

Wprowadzenie

Słynne słowa wypowiedziane ustami szekspirowskiego Szajloka w „Kupcu weneckim”: „ale okręty to deski, majtkowie – ludzie (...); a potem mamy hazard bałwanów, wiatrów i skał”¹, doskonale oddają ryzyko odwiecznie towarzyszące żegludze w związku z niebezpieczeństwami morza (ang. *perils of the sea*). Na morzu człowiek bowiem, prędzej czy później, wchodzi w konflikt z naturą². Próby zaradzenia temu stanowi podejmowane były przez ludzi od początku ich działalności na morzu i stanowiły istotny czynnik kształtujący stosunki w społeczności związanej z działalnością morską³. Jednocześnie wysiłkom zmierzającym do zminimalizowania ryzyka wypadku na morzu towarzyszyła gorzka świadomość niemożności kontrolowania morza jako żywiołu, czego wyrazem są m.in. słynne słowa przypisywane Pompejuszowi *navigare nescece est, vivere non est nescece*⁴.

Kwestia bezpieczeństwa działalności człowieka na morzu przez wieki związana była przede wszystkim z podnoszeniem poziomu bezpieczeństwa statku. Tym samym to statek stanowił centralne pojęcie prawa morskiego, a jego zdolność do przeciwstawienia się niebezpieczeństwom morza wyznaczała granice działalności człowieka na morzu. Współczesne regulacje zmierzające do podniesienia poziomu bezpieczeństwa morskiego są zdecydowanie szersze, obejmując kompleksowo bezpieczeństwo nie tylko statku i ładunku, ale także życia ludzkiego i środowiska morskiego, zarówno w wymiarze prewencji, jak i odpowiedzialności.

¹ W. *Shakespeare*, Kupiec wenecki, akt pierwszy, scena trzecia (w przekładzie S. *Barańczaka*, Warszawa 2004).

² J. W. *Bull*, An Introduction to Safety at Sea, Glasgow 1966, s. 1.

³ J. *Łopuski*, O żegludze i prawie morskim. Wspomnienia i refleksje, Bydgoszcz–Gdynia 2011, s. 61.

⁴ Wypowiedź ta przypisywana jest *Pompejuszowi* przez *Plutarcha* i tłumaczona na język polski jako „żeglowanie jest konieczne, życie nie jest konieczne”. *Plutarch z Cheronei*, Żywoty sławnych mężów, edycja komputerowa <https://pl.scribd.com/document/315812955/History-Plutarch-Zywoty-Slawnych-Mezow-t-II>. *Pompejusz* wypowiedział słynne słowa w szczególnych okolicznościach – chcąc przekonać załogę statku załadowanego zbożem do wypłynięcia z portu w Egipcie mimo szalejącej na morzu wichury, tak aby dostarczyć do Rzymu, nękanemu klęską głodu, potrzebną żywność. Abstrahując od kontekstu, w jakim *Pompejusz* wypowiedział wspomniane słowa, odnoszą się one do uznania żeglowania za konieczną, pomimo towarzyszącym jej niebezpieczeństwom. Słowa te wyjaśnia D. *Nawrot*, Początki polskiej administracji morskiej, ZN WSAiB 2016, Nr 23, s. 78. Interesujący wywód dotyczący znaczenia tych słów prowadzi także B. *Brożek*, Granice interpretacji, Kraków 2018, s. 27–31.

Celem niniejszej dysertacji jest rekonstrukcja i ocena systemu międzynarodowego prawa bezpieczeństwa morskiego. Konsekwentnie podporządkowane mu zostały wszelkie czynności badawcze przeprowadzone na potrzeby publikacji, z analizą międzynarodowych regulacji prawnych dotyczących bezpieczeństwa morskiego na czele. Jednocześnie zastrzec należy, że analiza ta ograniczona została zasadniczo do rozwiązań mających zasięg globalny, ze szczególnym uwzględnieniem dorobku prawnego Międzynarodowej Organizacji Morskiej (IMO), jako podmiotu mającego legitymację do kreowania i stanowienia standardów bezpieczeństwa morskiego. Rozważania prowadzone na kartach pracy zawężone zostały do regulacji mających znaczenie dla podniesienia poziomu bezpieczeństwa w znaczeniu angielskiego *safety* i nie obejmują zagrożeń dla żeglugi spowodowanych rozmyślnym działaniem człowieka, takich jak terroryzm, piractwo i inne czyny zakazane⁵, określanych w doktrynie anglojęzycznej jako *maritime security*⁶. Takie zakreślenie tematyki badawczej wynika z odmienności charakteru zagrożeń na morzu, właściwych dla obu kategorii bezpieczeństwa (*safety* i *security*), a w konsekwencji różnej ich struktury i środków przyjmowanych w celu ich minimalizacji.

Wyznaczenie zakresu powyższych pojęć i ich wzajemnych relacji stanowi przedmiot rozbieżności w literaturze przedmiotu, w tym polskojęzycznej. W doktrynie prawa morskiego nie została przyjęta jednolita wykładnia terminu *maritime security*. Podobnie w zakresie interpretacji *maritime safety* prezentowane są różne poglądy.

W literaturze przedmiotu zgodnie wskazuje się, że pojęcie bezpieczeństwa morskiego w znaczeniu *safety* obejmuje regulacje:

- 1) mające na celu minimalizowanie zagrożeń wynikających z niebezpieczeństw morza (ang. *perils of the sea*);
- 2) stanowiące zasady bezpiecznej eksploatacji statku oraz
- 3) zmierzające do podniesienia poziomu bezpieczeństwa nawigacyjnego.

Konsekwentnie pojęcie bezpieczeństwa morskiego w znaczeniu *safety* odnosi się do standardów wyznaczania poziomu akceptowalnych warunków wpływających na działalność ludzką na morzu, zapobiegających i minimalizujących niebezpieczne zjawiska związane z tą działalnością, a także ochronę środowiska morskiego przed zanieczyszczeniami, których źródłem jest ta działalność⁷. Natomiast pojęcie *security* odnosi się do zapobiegania intencjonalnym i zakazanym czynom przeciwko bezpieczeństwu żeglugi.

Za przyjęciem powyższego rozróżnienia na płaszczyźnie prawa polskiego przemawia różna nomenklatura stosowana w ustawie z 18.8.2011 r. o bezpieczeństwie morskim⁸ i ustawie z 4.6.2008 r. o ochronie żeglugi i portów morskich⁹. Pojęcie *security*

⁵ R.K. Miller określa je jako antropogeniczne. Zob. R.K. Miller, *Bezpieczeństwo transportu morskiego*, Warszawa 2015, s. 89.

⁶ Ch. Bueger, *What is maritime security?*, *MarPol* 2015, Nr 53, s. 159–164.

⁷ Zob. także A. Makowski, *Czy regulacje Konwencji o Prawie Morza z 1982 r. są właściwe w zakresie szeroko rozumianego bezpieczeństwa na morzu?*, *PrMor* 2013, t. XXIX, s. 179.

⁸ Dz.U. z 2011 r. Nr 228, poz. 1368 ze zm.

zawarte w, podstawowym dla tego zakresu bezpieczeństwa, akcie prawa międzynarodowego – Międzynarodowym Kodeksie Ochrony Statku i Infrastruktury Portowej – Kodeksie ISPS¹⁰ (ang. *International Ship and Port Facility Security Code*) zostało wprowadzone do polskiej ustawy o ochronie żeglugi i portów morskich, a nie do ustawy o bezpieczeństwie morskim, co dowodzi intencji ustawodawcy co do celowości rozróżnienia obu pojęć. Ustawa o bezpieczeństwie morskim posługuje się określeniem „bezpieczeństwa żeglugi”, natomiast druga ze wspomnianych ustaw, terminem „ochrony żeglugi”. Konotacje wspomnianych terminów odpowiadają anglosaskiemu podziałowi na bezpieczeństwo w znaczeniu *safety* i bezpieczeństwo w znaczeniu *security*¹¹ stosowanemu w aktach prawa międzynarodowego.

Bezpieczeństwo, od łacińskiego słowa *securitas*, oznacza stan pozostawiania bez należytej ochrony (*sine cura*). Także w języku polskim, brak pieczy stanowi źródło słowa bezpieczeństwo¹². *Security* w słownikach języka angielskiego wyjaśniane jest jako stan lub przekonanie o byciu w sposób pewny wolnym od zagrożeń¹³. Termin *safety* ma inny źródłosłów niż *security*¹⁴, pochodzi on od łacińskiego *salvus* oznaczającego kogoś lub coś zdrowego, nieuszkodzonego¹⁵. Pojęcie to zaczęło być używane w języku francuskim

⁹ Dz.U. z 2018 r. poz. 435 ze zm.

¹⁰ Stanowiący rozdział XI-2 konwencji SOLAS.

¹¹ Szerzej o tym: W. Adamczak, J. Nawrot, Bezpieczeństwo morskie – uwagi na tle anglosaskiego rozróżnienia *maritime safety* i *maritime security*, GdSP 2015, t. XXXIII, s. 19 i n. oraz J. Nawrot, O potrzebie wyraźnego rozróżnienia pojęć „bezpieczeństwo” i „ochrona” w prawie polskim. Uwagi na tle polskiej legislacji morskiej, Prawo i Więź 2015, Nr 4, s. 7 i n.

¹² Takie wyjaśnienie znajduje się w słownikach języka polskiego, np. Słownik języka polskiego PWN. Także dr Krystyna Długosz Korbaczowa, językoznawca z Uniwersytetu Warszawskiego, wyjaśnia w poradni językowej PWN *on-line*, iż: „współczesne znaczenie tego wyrazu (bezpieczny) wynika z jego historii. A ta jest następująca: **bezpieczny** to taki, który jest **bez pieczy**, a to dlatego, że tej pieczy nie potrzebuje, nie wymaga, jest zatem pewny, że mu nic nie grozi, jest spokojny. Natomiast **niebezpieczny** – zgodnie ze strukturą wyrazu – jest jego zaprzeczeniem: określa stan zagrożenia, stan niepokoju”. Zob. <http://sjp.pwn.pl/poradnia/haslo/8106>.

¹³ Tak np. Compact Oxford English Dictionary, Oxford 2002, s. 1034. Oryginalny zapis: *certain to remain safe and unthreatened*. Podobne wyjaśnienia zawiera przywoływany w polskiej literaturze słownik nauk społecznych UNESCO, w którym pojęcie to tłumaczone było według D. Lerner'a jako brak zagrożeń (ang. *danger*) i poczucie pewności (ang. *safety*). Zob. D. Lerner, A dictionary of the Social Sciences, Londyn 1964, s. 629; R. Zięba, Instytucjonalizacja bezpieczeństwa europejskiego: koncepcje – struktury – funkcjonowanie, Warszawa 1999, s. 27.

¹⁴ Słowniki angielskie wskazują, że już w języku staroangielskim funkcjonowało słowo *sicor*, a w średniowieczu *siker*, nawiązującego do łacińskiego terminu *securitas*, oznaczającego stan pozostawiania bez należytej ochrony (*sine cura*). Szerzej zob. J. Nawrot, O potrzebie wyraźnego rozróżnienia.

¹⁵ Angielski słownik etymologiczny podaje, że angielskie pojęcie *safety* znane jest od ok. XIV w. i pochodzi od starofrancuskiego słowa odnotowywanego w języku francuskim już XI w., którego z kolei źródłosłów łaciński *salvus* oznaczał w znaczeniu przymiotnikowym kogoś lub coś zdrowego, bezpiecznego. Forma rzeczownikowa pierwotnie oznaczała pudło lub skrzynię służącą do przechowywania kosztowności lub żywności, a do języka angielskiego zapożyczona zo-

jako *sauvete*, a z niego zapożyczone do języka angielskiego w przymiotnikowej formie *safe*¹⁶. W polskiej literaturze przedmiotu dotyczącej bezpieczeństwa morskiego, kwestia etymologii terminu *safety* w zasadzie nie jest podnoszona.

Zgodnie z powyższym przyjąć należy, że pojęcia te, nawet na płaszczyźnie intuicyjnej, mają odmienne znaczenie dla osób anglojęzycznych, dorastających w kulturze języka angielskiego, który zdominował konwencje i traktaty międzynarodowe. Jednocześnie warto zaznaczyć, że brak wyraźnego rozróżnienia obu pojęć nie jest słabością jedynie języka polskiego. Podobny brak wyraźnego ich rozróżnienia charakterystyczny jest także dla języków: niemieckiego, francuskiego, włoskiego, hiszpańskiego, rosyjskiego czy chorwackiego. W efekcie, w doktrynie polskiej pojawiają się różne koncepcje bezpieczeństwa, jakkolwiek większość z jej przedstawicieli uznaje zasadność rozróżnienia obu pojęć¹⁷. Autorzy polskich opracowań nie formułują jednak ścisłych kryteriów podziału, wskazując jedynie ich elementy składowe i przykładowe definicje¹⁸. Oznacza to,

stała z języka francuskiego i pochodzi od średniowiecznego słowa *en sauf*. Czasownik *safe* początkowo pisany był przez „v” i dopiero od XIII w., w efekcie popularyzacji przymiotnikowej formy *safe*, także forma rzeczownikowa zaczęła być pisana z literą „f”. Trudno w tym kontekście nie dostrzec zapożyczenia formy rzeczownikowej do języka polskiego. Przymiotnikową formę angielskiego słowa *safe* oraz jego źródła: francuskie *sauf* i łacińskie *salvus* łączy przedrostek sol oznaczający „cały”, „nieuszkodzony”. Źródło takie wyprowadzone jest przez językoznawców od perskiego haruva i greckiego holos, oznaczających właśnie całość, integralność, brak uszkodzeń. Od XIV w. pojęcie to wskazywane jest jako wyraz pokrewny słów uratowany, ocalony i znaczące tyle, co „nienarażony na niebezpieczeństwo” (w stosunku do miejsc) i „wolne od ryzyka” (w stosunku do działań). W późniejszych wiekach kojarzony także z rozważą. Do dnia dzisiejszego przetrwało także pojęcie *safe conduct*, czyli w języku polskim „listu żelaznego”, dającego od czasów średniowiecza gwarancję nietykalności osobistej i bezpiecznego przejścia przez określone terytorium.

¹⁶ Szczegółowo omawiam etymologię słowa *safety* w: J. Nawrot, O potrzebie wyraźnego rozróżnienia. Kryteria odróżnienia obu pojęć wskazane we wstępie do niniejszej monografii oparte są na wynikach badań opublikowanych w powyższym artykule.

¹⁷ Zob. np. R.K. Miller, *Bezpieczeństwo transportu morskiego*, Warszawa 2015, w której to książce autor dokonuje podziału na obszar *safety* w transporcie morskim i obszar *security* poprzez wyliczenie zagrożeń dla bezpieczeństwa morskiego w znaczeniu *safety* i w znaczeniu *security*. Zob. także J. Urbański, W. Morgaś, Z. Kopacz, *Bezpieczeństwo morskie i ochrona żeglugi oraz zarządzanie nimi; próba identyfikacji i specyfikacji przedmiotu*, Przegląd Hydrograficzny 2008, Nr 4.

¹⁸ Brak jednolitego rozumienia obu pojęć prowadzi do licznych niejasności i nieporozumień. Za przykład może służyć np. określenie użyte w Strategicznej Koncepcji Bezpieczeństwa Morskiego Rzeczypospolitej Polskiej opracowanej przez Biuro Bezpieczeństwa Narodowego, w którym w stosunku do określenia *maritime safety* użyto określenia „morskie BHP”, co nie odpowiada pojęciu *safety* i drastycznie zawęża jego przedmiot. Zob. Strategiczna Koncepcja Bezpieczeństwa Morskiego Rzeczypospolitej Polskiej, s. 23, dostępna on-line na stronie Biura Bezpieczeństwa Narodowego: https://www.bbn.gov.pl/ftp/dok/SKBM_RP.pdf. W Strategii podziału na *maritime safety* i *security* dokonano używając odpowiednio określeń bezpieczeństwa morskie i bezpieczeństwo morskie państwa. W kontekście zaproponowanego w Strategii podziału, warto wskazać brak odniesień w konwencjach morskich do pojęcia „bezpieczeństwa morskiego państwa”, co słusznie podnosi A. Makowski, uznając wprowadzenie tego pojęcia do polskiej doktryny za niepotrzebne

że zakres tych pojęć tworzony jest w oparciu o bardziej lub mniej wyczerpującą enumerację zagrożeń, którym systemy bezpieczeństwa i ochrony mają zapobiegać¹⁹. W ten sposób tworzone są pojęcia ogólne, których denotacja pozostaje wciąż pod znakiem zapytania. Najwłaściwszym rozwianiem wydaje się więc, na wzór anglosaski, konsekwentne stosowanie terminu „bezpieczeństwo morskie” w stosunku do kwestii związanych z *maritime safety* i „ochrona morska” dla określania zakresu *maritime security*, a więc w stosunku do zagrożeń występujących na obszarach morskich i wpływających na bezpieczeństwo narodowe i międzynarodowe²⁰.

Ocena przeprowadzana w oparciu o kryterium jakim jest natura zagrożeń, którym zapobiegają mają instrumenty związane z aplikacją standardów *safety* i *security* wydaje

powoływanie „nowych bytów”, niemających swojego odpowiednika w konwencjach morskich ani literaturze międzynarodowej w sytuacji, gdy jego treść jest tożsama z pojęciem *maritime security*. Zob. A. Makowski, Czy regulacje Konwencji, s. 181. Ponadto, w ocenie autorki, brak wyraźnego opracowania kryteriów rozróżniania obu pojęć prowadzi do pogłębiania w polskiej literaturze niejasności terminologicznych w tym zakresie, czego przykładem jest np. opracowanie J. Markiewicza pt. The idea and character of maritime security, traktujące zasadniczo o *maritime safety*. Zob. J. Markiewicz, Pojęcie i charakter bezpieczeństwa morskiego (tytuł angielski The idea and character of maritime security), Obronność. Zeszyty Naukowe 2014, Nr 1, s. 114–128. Przykładem trudności w odróżnieniu obu pojęć jest także Leksykon bezpieczeństwa morskiego, w którym bez wskazywania tego faktu, przyjęta została optyka ochrony morskiej (*maritime security*). Zawarta w leksykonie definicja pojęć „bezpieczeństwo morskie” i „bezpieczeństwo morskie państwa” w znacznej części się pokrywają, co w konsekwencji nie służy utrwalaniu prawidłowej terminologii. Zob. T. Szubrycht (red.), Leksykon bezpieczeństwa morskiego. 100 podstawowych pojęć, Warszawa 2016.

¹⁹ Zob. np. J. Urbański, W. Morgaś, Z. Kopacz, Bezpieczeństwo morskie, pkt 2 artykułu oraz posługiwanie się przez tych samych autorów pojęciem bezpieczeństwa państwa w wyżej wspomnianym kontekście w artykule: Krajowy system bezpieczeństwa morskiego w zintegrowanej polityce Unii Europejskiej, ZN AMW 2011, Nr 2, s. 67. Źródła zagrożeń dla bezpieczeństwa morskiego są określane jako wynikające głównie z braku stosownej informacji o statku, środowisku nawigacyjnym oraz braku kompetencji załóg; natomiast zagrożenie bezpieczeństwa morskiego państwa wynika najczęściej z celowej działalności przeciwnika, takiej jak: zagrożenie ze strony państw ościennych grożące integralności państwa od strony morza, nielegalne struktury i grupy przestępcze naruszające polityczne, ekonomiczne interesy państwa na jego obszarach morskich, legalna i nielegalna działalność instytucji i służb państw ościennych na terenie państwa skierowana przeciw morskim instytucjom i interesom państwa, nieprzyjazna oraz wroga działalność instytucji i organów państw ościennych na ich terytoriach wymierzona w morskie polityczne, ekonomiczne, militarne i społeczne interesy państwa. Z powyższej charakterystyki wynika, iż natura zagrożeń bezpieczeństwa morskiego państwa *de facto* bliższa jest zagrożeniom, jakie na gruncie regulacji międzynarodowych przypisujemy pojęciu *security*, a więc zagrożeniom ze strony osób trzecich.

²⁰ Za trafną uznać należy także propozycję A. Makowskiego dotyczącą zaadoptowania obu pojęć do polskiej nomenklatury i zakładającą tłumaczenie pojęcia *maritime security* – jako bezpieczeństwo na morzu, zaś *maritime safety* – jako bezpieczeństwa morskiego, tak aby pierwsze z nich odnosiło się do zagrożeń występujących na obszarach morskich i wpływających na bezpieczeństwo narodowe i międzynarodowe, natomiast drugie – do wszystkich kwestii związanych z działalnością człowieka na morzu. Zob. A. Makowski, Czy regulacje Konwencji, s. 182.

się dodatkowo potwierdzać celowość ich wprowadzenia w opisanym wyżej kształcie. Jest ona możliwa w oparciu o analizę przyczyn zawodności systemu bezpieczeństwa i jego konsekwencje. Pierwszym elementem, który należy wypuklić, jest odmiennosc tego, co uważamy za brak właściwego poziomu bezpieczeństwa. W odniesieniu do regulacji dotyczących *safety*, jego słabość, wada, prowadzić będą do bezpośredniego zagrożenia życia i zdrowia (np. wybuch w źle wietrzonej ładowni, pożar na statku). W odniesieniu do regulacji w zakresie *security*, błąd w systemie ochrony nie prowadzi zaś bezpośrednio do utraty życia lub zdrowia ludzkiego, ale zwiększa prawdopodobieństwo wystąpienia niebezpieczeństwa ze strony osób niepożądanych. Innymi słowy system, którego nie uznalibyśmy za bezpieczny w znaczeniu *safety*, to system, który z uwagi na składnik immanentny (tkwiący w nim samym) może spowodować szkodę. Natomiast system, którego nie uznalibyśmy za bezpieczny w znaczeniu *security*, to system, który stwarza podmiotom zewnętrznym możliwość wyrządzenia nam krzywdy (szkody). Wskazana struktura oparta na przyczynowości wydaje się także występować w aktach prawnych z zakresu prawa morskiego.

Jak wynika z powyższego, ważnym elementem w strukturze opartej na przyczynowości jest kwestia intencjonalności zagrożeń warunkujących powstanie szkody. Regulacje prawne dotyczące ochrony (*security*) wiążą się z zapobieganiem umyślnym działaniom osób trzecich. W odniesieniu do bezpieczeństwa (*safety*), szkoda powstaje zaś w efekcie zawodności pewnego elementu, najczęściej błędu ludzkiego lub niesprawności urządzenia albo w efekcie czynnika niezależnego od woli ludzkiej, np. żywiołu morza.

Zachodzenie pomiędzy zakresami analizowanych terminów stosunku przeciwnościwa potwierdza także analiza międzynarodowego morskiego porządku prawnego. Na pojęcie bezpieczeństwa na morzu składają się bowiem normy dotyczące bezpieczeństwa wynikającego z przestrzegania zasad wewnętrznych (takie jak wymogi dotyczące budowy statków, ich wyposażenia, procedury bezpiecznej eksploatacji statku, zasady prawa drogi morskiej), które odpowiadają znaczeniu *safety* oraz normy dotyczące bezpieczeństwa wynikającego z zasad ochrony zewnętrznej, które określone wyżej zostały jako *security*. Dla pierwszych z nich kluczowe znaczenie mają regulacje zawarte w Konwencji o bezpieczeństwie życia na morzu, sporządzonej w Londynie 1.11.1974 r. – SOLAS²¹, Konwencji w sprawie międzynarodowych przepisów o zapobieganiu zderzeniom na morzu, sporządzonej w Londynie 20.10.1972 r. – COLREG²², Międzynarodowej konwencji o zapobieganiu zanieczyszczeniu morza przez statki, podpisanej w Londynie 2.11.1973 r. – MARPOL²³, Konwencji o wymaganiach w zakresie wyszkolenia marynarzy, wydawania świadectw oraz pełnienia wacht, sporządzonej w Londynie 7.7.1978 r. – STCW²⁴ oraz Konwencji o pracy na morzu, przyjętej przez Konferen-

²¹ Dz.U. z 1984 r. Nr 61, poz. 318, 319.

²² Dz.U. z 1977 r. Nr 15, poz. 61.

²³ T.j. Dz.U. z 2016 r. poz. 761.

²⁴ Dz.U. z 1984 r. Nr 39, poz. 201.

cję Ogólną Międzynarodowej Organizacji Pracy w Genewie 23.2.2006 r. – MLC²⁵, niededykowanej bezpośrednio bezpieczeństwu morskemu, ale pośrednio mającej wpływ na jego poziom. Natomiast dla drugich z nich w płaszczyźnie prawa międzynarodowego kluczowe pozostają regulacje dotyczące zwalczania piractwa i terroryzmu, dla których zasadniczymi ramami prawnymi są postanowienia Konwencji w sprawie przeciwdziałania czynom przeciwko bezpieczeństwu żeglugi, podpisanej w Rzymie 10.3.1988 r. (SUA)²⁶ i wspomnianego już Kodeksu ISPS (będącego jedyną mającą wymiar *security* częścią konwencji SOLAS), a także kwestie związane z nielegalnym przekraczaniem granic morskich. Podział taki wywieść można także bezpośrednio z tytułu konwencji SUA.

Ze wskazanych wyżej względów dotyczących źródeł i charakteru zagrożeń dla bezpieczeństwa morskiego oraz odmienności przyjmowanych środków zaradczych, prowadzone w pracy analizy zawężone zostały do materii bezpieczeństwa w znaczeniu *safety*. Niemniej należy zaznaczyć, że wspólnym mianownikiem dla definiowania pojęcia „bezpieczeństwa” jest stan wolności od zagrożeń oraz stan pewności i spokoju zaś samo pojęcie bezpieczeństwa na morzu odnosi się także – w szczególności od czasu zamachu dokonanego na World Trade Centre – do instrumentów zapobiegania i zwalczania zagrożeń intencjonalnych, obejmujących konieczność angażowania sił obronnych państwa.

Na potrzeby pracy bezpieczeństwo morskie zdefiniowane zostało jako bezpieczeństwo działalności ludzkiej na morzu, obejmujące zapobieganie i minimalizowanie występowania wypadków na morzu. Zakres przedmiotowy bezpieczeństwa morskiego określono zaś w powiązaniu z katalogiem chronionych w jego ramach dóbr. Termin ten początkowo obejmował regulacje mające na celu minimalizowanie zagrożeń wynikających z charakteru samego morza jako żywiołu (ang. *perils of the sea*) oraz z działalności innych użytkowników morza, zwiększających ryzyko kolizji. Pierwotnie wiązał się zatem wyłącznie ze zwiększeniem bezpieczeństwa życia ludzkiego oraz zmniejszeniem ryzyka związanego z utratą statku czy ładunku i dotyczył aspektów nawigacyjnych i technicznych mających na celu ograniczanie i minimalizowanie klasycznych niebezpieczeństw morza. W konsekwencji normy prawne dotyczące bezpieczeństwa morskiego regulowały jedynie kwestie związane z bezpieczeństwem statku morskiego w znaczeniu technicznym i jego zdolności do żeglugi, bezpieczeństwa nautycznego, właściwej obsady załogowej oraz ratownictwa morskiego. Regulacje te, poza normami dotyczącymi ratownictwa morskiego, miały charakter prewencyjny. Od wielu lat w unormowaniach międzynarodowych zauważalny jednak jest stały trend do rozszerzania pojęcia bezpieczeństwa morskiego o kwestie związane z ochroną środowiska morskiego.

Bezpośrednim bodźcem dla włączenia środowiska morskiego do katalogu chronionych w prawie morskim dóbr była skala zagrożeń jakie wiązały się z rozpoczęciem ery eksploatacji tankowców w latach 60. ubiegłego wieku. Nieodwracalność szkód powsta-

²⁵ Dz.U. z 2013 r. poz. 845 ze zm.

²⁶ Dz.U. z 1994 r. Nr 129, poz. 635.

łych w wyniku zanieczyszczeń olejowych znacząco wpłynęła na aksjologię prawa morskiego i hierarchię wartości chronionych w prawie morskim, a samo prawo bezpieczeństwa morskiego uległo stosownemu rozszerzeniu, tak aby minimalizować ryzyko zanieczyszczeń środowiska morskiego w efekcie działalności morskiej człowieka. Wypadek tankowca *Torrey Canyon* w 1967 r. i spowodowane w konsekwencji katastrofalne zanieczyszczenie wybrzeża brytyjskiego²⁷, uzmysłowiły skalę zagrożeń dla środowiska morskiego zanieczyszczeniami olejowymi i doprowadziły do jednej z bardziej radykalnych zmian aksjologicznych w historii prawa morskiego. *Hugo Grocjusz* kreując zasadę wolności mórz, niewątpliwie nie mógł przewidzieć bezbronności morza wobec zagrożeń żeglugi XX w. Konieczność ochrony samego morza, a nie tylko interesów słabszych państw morskich przed silniejszymi, stała się więc jednym z kluczowych elementów zmiany aksjologii prawa morskiego i intensywnego rozwoju jego publiczno-prawnej części.

Prawo ochrony środowiska morskiego jest jednak częścią międzynarodowego prawa ochrony środowiska i jako takie obejmuje ogromną materię zmierzającą do zapobiegania negatywnemu wpływowi morskiej działalności człowieka na środowisko. Znaczna część tych regulacji pozostaje bez wpływu na bezpieczeństwo żeglugi. Przykładem są m.in. postanowienia dotyczące zakazu stosowania toksycznych systemów przeciwporostowych na statkach²⁸, postanowienia dotyczące zarządzania wodami balastowymi²⁹, postanowienia zmierzające do zapewnienia ekologicznych standardów złomowania statków³⁰ czy będące częścią – uznawanego obecnie za wyodrębniony dział prawa – prawa klimatycznego³¹, regulacje dotyczące ochrony warstwy ozonowej poprzez redukcję emisji siarki ze statków³². Ich znaczenie dla podniesienia poziomu bezpieczeństwa żeglugi jest znikome lub żadne. Przyjęte w pracy założenie analizy prawa bezpieczeństwa morskiego z perspektywy czynników ryzyka, a nie przedmiotu regulacji, prowadzi do wyłączenia wspomnianych aspektów ochrony środowiska morskiego z zakresu prowadzonych badań. Tym samym, mimo, że kwestie minimalizowania negatywnego wpływu działalności człowieka na środowisko morskie są przedmiotem re-

²⁷ Wypadek *Torrey Canyon* w braku systemowych rozwiązań dotyczących działań podejmowanych w takich sytuacjach, zakończył się zbombardowaniem wraku przez brytyjskie lotnictwo, tak aby doprowadzić do wypalenia się ropy unoszącej się na powierzchni morza, co uznano wówczas za najlepsze rozwiązanie.

²⁸ Konwencja z 5.10.2001 r. w sprawie kontroli systemów przeciwporostowych na statkach (konwencja AFS) (Dz.U. z 2008 r. Nr 134, poz. 851).

²⁹ Konwencja o kontroli i postępowaniu z wodami balastowymi i osadami na statkach przyjęta w 13.2.2004 r. (konwencja BWM).

³⁰ Międzynarodowa konwencja o bezpiecznym i ekologicznie racjonalnym recyklingu statków sporządzona 15.5.2009 r. (konwencja z Hongkongu).

³¹ Załącznik VI konwencji MARPOL.

³² Zob. *J. Ciechanowicz-McLean*, Prawo ochrony klimatu, Warszawa 2016; *M. Adamczak-Reptecka*, Odpowiedzialność odszkodowawcza za szkody klimatyczne z perspektywy prawa Unii Europejskiej, Gdańsk 2017.

gulacji międzynarodowych, w tym IMO, nie można uznać, że prowadzą do podniesienia poziomu bezpieczeństwa żeglugi. W konsekwencji w pracy omawiane są jedynie te wymogi zmierzające do ochrony środowiska morskiego, które mają wpływ na standardy bezpieczeństwa żeglugi i minimalizują czynniki ryzyka wystąpienia wypadku na morzu. Zaznaczyć przy tym należy, że zgodnie z intencją regulacji IMO, wypadkiem morskim jest także zdarzenie prowadzące do zanieczyszczenia środowiska.

Zgodnie z powyższym w pracy analizie poddano regulacje zmierzające do podniesienia poziomu bezpieczeństwa statku, ludzi, ładunku i środowiska morskiego w zakresie wymogów technicznych – konstrukcyjnych i wyposażeniowych oraz operacyjnych mających prowadzić do eliminacji wystąpienia błędów ludzkich, regulacje dotyczące wymogów nawigacyjnych oraz regulacje odnoszące się do mechanizmów kontroli nad właściwym stosowaniem obowiązujących standardów. Analizom regulacji zmierzającym do minimalizowania ryzyka zanieczyszczenia środowiska morskiego poświęcono osobne podrozdziały w rozdziałach dotyczących bezpieczeństwa konstrukcyjnego i wyposażeniowego statków (rozdział IV), a także czynnika ludzkiego (rozdział V) w zakresie, w którym mają one znaczenie dla stosowania standardów mających wpływ na podniesienie poziomu bezpieczeństwa żeglugi.

Za nowy i istotny element podnoszenia poziomu bezpieczeństwa morskiego uznane w pracy ponadto zostały instrumenty zapewniające kompensację szkód powstałych w wyniku lub w związku z eksploatacją statku. Mimo ich zasadniczo cywilnoprawnego celu, jakim jest niewątpliwie zapewnienie kompensacji szkód, szerokie ich stosowanie w konwencjach IMO, a ostatnio także w konwencji MLC przyjętej pod auspicjami Międzynarodowej Organizacji Pracy (ILO), prowadzi do wniosku o postrzeganiu ich przez obie organizacje w kategoriach instrumentu podnoszącego poziom bezpieczeństwa na statku i statku.

Dysertacja składa się z pięciu rozdziałów opatrzonych wprowadzeniem i zakończeniem.

W rozdziale I pracy, zatytułowanym „Pojęcie, przedmiot i ewolucja regulacji dotyczących bezpieczeństwa morskiego” przedstawiony został rozwój instytucji prawnych zmierzających do zapobiegania niebezpieczeństwom morza i zwiększenia poziomu bezpieczeństwa morskiego. Analiza ta dokonana została na tle ogólnych tendencji rozwojowych prawa morskiego. Punktem wyjścia jest przedstawienie specyfiki prawa morskiego w ogólności i prawa bezpieczeństwa morskiego w szczególności. Z perspektywy nauki prawa morskiego podkreślić należy dokonaną na kartach rozdziału I, próbę odтворzenia zmieniających się w czasie modeli regulacji bezpieczeństwa morskiego oraz zilustrowanie przyczyn i kierunku ich ewolucji. Walorem przeprowadzonej analizy jest wskazanie przyczyn zmian w podejściu regulacyjnym na przestrzeni wieków oraz specyfiki rozwiązań przyjmowanych w prawie morskim, w tym dotyczących bezpieczeństwa morskiego. Zdecydowanie największy wpływ na omawiane regulacje miały zmiany w zakresie techniki żeglugi i możliwości podejmowania skutecznych działań zaradczych wobec niebezpieczeństw morza. Wyeksponowanie dążenia do uniwersalności przyjmowanych regulacji w całym poddanym analizie okresie – od starożytności po

czasy współczesne – stanowi dodatkową wartość proponowanych w rozdziale I modeli regulacyjnych. Ważnym elementem prowadzonych analiz jest także wskazanie zmieniającego się zakresu przedmiotowego pojęcia bezpieczeństwa morskiego oraz ewolucji wzajemnych relacji prywatnoprawnych i publicznoprawnych instrumentów prawa morskiego zmierzających do zwiększenia poziomu bezpieczeństwa morskiego. W rozdziale I wskazano także kluczowe współczesne źródła prawa bezpieczeństwa morskiego, będące efektem wielowiekowej ewolucji analizowanych regulacji i stanowiące wstęp do dalszych rozważań nad współczesnym prawem bezpieczeństwa morskiego.

Celem rozdziału II zatytułowanego „Podmioty prawa bezpieczeństwa morskiego” jest identyfikacja i charakterystyka ról podmiotów zaangażowanych w tworzenie regulacji dotyczących *maritime safety* oraz wskazanie przesunięcia procesu decyzyjnego z regulacji lokalnych, następnie państwowych, na poziom międzynarodowy. Prowadzone analizy wzmacniają tezę o silnej tendencji do dążenia do jednolitości w prawie morskim. Zasadnicze znaczenie dla tego rozdziału mają rozważania dotyczące zmieniających się ról podmiotów prywatnych i publicznych w zakresie stanowienia i stosowania standardów bezpieczeństwa morskiego. Analizie poddano zarówno przyczyny, jak i ewolucję wpływu podmiotów prywatnych zaangażowanych w żeglugę na standardy bezpieczeństwa morskiego. Ich wkład w rozwój klasycznych instytucji służących minimalizacji ryzyka na morzu jest – w ujęciu historycznym – bez wątpienia znaczący. Jedną z hipotez weryfikowanych w rozdziale II jest rosnące dążenie do powiązania działalności podmiotów prywatnych z celami publicznoprawnymi.

W zakresie roli podmiotów publicznych, za kluczową, w dalszym ciągu, została uznana rola państw. Niemniej, w rozdziale II zidentyfikowano zawodność tradycyjnych założeń prawa morza w zakresie kontroli stosowania standardów bezpieczeństwa morskiego jako zasadniczą przyczynę erozji roli państwa bandery statku (państwa przynależności statku). Kwestia ta, mająca zasadniczo znaczenie dla prawa morza, wpływa jednak w sposób istotny także na efektywność standardów bezpieczeństwa morskiego. Prowadzone analizy służą zidentyfikowaniu zmian w zakresie ról państw bandery, nadbrzeżnych i państw portu w zmieniającej się w ostatnich dekadach rzeczywistości żeglugowej. Rekonstrukcja nowej pozycji każdej z wymienionych kategorii państw jest niezbędna dla wskazania aktualnych słabości prawa bezpieczeństwa morskiego i określenia możliwych do przyjęcia środków zaradczych.

W rozdziale II niezbędne było także przedstawienie procesu przenoszenia decyzyjności w sprawach bezpieczeństwa morskiego z poziomu państw na poziom międzynarodowy. Konsekwentnie zidentyfikowano miejsce i rolę IMO w procesie decyzyjnym w zakresie stanowienia standardów bezpieczeństwa morskiego oraz przedstawiono mechanizmy ich tworzenia i dotychczasowy dorobek IMO. Za konieczne uznano także wskazanie rosnącej roli standardów regionalnych bezpieczeństwa morskiego i ich wpływu na przyjmowane globalnie rozwiązania. Z tych względów analizie poddano pakiety bezpieczeństwa morskiego Unii Europejskiej oraz ich wpływ na globalne regulacje dotyczące bezpieczeństwa morskiego.

Rozdziały III–V poświęcono analizie regulacji prawnych zmierzających do minimalizowania czynników ryzyka w żegludze. Rozdział III zatytułowany „Bezpieczeństwo nawigacyjne”, zgodnie z tytułem dotyczy zasad bezpiecznej nawigacji, rozdział IV noszący tytuł „Standardy techniczne bezpieczeństwa morskiego” dotyczy zasad bezpieczeństwa budowy i wyposażenia statków, zaś rozdział V zatytułowany „Czynnik ludzki w prawie bezpieczeństwa morskiego” – kwestii związanych z bezpieczeństwem zależnym od jakości pracy świadczonej na morzu. Podstawową hipotezą badawczą weryfikowaną w tych częściach pracy jest kompleksowość regulacji wchodzących w zakres bezpieczeństwa morskiego. Tym samym przyjęto założenie, że obejmuje ona występujące obecnie relewantne czynniki ryzyka w żegludze i mechanizmy ich minimalizowania oraz rosnący zakres wzajemnych zależności między konwencjami dedykowanymi standardom konstrukcyjnym, nawigacyjnym oraz dotyczącym czynnika ludzkiego.

Rozdział III poświęcono zagadnieniom bezpieczeństwa nawigacyjnego jako pierwszemu mechanizmowi regulacji nowożytnych mających na celu zmniejszenie ilości kolizji na morzu. Materia bezpieczeństwa nawigacyjnego początkowo zawężona do tzw. reguł prawa drogi morskiej, zmierzających do minimalizowania ryzyka kolizji statków, jest obecnie przedmiotem regulacji obejmujących także instrumenty kontroli ruchu statków, wpływając na poziom nadzoru nad obszarami morskimi. Tym samym prowadzone analizy objąć musiały nie tylko standardy bezpieczeństwa *stricte* nawigacyjnego, ale także nowe instrumenty, uznawane przez IMO za dział bezpieczeństwa nawigacyjnego, odnoszące się do wymogów dotyczących działań państw nadbrzeżnych i doposażających je w nowe kompetencje.

W rozdziale IV uwagę skupiono na analizie wpływu standardów technicznych na poziom bezpieczeństwa morskiego. Rozwój technologiczny, jak wspomniano już wyżej, jest jednym z kluczowych czynników rozwoju ram prawnych dotyczących bezpieczeństwa żeglugi. Pierwszymi stosowanymi środkami zmierzającymi do podniesienia poziomu bezpieczeństwa morskiego były zasady prawidłowej konstrukcji statków, zapewniające im możliwie najlepszą stateczność i umożliwiające przeciwstawienie się niebezpieczeństwom morza. Wymogi konstrukcyjne bez wątpienia stanowią warunek wstępny dla bezpiecznej eksploatacji i nawigacji statku. Uzupełnione są one wymogami bezpiecznej nawigacji określonymi w konwencji COLREG i wzmocnione wymogami konwencji LL. Dopełnieniem regulacji są wymogi dotyczące reakcji na wypadki morskie oraz prowadzenia działań ratowniczych. Dla każdego z tych etapów – budowy, eksploatacji i reakcji na wypadki morskie – prawo międzynarodowe stanowi minimalne standardy, z wiodącą rolą konwencji SOLAS.

Celem rozważań prowadzonych w rozdziale czwartym była rekonstrukcja modelu regulacji dotyczących standardów technicznych, kluczowych dla bezpieczeństwa statków. W tym celu analizie poddano nie tylko ewolucję standardów materialnoprawnych dotyczących budowy i wyposażenia statku, ale także przyczyny i zakres zmiany podejścia regulacyjnego IMO, z następczego na wyprzedzający.

Kolejny, rozdział V publikacji dotyczy wpływu kwalifikacji i kondycji marynarzy na poziom bezpieczeństwa morskiego, określanej w doktrynie jako tzw. wpływ czyn-

nika ludzkiego na poziom bezpieczeństwa morskiego. Rozdział ten usytuowany został w pracy jako ostatni ze względu na fakt, że regulacje prawne dotyczące czynnika ludzkiego stanowione były chronologicznie jako ostatnie spośród tych, które uznawane są za kluczowe dla bezpieczeństwa morskiego. Refleksja nad potrzebą ich wprowadzenia pojawiła się w efekcie mających miejsce wypadków, których przyczynami nie były, ani zawodność konstrukcji lub wyposażenia statku, ani żywioł morski, lecz właśnie błąd ludzki. Kluczowe w tym zakresie są regulacje dotyczące minimalnych standardów dotyczących szkoleń marynarzy oraz warunków pracy na statku zawarte w dwóch konwencjach międzynarodowych – konwencji IMO o wymaganiach w zakresie wyszkolenia marynarzy, wydawania świadectw oraz pełnienia wacht (STCW) oraz konwencji ILO – MLC. Istotne są także elementy dotyczące postrzegania kwestii organizacji pracy na statku, wymaganych procedur bezpieczeństwa oraz tworzenia tzw. kultury bezpieczeństwa, znajdujących swój legislacyjny wyraz w Międzynarodowym Kodeksie zarządzania bezpieczną eksploatacją statków i zapobiegania zanieczyszczeniu, przyjętym rezolucją IMO A.741 (18) z 4.11.1993 r. (ISM), będącym częścią podstawowej dla bezpieczeństwa morskiego konwencji międzynarodowej – SOLAS. Przeprowadzone w rozdziale V analizy zmierzają do zobrazowania ewolucji postrzegania przez IMO znaczenia czynnika ludzkiego dla bezpieczeństwa statków i szerzej – bezpieczeństwa morskiego oraz przedstawienia procesu i znaczenia humanizacji pracy na morzu.

W Zakończeniu, ostatniej merytorycznej części publikacji, stanowiącej podsumowanie przeprowadzonych analiz, dokonana została próba syntezy standardów bezpieczeństwa morskiego wraz z ich ogólną oceną i identyfikacją przełomowych zmian dokonujących się w podejściu regulacyjnym IMO w zakresie prawa bezpieczeństwa morskiego. W oparciu o poszczególne komponenty stanowiące ramy prawne bezpieczeństwa morskiego formułowana jest teza o kompleksowości i spójności prawa bezpieczeństwa morskiego, pozwalająca na uznanie istnienia systemu prawa bezpieczeństwa morskiego *in statu nascendi*.

Podstawę rozważań prowadzonych na kartach pracy stanowiły oryginalne akty prawne w wersji angielskiej, co było w znacznej mierze spowodowane brakiem aktualnych polskich wersji językowych kluczowych konwencji morskich IMO. Autorka korzystała także z materiałów historycznych, w tym niepublikowanych w Polsce i niedostępnych w formie elektronicznej dokumentów IMO. Było to możliwe dzięki sfiansowaniu badań przez Narodowe Centrum Nauki i dzięki życzliwej pomocy pracowników *Knowledge Centre* – jednostki badawczej biblioteki IMO w Londynie oraz prof. *David Attarda*, dyrektora Międzynarodowego Instytutu Prawa Morskiego Międzynarodowej Organizacji Morskiej na Malcie. W konsekwencji możliwe stało się uwzględnienie w niniejszej dysertacji nie tylko nieprzycaczanych w polskiej literaturze dokumentów IMO, ale także odtworzenie nowych celów regulacyjnych IMO będących wyznacznikami zmian w międzynarodowym prawie bezpieczeństwa morskiego.

Drugim kluczowym filarem przeprowadzonych analiz były doktrynalne opracowania prawników oraz, w węższym zakresie, ekonomistów. Nadmienić przy tym należy, że brak jest w literaturze polskiej i zagranicznej kompleksowego opracowania dotyczą-

cego prawa bezpieczeństwa morskiego. Wśród opracowań zmierzających do całościowego zilustrowania przedmiotowej problematyki niewątpliwie na uwagę zasługuje doskonała monografia *Henrika Ringboma* – *European Union Maritime Safety Policy and International Law*, wydana w 2008 r. Rozważania w niej prezentowane dotyczą, jednak kwestii prawnooporównawczych obejmujących legislację unijną i międzynarodową dotyczącą bezpieczeństwa morskiego, a nie stopnia kompleksowości prawa międzynarodowego w przedmiotowym zakresie. Ponadto, zauważyć należy, że w ciągu dziesięciu lat, które minęły od jej wydania, w podejściu regulacyjnym IMO nastąpiły znaczące zmiany, w tym także w zakresie poziomu akceptacji rozwiązań przyjmowanych regionalnie przez UE. Poza wspomnianą monografią, powstawały co prawda monografie poświęcone bezpieczeństwu morskemu, mające jednak charakter przyczynkowski lub podręcznikowy, takie jak: *An introduction to safety at sea Johna Bull'a* z 1966 r. i *Safety at Sea: Policies, Regulations & International Law Phillipe Boisson'a* z 1999 r. Zważywszy na dokonujące się zmiany, stwierdzić należy, że mają one jednak obecnie w dużej części walor bardziej historyczny niż ilustrujący obecny stan regulacji. W kontekście wybranych aspektów bezpieczeństwa morskiego warto wśród nowszej literatury przedmiotu wskazać monografię *Sean'a Trafforda*, *Maritime Safety. The human factor* oraz *Managing maritime safety* pod redakcją *Helle Oltedal* i *Margaret Lützhöft*.

W polskim piśmiennictwie najbardziej znaczące jest opracowanie *Mirostawa Kozńskiego* poświęcone zagadnieniom bezpieczeństwa morskiego i stanowiące część monografii wspomnianego autora zatytułowanej *Morskie prawo publiczne* wydanej w 2015 r. W pozostałych rodzimych opracowaniach, kwestia bezpieczeństwa morskiego z reguły pojawia się na marginesie prowadzonych rozważań poświęconych prawu morskemu. Z perspektywy nauk ekonomicznych i logistyki za wiodącą uznać należy monografię *Ryszarda Millera*, *Bezpieczeństwo transportu morskiego*, nie reprezentuje ona jednak perspektywy prawniczej. Zauważyć ponadto należy, że w literaturze polskiej poruszane są także zagadnienia bezpieczeństwa na morzu, a więc skupiające się w dużej części wokół problematyki związanej z ochroną morską (*maritime security*), wyłączone z przedmiotowego zakresu pracy z przytoczonych wyżej powodów³³.

Zasadniczy problem badawczy pracy wymagał wieloaspektowej analizy norm prawa międzynarodowego. W chwili obecnej kwestie bezpieczeństwa morskiego uregulowane są w licznych konwencjach międzynarodowych, z których najważniejsze to: konwencja SOLAS, Międzynarodowa konwencja o liniach ładunkowych, sporządzona w Londynie 5.4.1966 r. (LL)³⁴, konwencja COLREG, Międzynarodowa konwencja o bezpiecznych kontenerach, podpisana w Genewie 2.12.1972 r. (CSC)³⁵, konwencja STCW, Międzynarodowa konwencja o poszukiwaniu i ratownictwie morskim,

³³ Np. monografia *K. Ligęzy*, *Bezpieczeństwo morskie państwa. Zasady wykorzystywania Marynarki Wojennej*, Gdynia 2014.

³⁴ Dz.U. z 1969 r. Nr 33, poz. 282.

³⁵ Dz.U. z 1984 r. Nr 24, poz. 118.

podpisana w Hamburgu 27.4.1979 r. (SAR)³⁶, konwencja MLC. Jednak, jak już zaznaczono, także UE prowadzi bardzo intensywną politykę w zakresie podwyższania standardów bezpieczeństwa morskiego. Dorobek legislacyjny UE w zakresie bezpieczeństwa morskiego jest niezwykle bogaty. Warto wspomnieć o trzech dużych pakietach legislacyjnych, których nazwy wzięły się od imienia tankowca *Erika*, który zatonął w 1999 r. powodując katastrofę ekologiczną: pakiety Erika I, II i III przyjmowane w latach 2000–2009. Wspomniane pakiety legislacyjne stanowią próbę kompleksowej regulacji kwestii bezpieczeństwa morskiego w UE. Wzmacniają one i uzupełniają system kontroli państwa portu i wprowadzają kontrolę instytucji klasyfikacyjnych przez KE oraz wzmacniają bezpieczeństwo morskie poprzez wyższe standardy konstrukcyjne dla niektórych typów statków oraz dotyczą systemu monitorowania i informacji o ruchu statków. Ostatni z pakietów, Erika III jest najobszerniejszy, a proces jego wdrażania wciąż jeszcze trwa³⁷. W ramach przyjmowanych przez UE regulacji powołana do życia została Europejska Agencja Bezpieczeństwa Morskiego (ang. *European Maritime Safety Agency* – EMSA) z siedzibą w Lizbonie³⁸. Tym samym w prowadzonych badaniach ko-

³⁶ Dz.U. z 1988 r. Nr 27, poz. 184.

³⁷ W jego skład weszły regulacje dotyczące: zgodności z wymaganiami dotyczącymi państwa bandery (dyrektywa PE i Rady 2009/21/WE z 23.4.2009 r. w sprawie zgodności z wymaganiami dotyczącymi państwa bandery, Dz.Urz. UE L z 2009 r. Nr 131, s. 132), towarzystw klasyfikacyjnych w zakresie wspólnych reguł i norm dotyczących organizacji dokonujących inspekcji i przeglądów na statkach (rozporządzenie PE i Rady (WE) Nr 391/2009 z 23.4.2009 r. w sprawie wspólnych reguł i norm dotyczących organizacji dokonujących inspekcji i przeglądów na statkach, Dz.Urz. UE L z 2009 r. Nr 131, s. 11) i wspólnych reguł i norm dotyczących organizacji dokonujących inspekcji i przeglądów na statkach oraz odpowiednich działań administracji morskich (dyrektywa Nr 2009/15/WE z 23.4.2009 r. w sprawie wspólnych reguł i norm dotyczących organizacji dokonujących inspekcji i przeglądów na statkach oraz odpowiednich działań administracji morskich, Dz.Urz. UE L z 2009 r. Nr 131, s. 47); kontroli państwa portu (dyrektywa PE i Rady 2009/16/WE z 23.4.2009 r. w sprawie kontroli przeprowadzanej przez państwo portu, Dz.Urz. UE L z 2009 r. Nr 131, s. 57); unijnego systemu monitorowania i informacji o ruchu statków (dyrektywa PE i Rady 2009/17/WE z 23.4.2009 r. zmieniająca dyrektywę 2002/59/WE ustanawiającą wspólnotowy system monitorowania i informacji o ruchu statków, Dz.Urz. UE L z 2009 r. Nr 131, s. 101); ustanowienia podstawowych zasad regulujących dochodzenia w sprawie wypadków w sektorze transportu morskiego (dyrektywa PE i Rady 2009/18/WE z 23.4.2009 r. ustanawiająca podstawowe zasady regulujące dochodzenia w sprawach wypadków w sektorze transportu morskiego i zmieniająca dyrektywę Rady 1999/35/WE oraz dyrektywę 2002/59/WE PE i Rady, Dz.Urz. UE L z 2009 r. Nr 131, s. 114); odpowiedzialności przewoźników pasażerskich na morskich drogach wodnych z tytułu wypadków (rozporządzenie PE i Rady (WE) Nr 392/2009 z 23.4.2009 r. w sprawie odpowiedzialności przewoźników pasażerskich na morskich drogach wodnych z tytułu wypadków, Dz.Urz. UE L z 2009 r. Nr 131, s. 24) oraz ubezpieczeń armatorów od roszczeń morskich (dyrektywa PE i Rady 2009/20/WE z 23.4.2009 r. w sprawie ubezpieczenia armatorów od roszczeń morskich, Dz.Urz. UE L z 2009 r. Nr 131, s. 128).

³⁸ Jest ona wyspecjalizowana agencją unijną, której zadaniem jest współpraca z państwami członkowskim UE, w zakresie bezpieczeństwa morskiego, koordynacja, opracowywanie, wdrażanie oraz nadzór nad stosowaniem norm prawnych dotyczących bezpieczeństwa morskiego. Ma

nieczne było wyraźne podkreślenie znaczenia regulacji UE i ich wpływu na regulacje o zasięgu globalnym.

Opisane wyżej analizy wymagały podejścia komparatystycznego, szczególnie istotnego w kontekście unijnych aktów prawnych odmiennie regulujących kwestie związane z bezpieczeństwem morskim aniżeli wskazane w pracy normy kreowane przez Międzynarodową Organizację Morską.

Niezbędne było prowadzenie badań dogmatycznoprawnych pozwalających na rekonstrukcję kluczowych dla prawa bezpieczeństwa morskiego instytucji. W tym celu, obok wspomnianej już metody komparatystycznej wykorzystane zostały typowe dla nauk prawnych i praktyki prawa metody wykładni: językowa, systemowa i funkcjonalna. W odróżnieniu od standardowej metodyki interpretacji tekstu prawnego, na plan pierwszy wysunęły się interpretacja systemowa i funkcjonalna. Ta pierwsza wzmocniona metodą komparatystyczną umożliwiła stworzenie spójnego pod względem hierarchicznym systemu norm prawa bezpieczeństwa morskiego. Wykładnia funkcjonalna, przy szczególnym nacisku na kwestie aksjologii, umożliwiła zaś dodatkowe wsparcie wspomnianego systemu dzięki osadzeniu go w spójnym i stosunkowo łatwo rekonstruowalnym systemie wartości.

Szczególnie przydatna dla celów stworzenia modelu teoretycznego prawa bezpieczeństwa morskiego okazała się szeroko wykorzystywana w badaniach teoretycznych i filozoficznoprawnych, metoda hermeneutyczna. Dzięki jej zastosowaniu możliwe stało się szerokie zidentyfikowanie pozaprawnych czynników wpływających na kształt normy prawnej, zarówno w wymiarze jej tworzenia, stosowania, jak i przestrzegania. W przypadku norm składających się na system prawa bezpieczeństwa morskiego szczególne znaczenie ma ciągłość (tradycja) prawa morskiego, czynniki ekonomiczne i gospodarcze wpływające na sposób uprawiania żeglugi oraz czynniki społeczne istotne dla stosunków pracy na morzu.

W ostatnim z wymienionych aspektów, wartościowe dla określenia przyczyn i oceny efektywności regulacji dotyczących czynnika ludzkiego, okazało się uwzględnienie dorobku nauk socjologicznych, ze szczególnym uwzględnieniem nauk behawioralnych. Aby zidentyfikować najefektywniejsze mechanizmy regulacyjne, zastosowano metody jakościowe uwzględniające szeroki kontekst pracy na statku i czynniki wpływające na podejście marynarzy do procedur bezpieczeństwa.

W rozdziale I szczególnie wartościowa okazała się ponadto metoda historycznoprawna, umożliwiająca właściwe przedstawienie genezy i ewolucji kluczowych dla dysertacji instytucji prawnych. Ponadto, jej zastosowanie umożliwiło osadzenie materii bezpieczeństwa morskiego w szerokim kontekście rozwoju technologii i społeczeń-

ona zatem bardzo szerokie kompetencji, a swoje zadania realizuje zarówno na etapie projektów legislacyjnych, jak i stosowania prawa. Jej kompetencje ponadto obejmują także kwestie związane z ochroną środowiska morskiego, badaniem wypadków morskich i monitorowaniem ruchu statków oraz sytuacji na morzu; rozporządzenie PE i Rady z 27.6.2002 r. ustanawiające Europejską Agencję Bezpieczeństwa Morskiego (Dz.Urz. UE L z 2002 r. Nr 208, s. 1).

stw, sformułowanie wniosku o ciągłości rozwoju prawa morskiego oraz podkreślenie istniejącego silnego trendu wiązania standardów bezpieczeństwa morskiego z rozwojem technologii.

* * *

Ostateczny kształt publikacja zawdzięcza bez wątpienia wsparciu Narodowego Centrum Nauki, które otworzyło mi możliwości prowadzenia badań w zakresie systemu prawnego bezpieczeństwa morskiego w wiodących ośrodkach naukowych w Europie oraz współpracy z wybitnymi znawcami tematu. Pragnę również wyrazić wdzięczność *Panu Profesorowi Wojciechowi Adamczakowi* za cenne uwagi zawarte w recenzji wydawniczej, a także za wprowadzenie mnie w zagadnienia prawa morskiego oraz wieloletnie wsparcie i pomoc w zmaganiach naukowych.

Praca nad książką nie byłaby możliwa bez wsparcia i wyrozumiałości moich najbliższych – Rodziców i Dzieci, którym pragnę podziękować.

Szczególne podziękowania kieruję dla mojego *Męża Oktawiana*, którego miłość, cierpliwość, wsparcie i życzliwa krytyka w czasie wielogodzinnych dyskusji, stanowiły dla mnie źródło siły, inspiracji i wytrwałości w pracy nad niniejszą książką i stanowią ich źródło każdego dnia.