

MIROSLAW H. KOZIŃSKI

WPLYW KONWENCJI O PRAWIE MORZA (UNCLOS) NA PRAWO BEZPIECZEŃSTWA MORSKIEGO

W artykule dokonano porównania regulacji zawartych w konwencji o prawie morza z 1982 r. (United Nations Convention on the Law of the Sea – UNCLOS) z licznymi aktami prawa międzynarodowego w zakresie bezpieczeństwa morskiego opracowanymi przez Międzynarodową Organizację Morską (IMO).

Podkreślono ścisłe relacje między konwencją UNCLOS, zawierającą normy o charakterze ogólnym, stanowiące rodzaj wytycznych dla legislacji morskiej, a uregulowaniami IMO, mającymi charakter szczegółowy, niekiedy wręcz techniczny. W zakresie objętym analizą wyeksponowano zwłaszcza konwencje: SOLAS, COLREG, STCW, SAR, a także wiele tzw. kodeksów IMO i innych rezolucji tej organizacji.

Zasadniczym celem opracowania było wykazanie, że istnieją coraz silniejsze więzi między prawem morza (law of the sea) a prawem morskim (maritime law). Autor zwraca także uwagę na stan polskiego prawa bezpieczeństwa morskiego i wyraża zaniepokojenie brakiem zainteresowania w polskiej nauce prawa problematyką morskiego prawa administracyjnego.

1. UWAGI WSTĘPNE

Jednym z głównych zadań Międzynarodowej Organizacji Morskiej (IMO) jest tworzenie uniwersalnych standardów w zakresie bezpieczeństwa morskiego. Trzeba podkreślić, że zakres tych regulacji jest coraz szerszy¹, o czym świadczą chociażby ostatnie dyskusje na forum tej organizacji o zmianach w konwencji SUA², czy wspólne inicjatywy legislacyjne z Międzynarodową Organizacją Pracy (ILO)³.

¹Zob. M.H. Koziniński, *Bezpieczeństwo morskie* [w:] *Prawo morskie*, t. II, cz. 1 (red. J. Łopuski), Bydgoszcz 1998, s. 91–92; tegoż: *Ustawa o bezpieczeństwie morskim*, Gdańsk 2001, s. 5.

²Por. M.H. Koziniński, *Zmiany w konwencji rzymskiej o przeciwdziałaniu bezprawnym czynom przeciwko bezpieczeństwu żeglugi Morskiej (SUA)*, *Prawo Morskie*, 2003, t. XVIII, s.101 i nast.

³M.H. Koziniński, *Próba sformułowania międzynarodowych wymagań w zakresie ochrony niektórych praw ze stosunku pracy na statku morskim*, *Prace Wydziału Nawigacyjnego Akademii Morskiej*, 2002, nr 13, s. 171 i nast.

Nie ulega jednak wątpliwości, że we współczesnym prawie, dotyczącym szeroko rozumianego użytkowania morza, coraz większego znaczenia nabiera Konwencja Narodów Zjednoczonych o prawie morza z 1982 r. (UNCLOS). Stanowi ona podstawę dla wielu szczegółowych rozwiązań prawnych, krajowych i międzynarodowych, będąc jednocześnie inspiracją dla nowych przedsięwzięć legislacyjnych. Wydaje się, że mimo wielu istniejących nadal wątpliwości⁴ odnośnie interpretacji tego obszernego aktu prawa międzynarodowego, jego znaczenie stale rośnie.

Dlatego na początku 2003 r. powstał w IMO ważny dokument⁵, który zwraca uwagę na powiązanie szeregu regulacji powstałych w IMO z konwencją UNCLOS. Stanowi on rodzaj sprawozdania z prac IMO w ostatnich latach, przy czym problematyka bezpieczeństwa morskiego wyraźnie w tym zestawieniu dominuje⁶. Wspomniane opracowanie było konsultowane z DOALOS (*Division for Ocean Affairs and Law of the Sea of United Nations*). Powyższy materiał IMO stał się zasadniczą inspiracją dla niniejszego opracowania.

Celem niniejszej pracy jest z jednej strony przełamanie mitu, że prawo morza jest jedynie częścią międzynarodowego prawa publicznego, a jego oddziaływanie na praktykę morskiego obrotu handlowego i żeglugi morskiej jest ograniczone⁷. Po drugie, wyeksponowanie ścisłych relacji pomiędzy tradycyjnymi instytucjami prawa morza a prawem bezpieczeństwa morskiego ma zwrócić uwagę na celowość nauczania nie tylko prawa morskiego, ale i prawa morza. Niestety najnowsze pomysły edukacyjne, wywodzące się m.in. z instytucji europejskich⁸, nie uwzględniają w systemie kształcenia kadr morskich tej ważnej problematyki. Być może wspomniane wyżej opracowanie IMO uzmysłowi, jak wielkie znaczenie praktyczne może mieć wiedza z zakresu prawa morza dla współczesnego marynarza i oficera marynarki handlowej, a także prawnika zajmującego się problematyką morską.

⁴ M.H. Koziński, *Wybrane problemy prawne związane z ratyfikacją przez Rzeczpospolitą Polską Konwencji o prawie morza*, Prawo Morskie, 2000, t. XIII, s. 78–94, oraz tegoż: *Jednolitość interpretacji prawa morza a oświadczenia państw ratyfikujących konwencję z Montego Bay (UNCLOS)*, Prace Wydziału Nawigacyjnego Akademii Morskiej, 2003, nr 14, s. 139–162.

⁵ *Implications of the United Nations Convention on the Law of the Sea for the International Maritime Organization*, 6.01.2003, LEG/MISC/3/Rev.1.

⁶ Poza problematyką bezpieczeństwa morskiego omawia się w tym opracowaniu także zagadnienia ochrony środowiska morskiego przed zanieczyszczeniem, problematykę odpowiedzialności za szkodę w żegludzie morskiej, a także współpracę w zakresie zagadnień morskich krajów rozwijających się.

⁷ Podkreślić trzeba, że w najnowszym opracowaniu systemowym prawa morskiego, uwzględniono także problematykę prawa morza. Zob. J. Gilas, *Status obszarów morskich [w:] Prawo morskie*, t. I (red. J. Łopuski), Bydgoszcz 1996, s. 297 i nast.

⁸ Por. M.H. Koziński, *Problematyka prawna w projekcie programu METNET (Marine Education and Training Network)*, Materiały V Sympozjum Nawigacyjnego, Gdynia 26–27.06.2003 r. (w druku). Jednocześnie jednak trzeba odnotować ważne inicjatywy Unii Europejskiej w zakresie problematyki bezpieczeństwa morskiego m.in. powołanie w dniu 5.11.2002 r. przez Parlament Europejski Komitetu Bezpieczeństwa Morskiego i Zapobiegania Zanieczyszczeniu ze Statków (COSS) oraz utworzenie w dniu 27.06.2002 r. Europejskiej Agencji Bezpieczeństwa Morskiego (EMSA).

Dodatkowo, omawiając poszczególne regulacje prawne, postaramy się odnieść do polskiego prawa morskiego, oceniając na ile uwzględnia ono unormowania międzynarodowe.

W cytowanym wyżej materiale IMO podkreśla się wkład tej organizacji w przygotowanie konwencji o prawie morza. To z inspiracji IMO, w wielu normach UNCLOS można znaleźć odniesienie do tzw. właściwej organizacji międzynarodowej (*competent international organization*), zwłaszcza w zakresie regulacji dotyczących bezpieczeństwa morskiego i ochrony środowiska morskiego. Nie ulega wątpliwości, że – skupiająca obecnie 162 państwa – Międzynarodowa Organizacja Morska ma odpowiedni autorytet międzynarodowy i kompetencję, by wypełniać treścią normatywną szereg ogólnych postanowień konwencji UNCLOS.

Konwencję z Montego Bay nazywa się *umbrella convention*, bowiem szereg jej przepisów ma charakter generalny, deklaracyjny, kierunkowy, nierzadko odsyłający do innych umów międzynarodowych lub do odpowiedniego ustawodawstwa krajowego. Bardzo często w tekście konwencji o prawie morza spotyka się zwroty typu: „applicable international rules and standards”, „internationally agreed rules, standards and recommended practices and procedures”, „generally accepted international rules and standards”, „generally accepted international regulations” etc. Jak wspomniano, to właśnie na forum IMO powstają w zakresie bezpieczeństwa morskiego owe międzynarodowe, generalne reguły i standardy. Również powszechnie stosowane wzorce i wytyczne (*soft law*) tej organizacji morskiej w dużym stopniu kształtują praktykę żeglugi morskiej.

Dla przykładu przytoczyć można kilka przepisów UNCLOS, tworzących wyraźnie pewną ramę dla szczegółowych unormowań IMO. I tak art. 21 (2) mówi o „powszechnie uznanych normach i standardach międzynarodowych” dotyczących „projektowania, budowy, składu załogi i wyposażenia statków”. Podobnie art. 211 (6c) wspomina o takich „powszechnie przyjętych międzynarodowych normach i standardach”. Mowa o międzynarodowych standardach jest w art. 60, 80, 94, a także w wielu przepisach dotyczących ochrony środowiska morskiego.

Warto ponadto przypomnieć treść art. 311 UNCLOS, rozstrzygającego relację między konwencją o prawie morza a innymi konwencjami międzynarodowymi, w tym naturalnie konwencjami IMO. Zasadą jest, że „konwencja UNCLOS nie zmienia praw i obowiązków państw, które wynikają z innych umów zgodnych z niniejszą konwencją i które nie wpływają na możliwość korzystania przez inne państwa z ich praw i wykonywania przez nie obowiązków wynikających z konwencji o prawie morza”.

2. WSPÓLZALEŻNOŚCI POMIĘDZY NORMAMI UNCLOS A LEGISLACJĄ MORSKĄ W ZAKRESIE BEZPIECZEŃSTWA MORSKIEGO

2.1. ROZSZERZENIE JURYSDYKCJI

J. Gilas słusznie podnosi, że współczesne prawo morza cechuje „dążenie do repartycji uprawnień jurysdykcyjnych między państwem bandery statku lub państwem nadbrzeżnym a państwami trzecimi”⁹. W zakresie prawa bezpieczeństwa morskiego tendencja ta jest szczególnie wyraźna; powstała tu m.in. koncepcja *port state control*¹⁰.

Wymagania bezpieczeństwa morskiego nadal winno kontrolować przede wszystkim państwo bandery (*flag state jurisdiction*). Zgodnie z art. 94 UNCLOS główne standardy międzynarodowe, których państwa muszą przestrzegać zawarte są w podstawowych konwencjach IMO z zakresu bezpieczeństwa morskiego (SOLAS 1974, LL 1966, TONNAGE 1969, COLREG 1972, STCW 1978/1995, SAR 1979)¹¹. Rezolucja IMO A.847 (20) – *Wytyczne w sprawie pomocy państwom bandery we wdrażaniu postanowień IMO*, podkreśla obowiązki państwa bandery w zakresie kontroli stosowania wymagań bezpieczeństwa morskiego. Podobnie rezolucja IMO A.914 (22) – *Środki intensyfikacji wdrażania postanowień IMO przez państwa bandery*, eksponuje rolę państwa, w którym statek jest zarejestrowany.

Trzeba w tym miejscu zwrócić uwagę na szczególnie istotny dla problematyki bezpieczeństwa morskiego art. 97 UNCLOS, który dotyczy jurysdykcji karnej w sprawach zderzeń lub innych wypadków w żegludze. Jeżeli doszło do zderzenia lub jakiegokolwiek innego wypadku w żegludze, dotyczącego statku na morzu pełnym, powodującego odpowiedzialność karną lub dyscyplinarną kapitana lub każdej innej osoby zatrudnionej na statku, to postępowanie karne lub dyscyplinarne przeciwko takiej osobie może być wszczęte tylko przed odpowiednimi władzami państwa bandery. *A contrario* jeśli do wspomnianych zdarzeń doszło na innych akwenach morskich, zasada wyłączności jurysdykcji państwa bandery nie ma zastosowania.

Postanowienia konwencji z Montego Bay w licznych przepisach dają uprawnienia do kontroli określonych wymagań bezpieczeństwa morskiego także państwom nadbrzeżnym (*coastal state jurisdiction*). Innymi słowy, za realizację standardów przygotowanych przez IMO odpowiedzialne są państwa nadbrzeżne. Przykładem może być art. 21 (1) UNCLOS, który upoważnia

⁹ J. Gilas, *op. cit.*, s. 304.

¹⁰ Por. P. Boisson, *Safety at Sea, Policies, Regulations and International Law*, Paris 1999, s. 451 i nast.; M.H. Koziński, *Morskie prawo publiczne*, Gdynia 2002, s. 112 i nast.

¹¹ Zob. bliżej M.H. Koziński, *Ustawa o bezpieczeństwie morskim...*, s. 43 i nast.

państwo nabrzeżne do wydawania własnych przepisów, zgodnych z „normami prawa międzynarodowego” dotyczących nieszkodliwego przepływu przez jego morze terytorialne (m.in. w zakresie bezpieczeństwa żeglugi, regulowania ruchu na morzu, ochrony oznakowania nawigacyjnego, ochrony kabli i rurociągów). Także art. 41 (3) UNCLOS pozwala państwu cieśninowemu na wprowadzenie szlaków morskich, systemów rozgraniczenia ruchu, zgodnych z „powszechnie uznanymi normami międzynarodowymi”, przy czym wymaga to akceptacji „właściwej organizacji międzynarodowej”. Niewątpliwie do tych norm zaliczyć można SOLAS i COLREG, zaś ową organizacją jest IMO.

Z jurysdykcją państwa nabrzeżnego mamy do czynienia także w innych przepisach UNCLOS, np. art. 35 (c), 54, 58 (2).

Najwięcej jednak uwagi należy poświęcić jurysdykcji państwa portu (*port state jurisdiction*). To właśnie wiele konwencji IMO o bezpieczeństwie morskim, w celu zwiększenia efektywności ich przestrzegania, wprowadziło prawo kontroli statków obcej bandery w portach innych państw (*port state control*). Wieloletnia praktyka dowiodła, że kontrola państwa bandery na ogół jest mniej obiektywna niż kontrola w porcie obcego państwa. Uprawnienia do egzekwowania wymagań bezpieczeństwa w stosunku do obcych statków przebywających w porcie danego kraju wprowadziły m.in. konwencje LL, TONNAGE, SOLAS, STCW, a także niektóre konwencje ILO (konwencja nr 147 ILO dotycząca minimalnych norm na statkach handlowych).

Konwencja z Montego Bay eksponuje kwestię kontroli portowej statków obcej bandery i zatrzymywania statków nie spełniających wymagań konwencyjnych, zwłaszcza w rozdziale XII dotyczącym ochrony środowiska morskiego (art. 226 UNCLOS). Istotne jest jednak przełamanie tradycyjnej koncepcji wyłączności jurysdykcji państwa bandery na rzecz jurysdykcji państwa portu¹².

Niewątpliwie te nowe tendencje prawa międzynarodowego miały wpływ na powstanie Memorandum paryskiego z 1982 r., do którego nawiązuje polska ustawa z 9 listopada 2000 r. o bezpieczeństwie morskim¹³. Obecnie system *port state control* znalazł wyraźną podstawę prawną w konwencji SOLAS (rozdział XI – 1), zaś IMO w rezolucji A.787 (19) opracowała nawet przepisy proceduralne dotyczące *port state control*.

¹²Por. B. OXMAN, *Observations on Vessel Release under in the United Nations Convention on the Law of the Sea*, International Journal of Marine and Coastal Law, 1996, vol. 11, nr 2, s. 201 i nast. oraz A. SHEARER, *Problems of jurisdiction and law enforcement against delinquent vessels*, International and Comparative Law Quarterly, 1986, vol. 35, s. 340; ten ostatni autor uważa wręcz, że jurysdykcja państwa portu w stosunku do obcych statków jest częścią „międzynarodowego prawa zwyczajowego”.

¹³Dz.U. Nr 109, poz. 1165, z późniejszymi zmianami (cytowana dalej jako u.b.m.).

2.2. KONSTRUKCJA I WYPOSAŻENIE STATKU

Art. 94 (3) UNCLOS zobowiązuje państwo bandery m.in. do zapewnienia bezpieczeństwa statku w zakresie: budowy, wyposażenia i zdatności statku do żeglugi. W tym zakresie obowiązują szczegółowe normy techniczne zawarte w rozdziałach II – 1 i II – 2 konwencji SOLAS. Trudno także nie zauważyć roli rozdziału V – *Bezpieczeństwo żeglugi*, który ostatnio został radykalnie zmodyfikowany. Do tego rozdziału konwencji SOLAS odsyłają wprost art. 27 i 29 u.b.m. Omówienie szczegółowo tej części konwencji SOLAS wymagałoby odrębnego opracowania. Wypada jednak zwrócić uwagę na nowe rozwiązania służące bezpieczeństwu morskemu. Są to tzw. „czarne skrzynki” na statkach morskich, przypominające „czarne skrzynki” na statkach powietrznych (*Voyage Data Recorder – VDR*, rez. A.861 (20)) oraz automatyczny system identyfikacyjny statków (*Automatic Identification System – AIS*, rez. A.917 (22)). Rejestratory danych z podróży VDR mają ułatwić prowadzenie dochodzeń związanych z wypadkami morskimi. AIS powinien zapewnić automatyczne przekazywanie informacji zawierających identyfikację statku, jego typ, pozycję, kurs, prędkość i tzw. „status nawigacji” (np. w drodze, na kotwicy). Konwencja SOLAS, w nawiązaniu do konwencji UNCLOS, zobowiązuje państwa nadbrzeżne do wprowadzania systemu VTS (*Vessel Traffic Services*), przyczyniającego się do „bezpieczeństwa na morzu, bezpieczeństwa i sprawności nawigacji, ochrony środowiska morskiego oraz środowiska sąsiadujących obszarów lądowych, zakładów pracy i morskich instalacji przybrzeżnych przed możliwymi niekorzystnymi skutkami ruchu statków” (rozdział V, prawidło 12 SOLAS). Od wielu lat, w ramach poprawy bezpieczeństwa żeglugi, stopniowo wprowadzano różne systemy zobowiązujące statki morskie do podawania swojej pozycji na morzu. Przykładem może być system meldunkowy zawarty w konwencji SAR oraz prawidło 11 SOLAS. Obecnie w strefach przybrzeżnych (np. na całym Morzu Bałtyckim) działać będą elektroniczne stacje kontrolne, automatycznie rejestrujące pozycję statku wyposażonego w system AIS. Niestety, w prawie polskim brakuje wielu przepisów wykonawczych do u.b.m. i mimo wejścia w życie systemu AIS, z jego realizacją w naszym kraju mogą być zasadnicze problemy praktyczne. W urzędzenia AIS winny być wyposażone statki o tonażu ponad 300, uprawiające żeglugę międzynarodową i statki ponad 500, nawet jeśli takiej żeglugi nie uprawiają oraz wszystkie statki pasażerskie. Nowy rozdział V SOLAS obowiązuje na zasadzie *tacit acceptance* od 1 lipca 2002 r.

Z innych nowych regulacji wprowadzonych do konwencji SOLAS warto zwrócić uwagę na obowiązujący już Kodeks Jednostek Szybkich z 2000 r. (*High – Speed Craft Code*) i Kodeks Bezpieczeństwa Systemów Przeciwożarowych (*Code for Fire Safety Systems*). Nowe unormowania zawarte w rozdziale II – 1 konwencji SOLAS zabraniają używania na statkach azbestu. Z innych inicjatyw IMO zmierzających do zwiększenia bezpieczeństwa

na morzu wymienić trzeba eliminację substandardowych zbiornikowców. Chodzi o przyspieszenie wprowadzenia w życie art. 13g do Aneksu I w konwencji MARPOL 1973/1978, zabraniającego użytkowania zbiornikowców mających pojedynczy kadłub (*single – hull oil tankers*).

Art. 94 (4) UNCLOS zobowiązuje państwa do zapewnienia, by statki ich bandery przed rejestracją, i po rejestracji w odpowiednich odstępach czasu, podlegały inspekcji dokonywanej przez wykwalifikowanego inspektora morskiego i aby posiadały na pokładzie takie mapy, wydawnictwa żeglarskie oraz wyposażenie i przyrządy nawigacyjne, jakie są potrzebne dla bezpiecznej żeglugi statku. Liczne przepisy IMO szczegółowo regulują wspomniane kwestie. Także prawo polskie w wystarczający sposób normuje wspomniane sprawy.

2.3. OBSADA STATKÓW

Art. 94 (3) UNCLOS wymaga, aby państwo bandery zapewniło konieczny dla zapewnienia bezpieczeństwa na morzu skład załogi, warunki pracy oraz szkolenia załóg, przy uwzględnieniu odpowiednich umów międzynarodowych. Ust. 4 tego przepisu wymaga zaś zapewnienia, żeby każdy statek znajdował się pod kierownictwem kapitana i oficerów posiadających odpowiednie kwalifikacje, w szczególności w zakresie sztuki żeglarskiej, nawigacji, łączności, inżynierii morskiej, przy czym skład oraz kwalifikacje załogi powinny być dostosowane do typu, rozmiarów, mechanizmów i wyposażenia statku. Konwencja UNCLOS wiele uwagi poświęca „czynnikowi ludzkiemu”, od którego przede wszystkim zależy poziom bezpieczeństwa morskiego. Wymaga ona, aby kapitan, oficerowie i we właściwym zakresie – inni członkowie załogi, dokładnie znali odpowiednie międzynarodowe przepisy dotyczące bezpieczeństwa życia na morzu, zapobiegania zderzeniom, zapobiegania, zmniejszania i kontroli zanieczyszczenia morza oraz utrzymywania łączności radiowej, a także mieli obowiązek przestrzegania tych przepisów.

Niejako dla wzmocnienia prawnomiędzynarodowych obowiązków państwa bandery w zakresie objętym art. 94 UNCLOS, w przepisie znalazło się ważne sformułowanie: „Państwo jest zobowiązane do przestrzegania powszechnie przyjętych międzynarodowych przepisów, procedur i zasad praktyki oraz do podjęcia wszelkich działań koniecznych dla zapewnienia ich przestrzegania”. Przepis ten jest wyjątkowo charakterystyczny dla relacji między konwencją UNCLOS a licznymi standardami międzynarodowymi w zakresie bezpieczeństwa. Norma ta niejako wzmacnia znaczenie tych standardów. Jeśli bowiem nie mają one charakteru *hard law*, a stanowią jedynie pewne wytyczne, wzorce, zbiory praktyki międzynarodowej i jeśli są „powszechnie przyjęte”, to na mocy UNCLOS należy je wdrażać. Jest to bardzo ważna reguła ogólna prawa

międzynarodowego, polegająca na nałożeniu na państwa bandery obowiązku „sprzyjania międzynarodowym standardom bezpieczeństwa morskiego”.

Właściwej, bezpieczniejszej obsadzie statków morskich poświęconych jest wiele regulacji IMO. Przede wszystkim jest to konwencja STCW, która w nowej wersji z 1995 r.¹⁴ jest bardzo obszernym aktem prawa międzynarodowego. W polskiej u.b.m. jest ona zasadniczym standardem międzynarodowym dotyczącym „czynnika ludzkiego”, zwłaszcza w zakresie kwalifikacji kadr morskich i ich kształcenia. Poza tym prawo polskie wymienia następujące konwencje międzynarodowe: SOLAS, nr 69 ILO, nr 74 ILO. Nowelizacją z 2002 r.¹⁵ dodatkowo uzupełniono ten wykaz o konwencje ILO nr 92 i 133, a zwłaszcza postulowaną od dawna¹⁶ konwencję ILO nr 147. Nadal brakuje w u.b.m. odniesienia do konwencji ILO nr 178, dotyczącej inspekcji pracy i życia marynarzy, chociaż Polska ją ratyfikowała¹⁷.

Nie od rzeczy będzie zwrócenie uwagi na rosnące znaczenie Kodeksu ISM, stanowiącego obecnie integralną część konwencji SOLAS (rozdział IX). Międzynarodowy Kodeks Zarządzania Bezpieczeństwem jest obecnie jednym z zasadniczych czynników bezpieczeństwa morskiego. P. Boisson nie waha się zaliczyć go do największych innowacji w zakresie bezpieczeństwa morskiego w XX wieku¹⁸.

Kodeks ISM po raz pierwszy ujmuje bezpieczeństwo morskie w sposób kompleksowy, to znaczy wymaga stworzenia systemu bezpiecznego zarządzania obejmującego nie tylko statek i jego załogę, lecz także służby lądowe armatora. IMO wprowadziła bardzo szczegółowe zasady wdrażania wspomnianych wymagań bezpieczeństwa¹⁹. System ISM jest certyfikowany przez administrację morską i podlega stałemu nadzorowi, przede wszystkim w formie audytów.

W polskim prawie wewnętrznym większość wymagań dotyczących obsady statków morskich jest stosowana. Nadal jednak występują poważne braki formalne, wynikające z opóźnień w wydawaniu rozporządzeń wykonawczych do u.b.m.

¹⁴Por. R. Kramek, *The human element and the revision of the STCW Convention*, BIMCO Review, 1995, s. 223 i nast.; C. Young, *Comprehensive revision of the STCW Convention an overview*, Journal of Maritime Law and Commerce, 1995, vol. 26, nr 1, s. 3 i nast.; bezpiecznej obsady statków dotyczy rezolucja IMO A.890 (21). Integralną częścią konwencji STCW jest *Kodeks wyszkolenia marynarzy, wydawania im świadectw oraz pełnienia wacht* – Kodeks STCW, w którym część A jest obowiązkowa, a część B zalecana.

¹⁵Dz.U. Nr 240, poz. 2060.

¹⁶Por. M.H. Koziński, *Morskie prawo ...*, s.127.

¹⁷Zob. bliżej M.H. Koziński, *Celowość ratyfikacji przez Rzeczpospolitą Polską konwencji Międzynarodowej Organizacji Pracy dotyczącej inspekcji warunków pracy i życia marynarzy*, Prace Wydziału Nawigacyjnego Wyższej Szkoły Morskiej w Gdyni, 2001, nr 12, s. 235 i nast.

¹⁸P. Boisson, *op. cit.*, s. 295.

¹⁹Rezolucje A.880 (21), A.913 (22) i MSC.104 (73).

2.4. SYGNALIZACJA, ŁĄCZNOŚĆ MORSKA, ZAPOBIEGANIE ZDERZENIOM STATKÓW

W art. 94 (3) UNCLOS zawarte jest określenie, że państwa winny zapewnić bezpieczeństwo na morzu, m.in. w zakresie „używania sygnałów, utrzymywania łączności i zapobiegania zderzeniom”. Zasady międzynarodowe dotyczące sygnalizacji morskiej zawarte są przed wszystkim w konwencjach SOLAS i COLREG. Istotnym elementem praktyki międzynarodowej w tym zakresie jest także Międzynarodowy Kod Sygnałowy z 1965 r.²⁰

Niezwykle istotne znaczenie dla bezpieczeństwa na morzu mają przygotowane przez IMO zasady komunikacji radiowej, a zwłaszcza system GMDSS (*Global Maritime Distress and Safety System*), który stanowi integralną część konwencji SOLAS. Obecnie Światowy Morski System Łączności Alarmowej i Bezpieczeństwa jest jednym z zasadniczych, obligatoryjnych elementów współczesnego systemu bezpieczeństwa na morzu (system światowej łączności satelitarnej). IMO upowszechniło także inne regulacje dotyczące łączności morskiej, zwiększające bezpieczeństwo statków, jak np. system NAVTEX (przekazywanie informacji bezpieczeństwa za pomocą wąskopasmowej telegrafii dalekopisowej). Dla ułatwienia łączności morskiej, także w zakresie bezpieczeństwa, IMO opracowała anglojęzyczny Morski Słownik Frazologiczny²¹.

Z punktu widzenia bezpieczeństwa żeglugi, jednym z najważniejszych unormowań są Międzynarodowe Przepisy o Zapobieganiu Zderzeniom na Morzu z 1972 r. (konwencja COLREG). Przypomnieć trzeba, że w prawie 1(a) tej konwencji zawarta jest znana marynarzom zasada, że „prawidła niniejsze stosuje się do wszystkich statków na pełnym morzu i na wszystkich wodach z nim połączonych dostępnych dla statków morskich”. Tak więc COLREG jest stosowany na wszystkich obszarach morskich, o których mowa w konwencji UNCLOS. Konwencja ta była wielokrotnie zmieniana, dość istotne uzupełnienia zawarto w rezolucji IMO A.910 (22)²².

2.5. TRASY ŻEGLUGOWE

Związek między konwencją z Montego Bay a przepisami IMO o bezpieczeństwie morskim jest wyraźny w zakresie problematyki tras żeglugowych. Zgodnie z art. 22 (1) UNCLOS na morzu terytorialnym, państwo nadbrzeżne, jeśli jest to konieczne ze względu na bezpieczeństwo żeglugi, może żądać od obcych

²⁰ *International Code of Signals*, Rezolucja A.80 (IV), z późniejszymi zmianami.

²¹ *Standard Marine Communication Phrases*, Rezolucja A.918 (22)

²² M.in. dokonano zmian w zakresie: świateł i sygnałów, działań w zakresie uniknięcia zderzenia, oświetlenia jednostek szybkich, zasad ruchu tzw. ekranoplanów (*WIG – Wing and Ground*).

statków korzystających z prawa nieszkodliwego przepływu, aby korzystały z wyznaczonych szlaków morskich i przestrzegały systemów rozgraniczania ruchu. Natomiast art. 22 (2) upoważnia państwa nadbrzeżne do tego, aby zbiornikowce, statki o napędzie jądrowym oraz statki przewożące substancje niebezpieczne lub szkodliwe, korzystały wyłącznie z takich szlaków morskich.

Wyznaczanie tych szlaków i rozgraniczenia ruchu powinno wprowadzać dane państwo w porozumieniu z IMO i w oparciu o obowiązujące w tym zakresie regulacje (m.in. SOLAS V/8, COLREG 1(d) i 10).

W naszym piśmiennictwie zwracano uwagę na fakt nie uwzględniania w polskim prawie morskim możliwości przewidzianych w art. 22 UNCLOS²³. Pewną namiastką odpowiedniej regulacji jest najnowsza nowelizacja u.b.m.²⁴ Nowy art. 10a przewiduje, że „armator statku przewożącego ładunki niebezpieczne lub zanieczyszczające, zdążającego do portu morskiego lub na kotwiczowiska położone w polskich obszarach morskich, a także statek wychodzący z portu morskiego, jest obowiązany odpowiednio przed przybyciem lub wyjściem statku poinformować dyrektora właściwego urzędu morskiego o rodzaju przewożonego ładunku, zamierzonej trasie i czasie podróży oraz stanie bezpieczeństwa statku”. Powyższa norma jest surowo sankcjonowana, bowiem armator statku przewożącego ładunki niebezpieczne lub zanieczyszczające, za niedopełnienie obowiązku z art. 10a podlega karze do 50 000 SDR.

Także w cieśninach morskich używanych do żeglugi międzynarodowej, państwa położone nad cieśninami mogą wyznaczać szlaki morskie i wprowadzać systemy rozgraniczenia ruchu, jeżeli jest to konieczne dla zapewnienia bezpiecznego przepływu statków (art. 41 UNCLOS). Takie szlaki i systemy powinny być jednak – jak wyżej wspomniano – zgodne z uznanymi normami międzynarodowymi. Przy wyznaczaniu tych tras podobna jest rola IMO i wspomnianych wyżej przepisów.

Wzajemne relacje między prawem morza i prawem morskim widać jeszcze wyraźniej na przykładzie wód archipelagowych, a zwłaszcza tzw. prawa przejścia archipelagowym szlakiem morskim. Zgodnie z art. 53 (1) UNCLOS państwo archipelagowe może wyznaczać szlaki morskie i położone nad nimi korytarze powietrzne nadające się do nieprzerwanego i szybkiego przejścia obcych statków morskich i powietrznych przez jego wody archipelagowe i przyległe morze terytorialne lub ponad takimi wodami i morzem terytorialnym. Takie szlaki powinny odpowiadać powszechnie przyjętym regułom międzynarodowym. Skorzystanie jednak z tego unormowania wymaga od państwa archipelagowego, zgodnie z art. 53 (8), przedstawienia swoich propozycji wyznaczenia szlaków, systemów rozgraniczenia ruchu i wszelkich zmian w tym

²³ Zob. M.H. Kozinski, *Wybrane problemy prawne...*, s. 79–80.

²⁴ Nowelizacja wprowadzona ustawą z 12.09.2002 r. o portowych urządzeniach do odbioru odpadów oraz pozostałości ładunkowych ze statków (Dz.U. Nr 166, poz. 1361).

zakresie, właściwej organizacji międzynarodowej do zatwierdzenia. IMO może zatwierdzić tylko takie szlaki i systemy rozgraniczenia ruchu, co do których państwo archipelagowe wyraziło zgodę. Dopiero po takim uzgodnieniu państwo archipelagowe może podjąć decyzję o wyznaczeniu lub zmianie szlaków przechodzących przez jego suwerenne terytorium. Jest to bezprecedensowe ograniczenie państwa archipelagowego w prawie morza. Tras morskich dotyczą rezolucje IMO: A.768 (18), A.827 (19)²⁵.

Na obszarach wyłącznych stref ekonomicznych także mogą być wyznaczane określone trasy żeglugowe. Art. 60 (4) UNCLOS mówi o możliwości wyznaczania przez zainteresowane państwo tzw. stref bezpieczeństwa wokół sztucznych wysp, instalacji i konstrukcji. Strefy takie powinny być wyznaczane w taki sposób, aby nie przekraczały 500 metrów od zewnętrznych krańców, z wyjątkami dopuszczalnymi przez powszechnie przyjęte standardy międzynarodowe i zalecenia właściwych organizacji międzynarodowych. Prawo międzynarodowe nakłada na wszystkie statki obowiązek respektowania tych stref i przestrzegania wymagań międzynarodowych dotyczących żegluga w pobliżu sztucznych wysp, instalacji, konstrukcji i stref bezpieczeństwa.

2.6. STATKI O NAPĘDZIE JĄDROWYM I PRZEWÓZ NIEBEZPIECZNYCH ŁADUNKÓW

Wspominany już wyżej art. 22 (2) UNCLOS dotyczy pewnych ograniczeń w korzystaniu z prawa nieszkodliwego przepływu przez tzw. statki o specjalnej charakterystyce. Zagadnienie to było przedmiotem ożywionej dyskusji podczas prac nad konwencją z Montego Bay. Do chwili obecnej niektóre państwa stwarzają zbyt daleko idące bariery dla przejścia przez ich wody terytorialne statków powodujących potencjalnie duże zagrożenie dla interesów państwa nadbrzeżnego²⁶. Prawo morza (art. 23 UNCLOS) nakłada na statki o napędzie jądrowym lub przewożące substancje jądrowe, albo substancje o właściwościach niebezpiecznych bądź szkodliwych, korzystające z prawa nieszkodliwego przepływu, obowiązek posiadania na pokładzie dokumentów i przestrzegania specjalnych środków ostrożności przewidzianych w umowach międzynarodowych.

Bez działalności legislacyjnej IMO norma powyższa byłaby martwą literą prawa. W konwencji SOLAS zawarty jest rozdział VII regulujący przewóz niebezpiecznych ładunków, który m.in. wprowadza klasy ładunków niebezpiecznych, obowiązek ich specjalnego opakowania i oznakowania, a także odpowiedniej dokumentacji ich przewozu. W kontekście bezpieczeństwa

²⁵Zob. rezolucje IMO dotyczące: nawigacji w cieśninie Bonifacio, A.766 (18), rozgraniczenia ruchu w rejonie Finister, A.767 (18).

²⁶Zob. M.H. Koziński, *Jednolitość interpretacji prawa morza...*, s. 146 i nast.

na morzu nie do przecenienia jest praktyczne stosowanie, ściśle związanych ze wspomnianym rozdziałem, kodeksów IMO:

- Międzynarodowego Kodeksu Budowy i Wyposażenia Statków Przewożących Skroplone Gazy Luzem (*IGC Code*, Rez.MSC.5(48));
- Międzynarodowego Kodeksu Budowy i Wyposażenia Statków Przewożących Niebezpieczne Chemikalia Luzem (*IBC Code*, Rez. MSC.4 (48));
- Kodeksu Budowy i Wyposażenia Statków Przewożących Niebezpieczne Chemikalia Luzem (*BCH Code*, Rez.A.212 (VII));
- Międzynarodowego Morskiego Kodeksu Towarów Niebezpiecznych (*IMDG Code*).

Rozdział VIII konwencji SOLAS dotyczy statków o napędzie jądrowym. Jednym z wymagań prawidła 10 tego rozdziału jest posiadanie przez statki o napędzie jądrowym odpowiednich certyfikatów bezpieczeństwa. Prawidło 11 wprowadza dla takich jednostek - niezależnie od innych form kontroli - kontrolę specjalną przed wejściem do portów i w portach, w celu sprawdzenia, czy na statku znajduje się ważny certyfikat bezpieczeństwa i czy statek nie stwarza niebezpieczeństwa.

IMO niezwykle aktywnie działa w zakresie zapewnienia bezpieczeństwa na morzu w zakresie przewozu materiałów niebezpiecznych, w tym jądrowych²⁷. Warto zwrócić uwagę na Kodeks Bezpiecznego Przewozu Statkami Napromieniowanego Paliwa Jądrowego, Plutonu i Wysoko Promieniotwórczych Odpadów w Pojemnikach (*INF Code*, Rez. A.748 (18)) oraz Kodeks Bezpieczeństwa Jądrowych Statków Handlowych (Rez. A.491 (XII)).

2.7. UDZIELANIE POMOCY NA MORZU

Jednym z przepisów konwencji UNCLOS, który ma swoje odpowiedniki zarówno w morskim prawie administracyjnym, jak i w morskim prawie cywilnym, jest art. 98. Artykuł ten nakazuje państwom, by zobowiązały kapitanów statków podnoszących ich bandery do: niesienia pomocy każdej

²⁷Podkreślić należy, że w tym zakresie wyraźnie przenikają się regulacje prywatno- i publicznoprawne; na forum IMO powstały tak ważne, z punktu widzenia interesów państwa nadbrzeżnego, konwencje międzynarodowe, jak: międzynarodowa konwencja dotycząca interwencji na morzu pełnym w razie zanieczyszczenia olejami (INTERVENTION 1969), międzynarodowa konwencja o odpowiedzialności cywilnej za szkody spowodowane zanieczyszczeniem olejami (CLC 1992), międzynarodowa konwencja o ustanowieniu Międzynarodowego Funduszu Odszkodowań za Szkody Spowodowane Zanieczyszczeniem Olejami (FUND 1992), konwencja o odpowiedzialności cywilnej w dziedzinie przewozu morskiego materiałów jądrowych (NUCLEAR 1971), międzynarodowa konwencja o odpowiedzialności i odszkodowaniach za szkody związane z przewozem morskim substancji niebezpiecznych i szkodliwych (HNS 1996), międzynarodowa konwencja o odpowiedzialności cywilnej za szkody spowodowane zanieczyszczeniem olejem bunkrowym z 2001 r.

osobie na morzu znajdującej się w niebezpieczeństwie, pospieszenia z największą możliwą szybkością na pomoc osobom znajdującym się w niebezpieczeństwie, niesienia po zderzeniu pomocy drugiemu statkowi, jego załodze i pasażerom, jeśli mogą to uczynić bez narażania na poważne niebezpieczeństwo statku, załogi lub pasażerów.

Realizacją tej zasady prawa międzynarodowego jest правило V/33 konwencji SOLAS, które zobowiązuje kapitana statku znajdującego się na pozycji umożliwiającej przyście z pomocą do podążenia z pełną prędkością na pomoc, po otrzymaniu sygnału z jakiegokolwiek źródła, że ludzie znajdują się w niebezpieczeństwie. Obowiązek niesienia pomocy na morzu wynika także z art. 10 międzynarodowej konwencji o ratownictwie (SALVAGE 1989), opracowanej na forum IMO.

Odpowiednikiem wspomnianych norm międzynarodowych jest art. 60 § 1 k.m. z 2001 r. zobowiązujący kapitana statku do niesienia wszelkiej pomocy ludziom znajdującym się na morzu w niebezpieczeństwie. W kontekście głośnych w ostatnim okresie zdarzeń na morzu wydaje się, że nieudzielenie pomocy na morzu powinno być traktowane jako wypadek morski i być badane oraz sankcjonowane przez upoważnione do tego organy. W prawie polskim niestety tak nie jest²⁸.

Art. 98 (2) SOLAS wymaga, by państwa popierały tworzenie, działanie i utrzymywanie odpowiedniej i skutecznej służby poszukiwawczej i ratowniczej w celu zapewnienia bezpieczeństwa na morzu i ponad nim, a jeżeli okoliczności tego wymagają – do współdziałania w tym celu z państwami sąsiednimi. Problematyce poszukiwania i ratownictwa morskiego poświęconych jest wiele unormowań IMO. Przede wszystkim międzynarodowa konwencja o poszukiwaniu i ratownictwie (SAR 1979) oraz wspomniana konwencja SALVAGE 1989. Ta ostatnia ma charakter głównie cywilnoprawny, czyli dotyczy odpłatnego ratowania mienia na morzu, ale są w niej także elementy publicznoprawne, jak choćby powiązanie z ratownictwem ochrony środowiska morskiego. Ratownictwu poświęcone jest także wiele przepisów konwencji SOLAS. Rozdział III tej konwencji dotyczy przede wszystkim wyposażenia ratowniczego statków. Integralną częścią tego rozdziału jest Międzynarodowy Kodeks Środków Ratunkowych (*Code LSA* – Rez.MSC.48 (66)).

U.b.m. reguluje problematykę ratowania życia na morzu w rozdziale V. Powołano do życia specjalną Służbę SAR (Morską Służbę Poszukiwania i Ratownictwa), która działa zgodnie z zasadami konwencji SAR. Wydane zostały odpowiednie akty wykonawcze do u.b.m., dotyczące ratownictwa morskiego, gorzej jest z kwestią współpracy międzynarodowej w tym zakresie, do czego zachęca UNCLOS. Dotychczas nie udało się wynegocjować granic tzw. obszarów odpowiedzialności SAR i zawrzeć odpowiednich umów bilateralnych z państwami sąsiednimi.

²⁸ Zob. M. H. Kozłowski, *Morskie prawo publiczne...*, s. 91.

Zagadnieniem nie odnotowanym w cytowanym wyżej dokumencie, bowiem nie zostało ono jeszcze uregulowane przez IMO w sposób ostateczny, jest kwestia tzw. miejsca schronienia (*place of refuge*) i powołania tzw. służby MAS (*Maritime Assistance Service*)²⁹. Pomysł wyznaczania przez państwa nadbrzeżne miejsc schronienia dla statków potrzebujących pomocy wiąże się zarówno z problematyką ratownictwa morskiego, jak i ochroną środowiska. Na razie IMO przygotowuje wytyczne w tym zakresie, które uznają za miejsce schronienia „miejsce w którym statek potrzebujący pomocy może przeprowadzić działania stabilizujące jego stan i redukujące niebezpieczeństwo nawigacyjne, chroniące życie ludzkie i środowisko”. Nowa służba MAS miałaby być kolejną „służbą bezpieczeństwa morskiego, odpowiedzialną za odbiór raportów o wypadkach morskich i stanowiącą punkt kontaktowy pomiędzy kapitanem statku potrzebującego pomocy i właściwymi organami państwa nadbrzeżnego”.

2.8. BADANIE WYPADKÓW MORSKICH

Art. 94 (7) UNCLOS zobowiązuje państwa do wszczynania i prowadzenia dochodzeń, przez wykwalifikowane osoby, z powodu każdego wypadku w żegludze lub innego zdarzenia na morzu pełnym, w którym uczestniczył statek płynący pod jego banderą, jeżeli spowodowało to utratę życia lub poważne obrażenia ciała obywateli innego państwa, albo poważne uszkodzenie statków lub instalacji innego państwa, albo znaczną szkodę w środowisku morskim. Zainteresowane państwa powinny współdziałać w prowadzonym dochodzeniu w sprawie wypadku morskiego. Konwencja SOLAS w prawie 1/21 przewiduje, że właściwe organy państwowe muszą przeprowadzić dochodzenie w sprawie każdego wypadku, któremu ulegnie jakikolwiek ze statków jego bandery, podlegający tej konwencji. Podobnie inne konwencje IMO nakazują badanie wypadków morskich związanych z ich zakresem unormowań. Przykładem jest konwencja LL (art. 23), czy MARPOL (art. 12).

IMO nadaje dużą rangę badaniu wypadków morskich i obowiązkowi notyfikowania przyczyn tych wypadków, albowiem informacje te mają bezpośredni wpływ na kształt tworzonych przez tę organizację norm prawnych i wymagań technicznych³⁰.

²⁹Zob. bliżej M.H. Koziński, *Koncepcja prawna miejsca schronienia (Place of Refuge) i powołania nowej służby bezpieczeństwa morskiego – MAS (Maritime Assistance Service)*, Prace Wydziału Nawigacyjnego Akademii Morskiej, 2003, nr 15 (w druku).

³⁰Problematyce badania wypadków morskich IMO poświęciła szereg rezolucji: A.173 (ES.IV) – *Udział administracji rządowej w badaniach wypadków morskich*, A.322 (IX) – *Postępowanie w dochodzeniach dotyczących wypadków morskich*, A.440 (XI) – *Wymiana informacji w sprawach badań wypadków morskich*, A.637 (16) – *Współpraca w badaniach wypadków morskich*, a zwłaszcza A.849 (20) – *Kodeks postępowania badawczego dla katastrof i wypadków morskich*.

Polski system badania wypadków morskich, oparty na ustawie z 1 grudnia 1961 r. o izbach morskich³¹, od dawna jest przedmiotem krytyki. Obecnie jest on niejako *sub iudice* na forum międzynarodowym. Trudno zatem powiedzieć, w którą stronę pójdą zmiany obowiązujących przepisów, jednak zdaniem autora niniejszego opracowania są one niezbędne.

Nasuwa się jeszcze jedna refleksja związana z korelacją omawianych norm. Często przepisy krajowe i konwencji IMO wyraźnie uzupełniają postanowienia UNCLOS. Tak jest w wypadku omówionych kwestii pomocy na morzu, czy badań wypadków morskich. Wspomniane uregulowania konwencji z Montego Bay dotyczą bowiem jedynie obszarów morza pełnego i wyłącznych stref ekonomicznych, zaś przepisy krajowe mają zasięg w granicach jurysdykcji konkretnych państw, chociaż coraz częściej poszczególne kraje tworzą przepisy przekraczające ich granice na morzu (np. w zakresie ochrony środowiska morskiego, zwalczania przestępczości etc.).

2.9. PRZESTĘPSTWA MORSKIE

W części VII UNCLOS, dotyczącej morza pełnego, duże znaczenie mają przepisy *quasi* – karne, to znaczy normy prawa międzynarodowego zakazujące pewnych działań na morzu. Są to normy niepełne, bowiem konwencja o prawie morza nie zawiera żadnych sankcji dla sprawców zabronionych czynów. Sankcje powinny ustanowić w swoim prawie wewnętrznym państwa uczestniczące w UNCLOS. Tradycyjnie czynami przestępczymi na morzu otwartym są: przewożenie na statku morskim niewolników (art. 99), piractwo (art. 100-107), nielegalny handel narkotykami lub substancjami psychotropowymi (art. 108), nadawanie audycji bez upoważnienia (art. 109). W porównaniu z konwencjami genewskimi z 1958 r., konwencja z Montego Bay znacznie rozbudowała te przepisy, zwłaszcza dotyczące piractwa.

Zwalczaniu czynów przestępczych na morzu poświęcone są m.in. rezolucje IMO: A.738 (18) – *Środki zapobiegające i eliminujące piractwo i zbrojne napady rabunkowe na statki handlowe*, A.922 (22) – *Kodeks postępowania przy badaniu zbrodni pirackich i zbrojnych napadów rabunkowych na statki*, A.923 (22) – *Środki zapobiegające rejestracji nieistniejących statków („phantom” ships)*, A.924 (22) – *Przegląd środków i procedur zapobiegania aktom terrorystycznym zagrażającym bezpieczeństwu pasażerów, załogi i statków*.

Osobne miejsce w najnowszych pracach legislacyjnych IMO zajmuje problematyka, którą określono w literaturze „syndromem 11 września”³².

³¹ Dz.U. Nr 58, poz. 320, z późniejszymi zmianami.

³² M.H. Koziański, *Regulacje antyterrorystyczne w konwencji SOLAS*, Prace Wydziału Nawigacyjnego Akademii Morskiej, 2003, nr 14, s. 164.

Chodzi o najróżniejsze sposoby ograniczenia zagrożeń związanych z terroryzmem morskim. Jedną z ostatnich inicjatyw legislacyjnych Komitetu Prawnego IMO jest próba nowelizacji konwencji rzymskiej o przeciwdziałaniu bezprawnym czynom przeciwko bezpieczeństwu żeglugi morskiej (SUA 1988). Projektem związanym z tą nowelizacją poświęcono odrębne opracowanie³³.

Zrealizowaną już inicjatywą IMO jest kolejna nowelizacja konwencji SOLAS. Wprowadzono do niej nowy rozdział XI-2, który zawiera Międzynarodowy Kodeks Bezpieczeństwa Statków i Infrastruktury Portowej (*International Code for the Security of Ships and of Port Facilities – ISPS Code*)³⁴. Ten obszerny akt prawny wyznacza zupełnie nową sferę bezpieczeństwa morskiego na gruncie konwencji SOLAS. Podobnie jak kodeks ISM, o którym wyżej była mowa, kodeks ISPS nie zajmuje się problematyką techniczną, lecz „czynnikiem ludzkim” oraz kwestiami organizacyjno-prawnymi. Przewiduje on na statkach morskich i w portach nowe stanowiska tzw. oficerów bezpieczeństwa (ochrony) statku, firmy żeglugowej i portu. Do ich zadań należeć będzie m.in. określanie poziomu zagrożeń czynami przestępczymi, nadzorowanie planów ochrony, zapewnienie skutecznej łączności w wypadku zagrożenia, szkolenie w zakresie procedur bezpieczeństwa etc. Systemy ochrony statków, firm żeglugowych i portów będą certyfikowane przez administrację i audytowane. Poza tym kodeks ISPS wymaga dodatkowego wyposażenia statków i portów w urządzenia zabezpieczające przed działalnością przestępczą, zwłaszcza przed aktami terrorystycznymi.

3. WNIOSKI KOŃCOWE

Przedstawione wyżej uwagi nie mogą być uznane za w pełni wyczerpujące zestawienie wszystkich współzależności przepisów konwencji o prawie morza i regulacji IMO, dotyczących bezpieczeństwa morskiego. Objętość tej pracy uniemożliwiła bardziej szczegółową analizę. Z powyższego materiału wynika jednak bezspornie, że istnieje coraz silniejsza więź pomiędzy prawem morza i prawem morskim.

Prawo morskie zawsze było dyscypliną wysoce zinternacjonalizowaną, ale wydaje się, że nie sposób obecnie zajmować się współczesnym prawem morskim bez szerokiego uwzględniania zagadnień publiczno-międzynaro-

³³ M.H. Koziński, *Zmiany w konwencji rzymskiej o przeciwdziałaniu bezprawnym czynom przeciwko bezpieczeństwu żeglugi morskiej (SUA)*, Prawo Morskie, 2003, t. XVIII, s. 101 i nast.; zob. tegoż: *Sankcje za nieprzestrzeganie wymagań bezpieczeństwa morskiego i za czyny przeciwko bezpieczeństwu morskiemu*, Prawo Morskie, 1998, t. X, s. 81 i nast.

³⁴ J. Dering nazywa go "Międzynarodowym kodeksem ochrony statków i portów". Zob. J. Dering, *Nowe wymagania konwencji SOLAS 74 dotyczące ochrony statków i portów przed atakami terrorystycznymi – Kodeks ISPS*, Biuletyn Informacyjny PRS S.A., 2003, nr 2/240, s. 66.

dowych. Jak się wydaje coraz większe znaczenie norm o pochodzeniu międzynarodowym jest wyrazem rosnącej stale publicyzacji prawa morskiego³⁵. Coraz częściej przepisy typowo cywilistyczne są powiązane z unormowaniami publicznoprawnymi.

Trafna jest przeto realizowana w polskiej nauce prawa morskiego koncepcja łączenia badań z zakresu prawa morskiego i prawa morza, która od lat swój wyraz znajduje na forum Komisji Prawa Morskiego PAN.

Niestety problematyka morskiego prawa publicznego nie jest popularna wśród prawników morskich. Coraz bardziej skomplikowane koncepcje prawne, powstające m.in. na gruncie prawa bezpieczeństwa morskiego, niezbyt często są przedmiotem zainteresowania w naszej doktrynie. Niewiele jest programów badawczych doskonalących polskie morskie prawo administracyjne. Autor ma nadzieję, że przedstawione opracowanie, sygnalizujące szereg nowych problemów, wpłynie na zmianę tej niekorzystnej sytuacji w polskim prawie morskim.

THE IMPACT OF THE CONVENTION ON THE LAW OF THE SEA (UNCLOS) ON MARITIME SAFETY LAW (Summary)

The author compares regulations in the 1982 United Nations Convention on the Law of the Sea (UNCLOS) with numerous international legal regulations regarding maritime safety which were prepared by the International Maritime Organization (IMO).

The close relationship is emphasized between UNCLOS, comprised of general standards which serve as guidelines for maritime legislation, and IMO regulations, which are very specific and sometimes outright technical. The SOLAS, COLREG, STCW, and SAR conventions are considered in detail within the scope of the analyses as are many of the so-called codes and other resolutions of the IMO.

The main aim of this paper is to illustrate that the links between the law of the sea and maritime law are becoming increasingly strong. The author also discusses the state of Polish maritime safety law and expresses concern that there is a lack of interest in issues pertaining to administrative maritime law in Polish jurisprudence.

³⁵ Por. M. H. Koziński, *Morskie prawo publiczne...*, s. 8.