

Spis treści

Wykaz skrótów	XI
Wykaz literatury	XXIII
Wykaz aktów normatywnych	XLIII
Wykaz orzecznictwa	LXIII
Wprowadzenie	LXV
Rozdział I. Pojęcie, przedmiot i ewolucja regulacji dotyczących bezpieczeństwa morskiego	1
§ 1. Uwagi wprowadzające	1
§ 2. Prawo bezpieczeństwa morskiego na tle rozwoju prawa morskiego	5
I. Starożytne regulacje dotyczące bezpieczeństwa morskiego	5
II. Bezpieczeństwo morskie w średniowiecznych zbiorach prawa morskiego	13
III. Regulacje nowożytne	24
IV. Bezpieczeństwo statku jako wspólnota interesu	38
§ 3. Przełom XIX i XX w. – w kierunku stanowienia standardów bezpieczeństwa morskiego na poziomie międzynarodowym	41
I. Międzynarodowe zasady prawa drogi morskiej	42
II. Umiedzynarodowienie zasad niesienia pomocy na morzu	45
III. Ku humanizacji pracy na morzu i standaryzacji kwalifikacji marynarzy	49
IV. Dostosowanie prawa polskiego do standardów międzynarodowych bezpieczeństwa morskiego	54
§ 4. Współczesne źródła prawa bezpieczeństwa morskiego	57
§ 5. Konkluzje – modele regulacji bezpieczeństwa morskiego	63
Rozdział II. Podmioty prawa bezpieczeństwa morskiego	69
§ 1. Podmioty prywatne	70
§ 2. Podmioty publiczne	84
I. Redefinicja roli państwa bandery statku (ang. <i>Flag State</i>)	87
II. Wzrost znaczenia państw portu dla bezpieczeństwa morskiego	107
III. W kierunku zwiększania roli państw nadbrzeżnych w zakresie egzekwowania standardów bezpieczeństwa morskiego	119
§ 3. Alokcja procesu decyzyjnego	135

I. Podmioty prywatne jako inicjatorzy unifikacji standardów bezpieczeństwa morskiego	136
II. Wzrost aktywności podmiotów publicznoprawnych	141
§ 4. Wpływ prawa UE na poziom bezpieczeństwa morskiego	149
I. Narodziny polityki bezpieczeństwa morskiego UE	151
II. Unijne regulacje z perspektywy państwa bandery	157
III. Dominacja perspektywy państwa portu i nadbrzeżnego w prawie UE	172
IV. Interakcja prawa UE i regulacji globalnych	186
§ 5. Konkluzje. W kierunku policentrycznego procesu decyzyjnego	189
Rozdział III. Bezpieczeństwo nawigacyjne	197
§ 1. Bezpieczeństwo nawigacyjne – wspólny interes ponad podziałami ..	198
§ 2. Znaczenie prawa drogi morskiej dla bezpieczeństwa nawigacyjnego	200
§ 3. Wyposażenie i systemy nawigacyjne (statek) oraz pomoce w nawigacji (ład)	205
I. Znaczenie i ewolucja wyposażenia i systemów nawigacyjnych oraz pomocniczych urządzeń nawigacyjnych	206
II. Ramy prawne dotyczące pomocy w nawigacji i pomocy nawigacyjnych	209
III. Tradycyjny system pomocy w nawigacji	210
IV. Urządzenia pomocy nawigacyjnych używanych na statku	212
V. Zadania państw nadbrzeżnych w zakresie pomocy nawigacyjnych	217
VI. Pomoce hydrograficzne, mapy i wydawnictwa nautyczne	221
VII. Usługi pilotażu	224
§ 4. Bezpieczeństwo nawigacyjne w sytuacji wypadku	226
I. Rejestratory danych podróży a ustalanie przyczyn wypadku ...	226
II. Obowiązek badania przyczyn wypadków morskich	227
§ 5. W kierunku e-Nawigacji	229
§ 6. Komunikacja na morzu	234
I. Rozwój łączności na morzu	235
II. <i>Global Maritime Distress System and Safety</i> – GMDSS	239
III. Znaczenie komunikacji dla akcji poszukiwania i ratownictwa .	244
§ 7. Konkluzje – nowy wymiar bezpiecznej nawigacji	248
Rozdział IV. Standardy techniczne bezpieczeństwa morskiego	253
§ 1. Wymogi dotyczące konstrukcji statków jako przesłanka bezpiecznej żeglugi	254
§ 2. Znaczenie konwencji SOLAS dla bezpieczeństwa morskiego	259
I. Ewolucja zakresu przedmiotowego konwencji SOLAS	259
II. SOLAS 1974 i mechanizm <i>tacit acceptance</i>	264

§ 3. Ewolucja podejścia regulacyjnego IMO w zakresie bezpieczeństwa technicznego	271
I. Kluczowe elementy bezpieczeństwa statku	272
II. Bezpieczeństwo konstrukcyjne statku	274
III. Przetrwanie ludzi w sytuacji awaryjnej – wyposażenie ratunkowe statku	281
IV. Zmiana podejścia regulacyjnego z następczego na wyprzedzający	287
V. Ocena ryzyka i standardy oparte na celu jako nowy model regulacji	299
VI. Standardy oparte na celu jako wyraz podejścia funkcjonalnego do bezpieczeństwa morskiego	305
VII. Proces zacieśniania więzi między realizacją celów publicznoprawnych a działalnością podmiotów prywatnych ...	312
§ 4. Bezpieczeństwo przewozu ładunków	317
I. Podział regulacji ze względu na właściwości przewożonego ładunku i zagrożenia z nim związane	318
II. Kluczowe dla bezpieczeństwa przewozu ładunków kodeksy IMO	320
III. Wzmacnianie bezpieczeństwa przewozu ładunków w nowych konwencjach IMO	324
§ 5. Środowisko morskie jako przedmiot ochrony prawnej	327
I. Konsolidacja międzynarodowego reżimu prawnego w zakresie ochrony środowiska morskiego	331
II. Wpływ wymogów związanych z zapobieganiem zanieczyszczeniom ze statków na standardy konstrukcyjne i wyposażeniowe	337
III. Problem miejsc schronienia	347
IV. Ochrona środowiska morskiego w systemie prawa bezpieczeństwa morskiego	355
§ 6. Konkluzje – (R)evolucja SOLAS	356
Rozdział V. Czynniki ludzkie w prawie bezpieczeństwa morskiego	361
§ 1. Ewolucja regulacji dotyczących czynnika ludzkiego	362
§ 2. Obsada załogowa	373
I. Minimalny poziom bezpiecznej obsady załogowej	374
II. Język komunikacji na morzu	379
III. Automatyzacja pracy na statku	382
IV. Bezpieczna minimalna obsada załogowa – w kierunku kompleksowej regulacji	386

Spis treści

§ 3. Bezpieczne zarządzanie eksploatacją statku – znaczenie Kodeksu ISM	388
I. Czynniki ludzkie w zarządzaniu bezpieczeństwem	388
§ 4. Kwalifikacje marynarzy – konwencja STCW	395
I. Standaryzacja kwestii wyszkolenia marynarzy	397
II. Zmiany do konwencji STCW	398
§ 5. Warunki pracy na morzu	407
I. Współpraca ILO i IMO	408
II. Regulacje poprzedzające przyjęcie konwencji o pracy na morzu	411
III. W kierunku Karty Praw Marynarza – prace nad konwencją o pracy na morzu	415
IV. Konwencja MLC jako czwarty filar bezpieczeństwa morskigo	424
§ 6. Znaczenie czynnika ludzkiego dla ochrony środowiska morskiego ..	432
I. Wpływ czynników środowiskowych na standardy operacyjne	432
§ 7. Konkluzje – holistyczne podejście do czynnika ludzkiego	441
Zakończenie	449
Indeks rzeczowy	465