish Sea*, „RECIEL. Review of European, Comparative & International Environmental Law” 2016, t. 25, nr 3.
- Harrison J., *Making the Law of the Sea: A Study in the Development of International Law*, Cambridge 2011.
- Hillmer-Pegram K., Robards M.D., *Relevance of a Particularly Sensitive Sea Area to the Bering Strait Region: a Policy Analysis Using Resilience-Based Governance Principles*, „Ecology and Society” 2015, t. 20, nr 1.
- Johnson D.E., Barrio Froján C., *A new impetus for Particularly Sensitive Sea Area designation* [w:] *Global Coastal Issues of 2020*, red. G. Malvárez, F. Navas, „Journal of Coastal Research” 2020, (special issue) t. 95.
- Kachel M.J., *Associated Protective Measures as the Essential Part of a PSSA* [w:] *Particularly Sensitive Sea Areas: The IMO's Role in Protecting Vulnerable Marine Areas*, seria: Hamburg Studies on Maritime Affairs, t. 13, Berlin 2008.
- Kim S.Y., *Problems and Processes of Restricting Navigation in Particularly Sensitive Sea Areas*, „The International Journal of Marine and Coastal Law” 2021, t. 36.
- Lefebvre-Chalain H., *Fifteen Years Of Particularly Sensitive Sea Areas: A Concept In Development*, „Ocean and Coastal Law Journal” 2007, t. 13, nr 1.
- Marine Specially Protected Areas, The General Aspects and the Mediterranean Regional System*, red. T. Scovazzi, Hague–Boston–London 1999.
- Nyka M., *The Concept of Ecosystem Services in Regulation of Human Activity at Sea*, „Prawo Morskie” 2017, t. 33.
- Prylipko A., *PSSA in the Baltic Sea: Protection on Paper or Potential Progress?*, Malmö 2014.
- Pyć D., *Efektywność środków ochrony w obszarach morskich o szczególnej wrażliwości*, „Prawo Morskie” 2008, t. 24.
- Pyć D., *Konwencja o ochronie środowiska obszaru Morza Bałtyckiego – 40 lat współpracy w budowaniu reżimu prawnego ochrony środowiska Morza Bałtyckiego*, „Prawo Morskie” 2020, t. 39.
- Pyć D., *Morskie obszary chronione na morzu otwartym*, „Prawo Morskie” 2005, t. 21.

- Pyć D., *Zrównoważone zarządzanie środowiskiem Morza Bałtyckiego* [w:] *Prawo ochrony środowiska jako warunek prowadzenia działalności gospodarczej*, red. T. Bojar-Fijałkowski, J. Ciechanowicz-McLean, Gdańsk 2009.
- Roberts J., *Protecting Sensitive Marine Environments: The Role and Application of Ships' Routing Measures*, „The International Journal of Marine and Coastal Law” 2005, t. 20, nr 1.
- SEAPLANSPACE *General Knowledge Manual*, red. D. Pyć, F. Stoll, https://seaplanspace.ug.edu.pl/wp-content/uploads/2022/01/SEAPLANSPACE_GKM_12.2022.pdf [dostęp: 29.01.2023].
- Straburzyński A., *Uprawnienia państw nadbrzeżnych w dziedzinie eksploatacji zasobów morza*, Gdańsk 1980.
- Ugla Y., *Environmental protection and the freedom of the high seas: The Baltic Sea as a PSSA from a Swedish perspective*, „Marine Policy” 2007, t. 31, nr 1.
- Wolfke K., *Międzynarodowe prawo środowiska (tworzenie i egzekwowanie)*, Wrocław 1979.
- Zaorski R., *Eksploatacja biologicznych zasobów morza w świetle prawa międzynarodowego*, Gdynia 1967.

Streszczenie

Dorota Pyć

Instrumenty prawnej ochrony Morza Bałtyckiego jako obszaru morskiego o szczególnej wrażliwości

Morze Bałtyckie jest objęte różnymi formami i instrumentami (środkami) prawnej ochrony jako wrażliwy i cenny ekosystem morski. W 2005 r. obszar Morza Bałtyckiego został wyznaczony przez Międzynarodową Organizację Morską jako PSSA. W ten sposób włączono go do obszarów morskich o szczególnej wrażliwości. Indywidualnie przyjęte dla każdego PSSA środki ochrony pozwalają na dążenie do odpowiedniego poziomu ochrony. Wyznaczenie obszaru Morza Bałtyckiego jako PSSA przyczyniło się do wzrostu świadomości w zakresie korzyści płynących z efektywnej ochrony środowiska morskiego, w szczególności przed ryzykiem związanym z żegluga morską, w tym skutkami wypadków morskich. Jednak skuteczna ochrona ekosystemu Morza Bałtyckiego wymaga ciągłego doskonalenia opartej na dobrej komunikacji współpracy pomiędzy państwami i organizacjami międzynarodowymi.

Słowa kluczowe: morski obszar chroniony, Morze Bałtyckie, obszar morski o szczególnej wrażliwości, IMO, międzynarodowe prawo morza.

Summary

Dorota Pyć

The legal instruments of the Baltic Sea protection as a particularly sensitive sea area

The Baltic Sea is subject to various forms and instruments (measures) of legal protection as a sensitive and valuable marine ecosystem. In 2005, the Baltic Sea area was designated by the International Maritime Organization as PSSA and included in the world's particularly sensitive

sea areas. Associated protective measures adopted individually for each PSSA allow for the pursuit of an appropriate level of protection. The designation of the Baltic Sea area as a PSSA has contributed to raising awareness of the benefits of effective protection of the marine environment, in particular against the risks associated with navigation, including consequences of marine casualties. However, effective protection of the Baltic Sea ecosystem requires continuous improvement of cooperation between States and international organizations based on good communication.

Keywords: marine protected area, Baltic Sea, particularly sensitive sea area, IMO, international maritime law.