

**Memorandum Porozumienia w sprawie zrównoważonej polityki portowej i morskiej, w regionie Morza Bałtyckiego.**

**STRESZCZENIE**

Memorandum Porozumienia dotyczy zrównoważonej polityki portowej i morskiej, w regionie Morza Bałtyckiego.

Jest to rezultat projektu Interreg III B pt. „Nowa Hanza zrównoważonych Portów i Miast”, w którym partnerami byli:

Stadtwerke Lübeck GmbH jako Partner Wiodący oraz hanzeatyckie miasto Lubeka, miasta: Sztokholm, Helsinki, Malmö, Turku, Pori, Mariehamn, port miasta Kolding, port miasta Rostock, porty miasta Stockholm, port miasta Turku, władze portów morskich w Szczecinie i Świnoujściu, Centrum Studiów Morskich Uniwersytetu w Turku, Związek Miast Bałtyckich, Bałtyckie Forum Energii, m e.V. (BEF) oraz Finnlines Plc jako partnerzy w okresie od czerwca 2003 do grudnia 2005.

Ekspertyza dokonana przez projekt Nowej Hanzы wykazała potrzebę wspólnej akcji, w celu poprawienia środowiskowych, zdrowotnych i ekonomicznych aspektów transportu morskiego.

**SYGNATARIUSZE**

Memorandum Porozumienia jest dobrowolnym zobowiązaniem jego sygnatariuszy. Sygnatariuszami tego Memorandum są: miasta nadmorskie, władze portów oraz firm obsługujących porty, właściciele statków oraz firm obsługujących statki, oraz inne strony umowy z Regionu Morza Bałtyckiego. Memorandum zaczyna obowiązywać od 1 stycznia 2006.

**ZWAŻYWSZY, ŻE**

1. Morze Bałtyckie jest klasyfikowane przez Międzynarodową Organizację Morską (IMO) w Aneksie I, II oraz V, MARPOL 73/78 jako „szczególnie wrażliwe terytorium morskie (PSSA)”, dla którego, z przyczyn technicznych, odnoszących się do ich oceanograficznych i ekologicznych warunków oraz do ruchu morskiego, jest wymagane przyjęcie specjalnych obowiązkowych metod zapobiegania zanieczyszczeniu morza. W ramach tej Konwencji, Morze Bałtyckie ma zapewniony wyższy poziom ochrony niż inne tereny morskie.
2. Sygnatariusze są świadomi zobowiązań w stosunku do różnych protokołów i konwencji dotyczących środowiska.
3. Zwiększenie ruchu morskiego może potencjalnie prowadzić do zwiększania wpływu na środowisko w aspekcie jakości lokalnego powietrza, poziomu hałasu, ilości generowanych odpadów i ścieków i z tego powodu zwiększyć nacisk na organy ustawodawcze, aby zdefiniować metody służące zapobieganiu negatywnym wpływom na środowisko.

4. Partnerzy Nowej Hanzy stosownie do swych zobowiązań w stosunku do programu Interreg III B przestudiowali możliwość stymulacji wykorzystywania czystszej morskiego transportu na Morzu Bałtyckim.
5. Możliwe jest zwiększenie środków finansowych, jako bodźców do rozwoju technicznego w celu ochrony środowiska, zdrowia oraz szlachetnego współzawodnictwa.
6. Jest możliwe rozwijanie zalecanych metodologii w celu poprawy czystości powietrza, redukcji hałasu, zarządzania odpadami i ściekami w portach.
7. Jest możliwe i konieczne, aby rozwijać kryteria do zastosowania takich środków przez miasta i porty bałtyckie.
8. Niektóre miasta, porty oraz firmy żeglugowe przedstawiły już indywidualne systemy spadku emisji morskich, poziomu hałasu, usuwania odpadów i ścieków.
9. Miasta, porty i firmy żeglugowe wyraziły zainteresowanie dla zharmonizowanych metodologii i środków na terenie Morza Bałtyckiego.
10. Istnieje potrzeba klasyfikacji jednostek morskich, odnośnie ich wpływu na środowisko, w celu wykorzystania środków finansowych w najbardziej efektywny sposób.

#### ORAZ ZWAŻYWSZY NA TO, ŻE

1. Celem tego Memorandum jest ustanowienie pan-bałtyckiej polityki środowiskowo – morskiej, dotyczącej jakości powietrza, hałasu, zarządzania odpadami i ściekami oraz zminimalizowanie wpływu na środowisko ze strony transportu morskiego.
2. Memorandum jest dobrowolnym zobowiązaniem jego sygnatariuszy, dotyczącym dobrych praktyk w aneksie 1.
3. Wzmiankowane wartości graniczne dla dwutlenku siarki, dwutlenku azotu, tlenków azotu, pyłu zawieszonego w powietrzu, (frakcja PM10) są takie same, jak przyjęte przez Dyrektywę Rady 1999/30/EC z 22 kwietnia 1999 oraz dyrektywy hałasowej Komisji Europejskiej (Dyrektywa Rady 2002/49 EC).
4. Wszystkie strony transportu morskiego posiadają indywidualny obowiązek zajęcia się zabezpieczaniem równych warunków dla mieszkańców, turystyki, środowiska oraz ekonomii.
5. Miasta są świadome swoich socjalnych obowiązków dotyczących ochrony zdrowia swoich mieszkańców oraz środowiska.
6. Przedsiębiorstwa obsługujące porty i/lub władze portów są świadome swoich socjalnych obowiązków dotyczących ochrony zdrowia mieszkańców i środowiska.

7. Właściciele statków oraz firmy obsługujące statki są świadome tego, że mają obowiązek zaangażowania w dobrowolne środki dla ochrony Morza Bałtyckiego, aby chronić zdrowie mieszkańców i środowisko.

#### ZALECA SIĘ, ABY

1. Miasta zobowiązały się zachęcić władze swoich portów do wdrażania środków w celu redukcji emisji gazów z transportu morskiego oraz zobowiązują się do zharmonizowania z innymi miastami portowymi swoje techniczne udogodnienia oraz procedury dotyczące zarządzania odpadami i ściekami oraz walki z hałasem.
2. Porty zobowiązały się do wyrażenia zgody na międzynarodowo zharmonizowane techniczne i/lub organizacyjne i/lub finansowe środki do wdrożenia w celu redukcji wpływu na środowisko, dotyczącego zanieczyszczenia powietrza, hałasu, odpadów oraz ścieków.
3. Właściciele statków zobowiązali się wnieść wkład do międzynarodowo uzgodnionych i zaakceptowanych zasad dotyczących programu czystego powietrza, zarządzania odpadami i ściekami, jak również programów redukcji hałasu poprzez używanie najbardziej dostępnej technologii powszechnie stosowanej.
4. Sygnatariusze zobowiązali się do składania raportów co dwa lata na temat wdrażania środków oraz składania raportów dotyczących osiągnięć własnych w redukowaniu wpływu na środowisko w portach i miastach. Raport powinien zostać wysłany do UBC, UBC opublikuje status w odniesieniu do zobowiązań tego memorandum.
5. Sygnatariusze zobowiązali się opublikować swoje starania oraz rezultaty zgodne z Memorandum.
6. Sygnatariusze będą mieli prawo wywieszać flagę Nowej Hanzy oraz używać logo Nowej Hanzy.