

DOROTA PYĆ

100 LAT OD KATASTROFY „TITANICA” – ROZWÓJ PRAWA BEZPIECZEŃSTWA MORSKIEGO

Artykuł jest poświęcony rozwojowi prawa bezpieczeństwa morskiego, który dokonał się w ostatnich stu latach od zatonięcia RMS „Titanic” w 1912 r. Katastrofa „Titanica” unaocznila rażące braki w świadomości i postępowaniu międzynarodowej społeczności morskiej. Zaniedbano wówczas podstawowe zasady bezpieczeństwa życia na morzu. Spektakularne skutki tej tragedii przyczyniły się do przyspieszenia prac nad pierwszą Międzynarodową konwencją o bezpieczeństwie życia na morzu (SOLAS 1914), która została podpisana w niespełna dwa lata po zatonięciu „Titanica”. Konwencja SOLAS 1914 stała się fundamentem budowania systemu bezpieczeństwa życia na morzu, dając początek obecnie obowiązującej konwencji SOLAS 1974. Dzisiaj można już mówić o dobrze ukształtowanym systemie bezpieczeństwa życia na morzu, który stanowi część prawa bezpieczeństwa morskiego. Na system konwencyjny bezpieczeństwa morskiego, poza konwencją SOLAS 1974 i jej protokołami, składają się kodeksy, zalecenia, wytyczne i instrukcje uchwalane pod auspicjami Międzynarodowej Organizacji Morskiej. Na szczególną uwagę zasługują dwa najnowsze kodeksy IMO: w odniesieniu do identyfikacji, oceny i zarządzania ryzykiem powstającym przy eksploatacji statków – Międzynarodowy kodeks zarządzania bezpieczną eksploatacją statków i zapobieganiem zanieczyszczeniu (kodeks ISM), natomiast w zakresie stosowania specjalnych środków bezpieczeństwa – Międzynarodowy kodeks ochrony statku i obiektu portowego (kodeks ISPS).

1. „TITANIC” – KATASTROFA SPLOTU PRZYCZYN

Tragedia RMS „Titanic”¹ to bezprecedensowy przypadek w historii transatlantyków. „Titanic”, nazywany przez armatora „pływającym pałacem”², wyrażał niezmiernie aspiracje człowieka w dążeniu do doskonałości i marzenia o potęgze. Rósł w epoce blichtru, postępu i dobrobytu. „Titanica” zbudowano w Belfaście w stoczni Harland & Wolff. Stępkę położono 31.03. 1909 r. Niecałe dwa lata później, 31.05.1911 r. liniowiec został zwodowany. Wówczas, jeszcze

¹ RMS to akronim od *Royal Mail Steamer* (Statek Poczty Królewskiej).

² Brytyjski armator The White Star Line rozpoczął działalność w 1850 r. i obsługiwał trasę australijską. W 1907 r. armator podjął decyzję o budowie trzech liniowców: „Olympica”, „Titanica” i „Britannica” jako konkurencji dla Cunard Line.

niewykończony, przerażał surową konstrukcją. W chwili wodowania był największym ruchomym obiektem zaprojektowanym przez człowieka³.

Z perspektywy czasu stosunkowo łatwo można stwierdzić, że ówczesny nieujarzmiony postęp i tempo rozwoju przytłoczyły myślenie o bezpieczeństwie morskim. Brak rozważli, zdrowego rozsądku, a także pierwotnej, zachowawczej ostrożności wobec sił natury znalazły swoje źniwo w ludzkiej tragedii. Jeżeli uznać, że nieprzeciętna skala dzieła, jakim niewątpliwie był „Titanic”, wpisuje się w schemat bezrefleksyjnej, naiwnej wiary w siłę i moc panowania człowieka nad naturą i techniką, to w tym sensie jego katastrofa świadczy o braku wyobraźni twórców. Jednak sprowadzenie tragedii „Titanica” wyłącznie do swoistej iluzji sukcesu i ludzkiej ekspansji jest zbyt dużym uproszczeniem.

„Titanic” jest przypadkiem, który zamknął się w splocie wielu przyczyn. Nałożenie się tych przyczyn doprowadziło do wypadku. W ten wypadek wielu ludzi nie mogło długo uwierzyć. Trudno jest uwierzyć, że pewna wyjątkowość dzieła legła na dnie oceanu w tak banalny sposób i w tak krótkim czasie po narodzinach. „Titanic” pokazał też skalę ludzkiej tragedii, która nie musiała być tak dramatyczna w skutkach. Ta tragedia dowiodła jednak ułomności marzeń o potędze i wytrąciła morską społeczność międzynarodową ze swoistego zadufania i zaniechania, nakazując wprowadzenie odpowiednich norm prawnych, początkowo przede wszystkim w zakresie bezpieczeństwa życia na morzu – norm o powszechnym charakterze, odpowiednio ujednoczonych dla wszystkich statków uprawiających żeglugę międzynarodową.

„Titanic” wyruszył w śróde w południe 10.04.1912 r. z Southampton do Nowego Jorku, zatrzymując się w Cherbourgu i Queenstown oraz zabierając pasażerów, pocztę i ładunek. Płynął przy dobrej pogodzie 20,5 węzła. W niedzielę 14.04.1912 r. o 23.40 uderzył w górę lodową i zatonął w niecałe trzy godziny, przelamując się. Miał na pokładzie ponad dwa tysiące ludzi, a tylko dla połowy z nich były miejsca w łodziach ratunkowych. Jednak nawet połowa z nich się nie uratowała. „Titanic” po prostu nie posiadał wystarczającej liczby łodzi ratunkowych, pomimo iż jego projektant, Thomas Andrews, nalegał, żeby było ich więcej.

Wśród przyczyn, które doprowadziły do wypadku „Titanica”, wymienia się: ignorowanie przez kapitana ostrzeżeń o górach lodowych oraz jego manewr „ster prawo na burtę” i „silnik cała wstecz” wykonany krótko po fatalnym zderzeniu z górą lodową; ignorowanie przez statki, będące w pobliżu, a w szczególności przez kapitana statku „Californian”, sygnału SOS, który krótko po północy nadawał „Titanic” (wówczas telegraf dopiero zaczął się rozwijać; „Titanic” nadawał też sygnał CQD alfabetem Morse’a, a był to sygnał alarmowy stosowany w instalacjach Marconiego); niepodjęcie na czas akcji ratunko-

³ www.encyclopedia-titanica-org.

wej. W konsekwencji doszło do katastrofy przede wszystkim o wymiarze ludzkim. Potencjalnie nie musiała być ona aż tak tragiczna w skutkach.

W chwili zderzenia z górą lodową statek doznał stosunkowo niewielkiego wstrząsu. Kiedy pasażerowie dowiedzieli się o tym, że „Titanic” tonie, część z nich mogła wyjść z założenia: „skoro zapłaciliśmy po 50 tysięcy dolarów za bilet I klasy, to przecież nic złego nie może nam się stać; mamy prawo do bezpieczeństwa”. Takie podejście również przełożyło się w pewnej mierze na mało skuteczną akcję ratunkową. Prawdopodobnie pierwsze opuszczane łodzie ratunkowe nie były nawet w połowie wypełnione ludźmi. A przecież statek tonął dwie godziny i czterdzieści minut – z dzisiejszej perspektywy wydaje się, że można było ten czas lepiej wykorzystać. Rozbitków z „Titanica” ratował statek „Carpatia”. 18.04.1912 r. „Carpatia” przypląnęła do Nowego Yorku. To właśnie wówczas wielu ludzi na nabrzeżu uświadomiło sobie skalę katastrofy „Titanica”. Z „Carpatii” wyładowano 13 łodzi ratunkowych z „Titanica” – tylko tyle zostało z największego na świecie, najpiękniejszego i zapierającego dech w piersiach statku – dumy Brytyjczyków.

Dzisiaj wiadomo, że zetknięcie z górą lodową, która rozcięła burtę „Titanica”, spowodowało dziurę o powierzchni całkowitej około 1 m². Była to jednak rysa tak niefortunnie rozciągnięta na długości 90 m, że doszło do zerwania nitów i zniszczenia grodzi wodoszczelnych. W opinii specjalistów to właśnie ta rysa na poszyciu statku stanowiła bezpośrednią przyczynę zatonięcia „Titanica”.

Za sprawą Roberta Ballarda i członków jego ekspedycji, która w 1985 r. zlokalizowała transatlantyk, a w 1986 r. przeprowadziła badania na dnie morza, na głębokości blisko 4000 m za pomocą batyskafu „ALVIN” – tytanowej kuli o średnicy 2 m, po 74 latach na wraku „Titanica” pojawili się ludzie. Okazało się, że wrak „Titanica” leży na dnie Atlantyku w dwóch oddalonych od siebie o 0,6 km częściach, a pomiędzy nimi rozrzuconych jest wiele różnego rodzaju przedmiotów codziennego użytku.

Od tragedii „Titanica” upłynęło 100 lat. Warto zadać sobie następujące pytanie: czy obowiązujący system bezpieczeństwa życia na morzu, a w szczególności wymagania dotyczące zapewnienia wykonywania prawa przez państwa-strony konwencji SOLAS 1974 w zakresie zarządzania bezpieczną eksploatacją statków, uzasadnia twierdzenie, że ryzyko zagrożenia lub utraty życia na morzu jest dzisiaj ograniczone do akceptowalnego poziomu i pozwala na utrzymanie stanu „wolności od zagrożenia” na morzu? Zważywszy na ewolucję systemu konwencyjnego SOLAS od 1914 r., nie jest to bynajmniej pytanie akademickie, zwłaszcza wtedy, gdy na wypadek „Costa Concordii”, który wydarzył się 100 lat po zatonięciu „Titanica”, spojrzysz się jak na kłamrę spinającą 10 dekad wysiłków o efektywność prawa bezpieczeństwa morskiego.

2. ROZWÓJ SYSTEMU BEZPIECZEŃSTWA MORSKIEGO

Konwencja SOLAS 1974⁴ jest jednym z czterech filarowych systemów konwencyjnych (obok konwencji: MARPOL⁵, STCW⁶, MLC⁷) i fundamentalnie najważniejszą ze wszystkich umów międzynarodowych regulujących sprawę bezpieczeństwa morskiego. Podstawowym celem SOLAS 1974 jest zapewnienie bezpieczeństwa życia na morzu przez określenie obowiązkowych wymogów dotyczących konstrukcji, wyposażenia i obsługi statków, które składają się na zarządzanie bezpieczną eksploatacją statków.

Współcześnie bezpieczeństwo definiuje się jako stan, w którym ryzyko szkody (*risk of harm*) na osobie lub zniszczenia (*damage*) środowiska i mienia jest ograniczone do akceptowalnego poziomu (*acceptable level*). Można zatem uznać, że bezpieczeństwo to „wolność od zagrożenia” (*freedom of danger*). W tym ujęciu bezpieczeństwo morskie sprowadza się do „wolności od zagrożenia” dla statku, załogi i środowiska.

Rozważania o nowoczesnym systemie bezpieczeństwa życia na morzu powinny obejmować trzy podstawowe poziomy ewentualnego zagrożenia oraz zarządzanie nimi. Są to: identyfikacja ryzyka, analiza ryzyka i ocena ryzyka. Elementami ryzyka są: występowanie niepożądanych skutków (następstwo) oraz prawdopodobieństwo wystąpienia niepożądanych skutków (niepewność).

W odniesieniu do identyfikacji ryzyka (*risk identification*) celem jest analiza bezpieczeństwa rozumianego jako uświadomione prawdopodobieństwo wystąpienia niebezpieczeństwa, do którego na razie jeszcze nie doszło; analiza ryzyka i ocena ryzyka (*risk assessment*) ukierunkowane są na zapewnienie bezpieczeństwa rozumianego jako stan, w którym ryzyko utraty życia na morzu (zaistnienie

⁴ Międzynarodowa konwencja o bezpieczeństwie życia na morzu (*International Convention for the Safety of Life at Sea – SOLAS 1974*), sporządzona w Londynie 1.11.1974 r. (Dz.U. z 1984 r., Nr 61, poz. 318 i 319, z 1986 r., Nr 35, poz. 177 oraz z 2005 r., Nr 120, poz. 1016) wraz z Protokołem z 1978 r. dotyczącym Międzynarodowej konwencji o bezpieczeństwie życia na morzu, 1974, sporządzonym w Londynie 17.02.1978 r. (Dz.U. z 1984 r., Nr 61, poz. 320 i 321) oraz Protokołem z 1988 r. dotyczącym Międzynarodowej konwencji o bezpieczeństwie życia na morzu, 1974, sporządzonym w Londynie 11.11.1988 r. (Dz.U. z 2008 r., Nr 191, poz. 1173 i 1174).

⁵ Międzynarodowa konwencja o zapobieganiu zanieczyszczaniu morza przez statki, sporządzona w Londynie 2.11.1973 r. (*International Convention for the Prevention of Pollution from Ships*) wraz Załącznikami I–V oraz Protokół z 1978 r. dotyczący tej konwencji wraz z Załącznikiem I, sporządzony w Londynie 17.02.1978 r. (Dz.U. z 1987 r., Nr 17, poz. 101) oraz Protokół z 1997 r. uzupełniający Międzynarodową konwencję o zapobieganiu zanieczyszczaniu morza przez statki, 1973, zmodyfikowaną przynależnym do niej protokołem z 1978 r. (Dz.U. z 2005 r., Nr 202, poz. 1679).

⁶ Międzynarodowa konwencja o wymaganiach w zakresie wyszkolenia marynarzy, wydawania im świadectw oraz pełnienia wacht (*International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers*), sporządzona w Londynie 7.07.1978 r. (Dz.U. z 1984 r., Nr 39, poz. 201 z późn. zmian.).

⁷ Konwencja o pracy na morzu (*Maritime Labour Convention*) z 23.02.2006 r. (Dz.U. z 2011 r., Nr 222, poz. 1324).

nia szkody w środowisku i/lub mieniu) jest ograniczone do akceptowalnego poziomu; zarządzanie ryzykiem (*risk management*) ma na celu utrzymanie stanu bezpieczeństwa, co jest równoznaczne w „wolnością od zagrożenia”. Takie podejście znalazło swój wyraz w Międzynarodowym kodeksie zarządzania bezpieczną eksploatacją statków i zapobieganiem zanieczyszczaniu (*The International Management Code for the Safe Operation of Ships and for Pollution Prevention – ISM Code*), który został przyjęty przez Międzynarodową Organizację Morską (IMO) w listopadzie 1993 r.⁸.

Przed 1914 r. regulacje dotyczące bezpieczeństwa statków dopiero się kształtowały i różniły się w poszczególnych państwach. W 1857 r. wprowadzono pierwszy Międzynarodowy kod sygnałowy (*International Code of Signals*) opracowany przez Brytyjczyków, a w 1863 r. *Rule of the Road at Sea* – porozumienie w celu unikania kolizji statków⁹, do którego początkowo przystąpiły Wielka Brytania i Francja, a później około 1885 r. Belgia, Dania, Niemcy, Japonia, Norwegia i Stany Zjednoczone.

System konwencyjny SOLAS rozwijał się etapami (zob. tabela), ale należy podkreślić, że jego korzenie są silnie związane ze skutkami ludzkiej tragedii „Titanica” sprzed stu lat.

Rozwój systemu konwencyjnego SOLAS

Data podpisania konwencji	Data wejścia w życie konwencji
SOLAS 1914 – 20.01.1914 r.	nie weszła w życie
SOLAS 1929 – 31.05.1929 r.	1.01.1933 r.
SOLAS 1948 – 10.06.1948 r.	19.11.1952 r.
SOLAS 1960 – 17.06.1960 r.	26.05.1965 r.
SOLAS 1974 – 1.11.1974 r.	15.05.1980 r.

Źródło: opracowanie własne

W niespełna dwa lata po tragedii „Titanica” podpisano pierwszą konwencję o bezpieczeństwie życia na morzu (SOLAS). Tekst konwencji SOLAS z 1914 r. składał się z ośmiu rozdziałów: I. Bezpieczeństwo na morzu; II. Statki, do których konwencja znajduje zastosowanie; III. Bezpieczeństwo żeglugi; IV. Konstrukcja; V. Radiotelegrafia; VI. Wyposażenie do ratowania życia i ochrony przeciwpożarowej; VII. Certyfikacja bezpieczeństwa; VIII. Postanowienia ogólne¹⁰. Warto wspomnieć o art. 40 rozdziału VI SOLAS 1914 zawierającym zasadę o znaczeniu fundamentalnym (*fundamental principle*) dla przedmiotu regulacji SOLAS 1914. Był on bezpośrednią reakcją na problem niewystarcza-

⁸ IMO Res. A.741(18), też zmiany do kodeksu ISM: Res. MSC.104(73), Res. MSC.179(79), Res. MSC.195(80) i Res. MSC.273(85).

⁹ C.H. Allen, *Farwell's Rules of the Nautical Road*, Naval Institute Press 2005, s. 4.

¹⁰ www.imo.org/blast/blastDataHelper.asp?data_id=11806&filename=SafetyofLifeatSeaConvention1914.pdf.

jącej liczby łodzi ratunkowych na RMS „Titanic”. Artykuł ten stanowił, że od chwili obowiązywania SOLAS 1914 liczba miejsc w łodziach ratunkowych nie może być mniejsza niż całkowita liczba przewożonych pasażerów (*At no moment of its voyage may a ship have on board a total number of persons greater than that for whom accommodation is provided in the lifeboats and the pontoon lifeboats on board*).

Wybuch I wojny światowej spowodował, że pierwsza, podpisana 20.01.1914 r., konwencja SOLAS nie weszła w życie, chociaż, jak wcześniej planowano, miało to nastąpić w rok po jej podpisaniu. Natomiast pierwszą konwencją o bezpieczeństwie życia na morzu, która weszła w życie na świecie, była SOLAS 1929. Konwencja SOLAS 1929 weszła w życie 1.01.1933 r.¹¹, po ponad dwudziestu latach od zatonięcia „Titanica”. Jej treść nie odbiegała znacząco od treści konwencji SOLAS 1914.

Sytuacja zaczęła się zmieniać pod koniec lat 30. ubiegłego wieku. Duże zmiany w zakresie techniki morskiej przyniosły czasy II wojny światowej. Okazało się, że rozwój, który wówczas nastąpił, wymagał opracowania nowej konwencji. Kolejna konwencja SOLAS została przyjęta 10.06.1948 r. i weszła w życie 19.11.1952 r. Konwencja SOLAS 1948¹² stanowiła zdecydowanie bardziej rozbudowaną wersję umowy w stosunku do SOLAS 1929. Obejmowała zakresem regulacji wiele różnych typów statków, wprowadzając szczegółowe wymagania, m.in. statki towarowe o tonażu brutto co najmniej 500 zostały zobowiązane do posiadania certyfikatów bezpieczeństwa. Było to wynikiem konieczności zapewnienia niezbędnej ochrony ludziom pracującym na statkach przewożących ładunki, bez zawężenia do statków pasażerskich.

W 1959 r. odbyło się pierwsze spotkanie Międzyrządowej Morskiej Organizacji Doradczej (*Inter-Governmental Maritime Consultative Organization – IMCO*) – obecnej Międzynarodowej Organizacji Morskiej (IMO). 17.06.1960 r. przyjęto kolejną konwencję SOLAS. Konwencja SOLAS 1960 stała się pierwszym, głównym zadaniem dla IMCO (od 1982 r. – IMO) w zakresie zapewnienia spójności prawa bezpieczeństwa morskiego z praktyką oraz podążania za rozwojem technicznym przemysłu żeglugowego. Konwencja SOLAS 1960¹³ weszła w życie 26.05.1965 r. W tym celu podjęto próbę okresowej aktualizacji konwencji SOLAS 1960. Proces wprowadzania zmian następował jednak zbyt wolno. Stało się jasne, że niemożliwe jest właściwe, a przede wszystkim terminowe, zapewnienie zgodności prawa z praktyką w systemie konwencyjnym bezpieczeństwa życia na morzu¹⁴. Ta niewydolność doprowadziła w rezultacie do konieczności opracowania nowej konwencji SOLAS.

Wcześniej, zanim podjęto prace nad tekstem nowej konwencji, podczas 22. sesji IMO w maju 1969 r. przedstawiono propozycje dotyczące poprawy metod

¹¹ www.austlii.edu.au/au/other/dfat/treaties/1936/9.html.

¹² www.austlii.edu.au/au/other/dfat/treaties/1968/7.html.

¹³ www.austlii.edu.au/au/other/dfat/treaties/1968/7.html.

¹⁴ D. Pyć, *Prawo Oceanu Światowego. Res usus publicum*, Gdańsk 2011, s. 138–143.

pracy IMO, z których najważniejsze dotyczyły procedur zmiany niektórych konwencji uchwalanych pod jej auspicjami. Problemem dla IMO było to, że większość konwencji mogła być aktualizowana za pomocą „klasycznej” procedury zmiany. Ustalono wówczas, że poprawki do konwencji o bezpieczeństwie życia na morzu SOLAS 1960 wejdą w życie po dwunastu miesiącach od dnia, w którym zmiana zostanie zaakceptowana przez dwie trzecie umawiających się państw, w tym dwie trzecie rządów reprezentowanych w Komitecie Bezpieczeństwa Morskiego (MSC). Pod koniec 1960 r. liczba stron SOLAS wynosiła 80 państw i stale rosła. Okazało się, że coraz trudniejszy stał się proces przyjmowania zmian w pożądanym terminie.

Poprawki przyjęte do wersji SOLAS z 1960 r. nie wchodziły w życie, tak jak to planowano, i nie wydawało się prawdopodobne, żeby nastąpiła pozytywna zmiana w najbliższej przyszłości. Z tego też względu, po wielu dyskusjach i rozważeniu kilku wariantów, pod koniec 1974 r. na międzynarodowej konferencji w sprawie bezpieczeństwa życia na morzu w Londynie przyjęto nową konwencję SOLAS, do której włączono procedurę „milczącej akceptacji” (*tacit acceptance*)¹⁵. W zasadzie od tej pory procedura *tacit acceptance* zaczęła być włączana w konwencji IMO głównie w odniesieniu do wnoszenia poprawek i zmian standardów technicznych. Skuteczność „milczącej akceptacji” stała się wyraźnie odczuwalna w odniesieniu do konwencji SOLAS 1974/88, która była w tym trybie wielokrotnie zmieniana. W zakresie treści technicznych konwencja SOLAS 1974/88 została niemal całkowicie przebudowana. Artykuł VIII(6)(v)(1) i (2) SOLAS 1974/88 potwierdza wolę twórców konwencji w zakresie wykorzystania procedury *tacit acceptance sensu stricto* do technicznych rozdziałów załącznika. SOLAS 1974/88 nie zawiera postanowienia analogicznego do MARPOL 1973/78 w zakresie wprowadzania nowych rozdziałów lub załączników w klasycznej procedurze¹⁶. Nie ma jednak wątpliwości, że art. VIII chroni zasadniczą część konwencji SOLAS 1974/88 i rozdział I załącznika, pozwalając na stosowanie *tacit acceptance* w innych przypadkach. W podobny sposób, jak w przypadku MARPOL 1973/78 i SOLAS 1974/88, do *tacit acceptance* podchodzi konwencja STCW 1978/95 w art. XII(8)(vi) i (vii) oraz inne międzynarodowe umowy uchwalane pod auspicjami IMO.

Konwencja SOLAS 1974 weszła w życie 25.05.1980 r. Dwukrotnie wprowadzano do niej zmiany protokołami:

- 1) protokołem z 17.02.1978 r. uchwalonym na Międzynarodowej konferencji w sprawie bezpieczeństwa zbiornikowców i zapobiegania zanieczyszczeniom (SOLAS PROT 1978), który wszedł w życie 1.05.1981 r.;

¹⁵ M.H. Koziński, *Kodeks morski 2001*, Prawo Morskie Gdańsk 2002, t. XVII, s. 16; M. Czepelak, *Umowa międzynarodowa jako źródło prawa prywatnego międzynarodowego*, Warszawa 2008, s. 106; M.H. Koziński, *Wybrane problemy związane ze zmianą umowy międzynarodowej w trybie tacit acceptance*, Prawo Morskie 2010, t. XXVI, s. 131 i nast.

¹⁶ Zob. art. 16 MARPOL 73/78.

- 2) protokołem z 11.11.1988 r. uchwalonym na Międzynarodowej konferencji w sprawie zharmonizowanego systemu nadzoru i certyfikacji (SOLAS PROT 1988), który wszedł w życie 3.02.2000 r., zastępując SOLAS PROT 1978.

W 1983 r. IMO przyjęła zmiany do rozdziału III SOLAS, które weszły w życie w 1986 r. Rozdział III SOLAS 1974 został rozszerzony z 38 do 53 prawideł, zmieniono też jego tytuł na *Life-saving appliances and arrangements* (Sprzęt i środki ratunkowe). Główne zmiany dotyczyły zapewnienia gotowości eksploatacyjnej statku i zagwarantowania najbardziej jak to możliwe, żeby w razie wypadku rozbitkowie mogli w bezpieczny sposób opuścić statek, przeżyć na morzu oraz aby ich wykryto i uratowano. Zasadnicza zmiana dotyczyła też wprowadzenia wymogu, żeby łodzie ratunkowe były zamknięte lub częściowo zamknięte i wyposażone w silnik (wprowadzono tu zróżnicowane wymogi w zależności od typu statku).

W związku z rozwojem techniki, który nastąpił w latach 80. i pierwszej połowie lat 90. ubiegłego wieku, pojawiła się konieczność wprowadzania dalszych zmian. W 1996 r. IMO przyjęła nowy rozdział III SOLAS 1974, który wszedł w życie 1.07.1998 r. Ma on zastosowanie do wszystkich statków zbudowanych od daty jego wejścia w życie. Wprowadzono m.in. obowiązek rejestracji pasażerów (nazwiska i płeć wszystkich osób na pokładzie, rozróżnienie na dorosłych, dzieci i niemowlęta do celów poszukiwania i ratownictwa) oraz wymogi dla poprawy komunikacji między załogą, a także między załogą a pasażerami. W odniesieniu do zakresu regulacji rozdziału III SOLAS 1974 szczególne wymagania techniczne wprowadził też Międzynarodowy kodeks środków ratunkowych – kodeks LSA (*International Life-Saving Appliance – LSA Code*), który obowiązuje od 1.07.1998 r. (zgodnie z prawidłem 34 rozdziału III SOLAS 1974). Kodeks LSA został wprowadzony zgodnie z poprawkami przyjętymi przez Komitet Bezpieczeństwa Morskiego IMO¹⁷. W 1992 r. weszły w życie poprawki z listopada 1988 r. wprowadzające do konwencji SOLAS system GMDSS, tzn. Światowy morski system łączności alarmowej i bezpieczeństwa (*Global Marine Distress and Safety System*)¹⁸.

W 2000 r. znowelizowano gruntownie dwa kolejne rozdziały SOLAS: rozdział II-2 „Ochrona przeciwpożarowa” oraz rozdział V „Bezpieczeństwo żeglugi”¹⁹. System konwencyjny SOLAS podlega ciągłej aktualizacji przez wprowadzanie poprawek, zmian i uzupełnień, a to z kolei wiąże się z koniecznością ciągłej pracy nad publikowaniem jego skonsolidowanych wersji, czym głównie zajmuje się IMO²⁰, a w Polsce – Polski Rejestr Statków (PRS)²¹. Ostatni ujed-

¹⁷ IMO Res. MSC.48(66).

¹⁸ www.gmdss.com

¹⁹ IMO Res. MSC.99(73).

²⁰ Zob. SOLAS, Consolidated Edition 2009, Consolidated text of the International Convention for the Safety of Life at Sea, 1974, and its Protocol of 1988: articles, annexes and certificates, IMO, London, version 1 July 2009.

nolicony przez PRS tekst konwencji SOLAS zawiera wszystkie poprawki obowiązujące na dzień 1.01.2007 r.

Obecnie system konwencyjny SOLAS 1974 odnosi się do wielu aspektów związanych z bezpieczeństwem morskim, do których zastosowanie znajdują również normy i standardy zawarte w odpowiednich kodeksach stanowiących zasadniczo integralne części konwencji SOLAS, i obejmuje m.in.:

- konstrukcję – niezatapialność i stateczność, urządzenia maszynowe i instalacje elektryczne (*construction – structure, subdivision and stability, machinery and electrical installation*) – rozdział II-1 SOLAS 1974;
- konstrukcję – ochronę przeciwpożarową, wykrywanie i zwalczanie pożarów (*construction – fire protection, fire detection and fire extinction*) – rozdział II-2 SOLAS 1974 oraz kodeksy: FSS – Kodeks bezpieczeństwa systemów pożarowych (*International Code for Fire Safety Systems – FSS Code 2000*)²² i FTP – Międzynarodowy kodeks stosowania prób ogniowych (*International Code for Application of Fire Test Procedures – FTP Code 2010*)²³. Kodeks FSS został przyjęty przez Komitet Bezpieczeństwa Morskiego IMO w celu wprowadzenia międzynarodowych standardów bezpieczeństwa systemów pożarowych i wyposażenia zgodnie z rozdziałem II-2 konwencji SOLAS 1974 i wszedł w życie 1.07.2002 r. Został zmieniony w 2008 r.²⁴ oraz w 2010 r.²⁵. Kodeks FSS stanowi zbiór wytycznych do projektowania, wykonania i prób wyposażenia przeciwpożarowego i jest również skierowany do producentów takiego wyposażenia. Stanowi on integralną część konwencji SOLAS;
- sprzęt i środki ratunkowe (*life-saving appliances and arrangements*) – rozdział III SOLAS 1974 oraz kodeks LSA – Międzynarodowy kodeks środków ratunkowych (*International Life-Saving Appliances Code – 1996*)²⁶. LSA wprowadza międzynarodowe standardy dotyczące środków ratunkowych wymaganych na podstawie rozdziału III konwencji SOLAS 1974. Kodeks LSA wszedł w życie 1.07.1998 r. i został od tego czasu zmieniony na podstawie art. VIII SOLAS 1974²⁷;
- radiokomunikację (*radiocommunications*) – rozdział IV SOLAS 1974;
- bezpieczeństwo żeglugi (*safety of navigation*) – rozdział V SOLAS 1974 oraz Międzynarodowy kodeks sygnałowy (*International Code of Signals – ICS*);
- przewóz ładunków (*carriage of cargoes*) – rozdział VI SOLAS 1974 oraz przewóz towarów niebezpiecznych (*carriage of dangerous goods*) – roz-

²¹ www.prs.pl

²² IMO Res. MSC.98(73) z późn. zmian.

²³ IMO Res. MSC.307(88).

²⁴ IMO Res. MSC.206(81).

²⁵ IMO Res. MSC.217(82).

²⁶ IMO Res. MSC.48(66).

²⁷ IMO Res. MSC.207(81), Res. MSC.218(82), Res. MSC.272(85).

dział VII SOLAS 1974, a także kodeksy: IMDG, IBC, IGC. Kodeks IMDG – Międzynarodowy morski kodeks towarów niebezpiecznych (*International Maritime Dangerous Goods Code – IMDG Code 1991*)²⁸; kodeks IBC – Międzynarodowy kodeks budowy i wyposażenia statków przewożących niebezpieczne chemikalia luzem (*International Code for the Construction and Equipment of Ships Carrying Dangerous Chemicals in Bulk – IBC Code 1990 – zharmonizowany*)²⁹; kodeks IGC – Międzynarodowy kodeks budowy i wyposażenia statków przewożących skroplone gazy luzem (*International Code for the Construction and Equipment of Ships Carrying Liquefied Gases in Bulk – IGC Code 1990 – zharmonizowany*)³⁰. Kodeks IGC przyjęto w celu wprowadzenia międzynarodowych standardów bezpieczeństwa przewozu morzem skroplonego gazu (oraz innych substancji wymienionych w kodeksie IGC) luzem. Do kodeksu IGC wprowadzono wiele zmian³¹;

- specjalne wymagania dla statków o napędzie nuklearnym (*nuclear ships*) – rozdział VIII SOLAS 1974 oraz Kodeks bezpieczeństwa statków o napędzie nuklearnym (*Code of Safety for Nuclear Merchant Ships 1981*)³²;
- zarządzanie bezpieczną eksploatacją statków (*management for the safe operations of ships*) i zapobieganiem zanieczyszczeniu – rozdział XI SOLAS 1974 oraz kodeks ISM – Międzynarodowy kodeks zarządzania bezpieczną eksploatacją statków i zapobieganiem zanieczyszczeniu (*International Management Code for the Safe Operation of Ships and Pollution Prevention – ISM Code 1993*)³³;
- specjalne środki bezpieczeństwa morskiego (*special measures to enhance maritime safety*) – rozdział XI-1 SOLAS 1974 oraz kodeks badania wypadków – Międzynarodowy kodeks standardów i zalecanych praktyk postępowania w sprawach wypadków morskich lub incydentów morskich (*Code of International Standards and Recommended Practices for a Safety Investigation into a Marine Casualty or Marine Incident – Casualty Investigation Code*)³⁴. Kodeks badania wypadków został opracowany przez Podkomitet FSI IMO (*Flag State Implementation*). Celem tego kodeksu jest ujednoczenie procedur postępowania administracji przy badaniu wypadków morskich i zdarzeń na statkach. Kodeks badania wypadków jest obowiązkowy od 1.01.2010 r., tzn. z chwilą wejścia w życie poprawek do rozdziału XI-1/6 konwencji SOLAS 1974, uchwalonych przez Komitet Bezpieczeństwa Morskiego IMO³⁵;

²⁸ IMO Res. A.716(17) z późn. zmian.

²⁹ IMO Res. MEPC.40(29) i MSC.16(58) z późn. zmian.

³⁰ IMO Res. MSC.17(58) z późn. zmian.

³¹ IMO Res. MSC.30(61), Res. MSC.32(63) i Res. MSC.59(67).

³² IMO Res. A.491(XII).

³³ IMO Res. A.741(18) ze zmian.

³⁴ IMO Res. MSC.255(84).

³⁵ IMO Res. MSC.257(84).

- specjalne środki bezpieczeństwa na morzu (*special measures to enhance maritime security*) – rozdział XI-2 SOLAS 1974 oraz kodeks ISPS – Międzynarodowy kodeks ochrony statku i obiektu portowego (*International Ship and Port Facility Security – ISPS Code 2002*)³⁶;
- środki bezpieczeństwa dla jednostek szybkich (*safety measures for high-speed craft*) – rozdział X SOLAS 1974 oraz kodeks HSC 1994 – Międzynarodowy kodeks jednostek szybkich (*International Code of Safety for High-Speed Craft – HSC Code 1994*)³⁷ i kodeks HSC 2000 – Międzynarodowy kodeks jednostek szybkich (*International Code of Safety for High-Speed Craft – HSC Code 2000*)³⁸;
- dodatkowe środki bezpieczeństwa dla masowców (*additional safety measures for bulk carriers*) – rozdział XII SOLAS 1974 oraz kodeks BC – Kodeks Międzynarodowej Organizacji Morskiej bezpiecznego przewozu stałych ładunków masowych (*Code of Safe Practice for Cargo Stowage and Securing – BC Code 1979*)³⁹. Kodeks BC został zastąpiony kodeksem IMSBC (*International Maritime Solid Bulk Cargoes Code – IMSBC Code*)⁴⁰. Kodeks IMSBC od 1.01.2011 r. jest obowiązkowy – zgodnie z postanowieniami konwencji SOLAS 1974.

3. ZARZĄDZANIE BEZPIECZNĄ EKSPLOATACJĄ STATKÓW

W późnych latach 80. ubiegłego wieku międzynarodowe standardy zarządzania w żegludze były słabo rozwinięte. Przyczynę 80–90% wypadków morskich stanowił błąd ludzki (*human error*)⁴¹. Większość wypadków jest wynikiem naruszenia podstawowych zasad bezpieczeństwa (nieprzestrzeganie prawa); wypadki są symptomami wielu przyczyn (nieefektywność kontroli); analiza wypadków potwierdza nieadekwatność stosowania procedur w praktyce (słabość zarządzania); brakuje odpowiednich szkoleń oraz świadomości ich znaczenia (edukacja i kultura bezpieczeństwa).

Dochodzenia wykazywały braki, zarówno w zakresie zarządzania statkiem na morzu, jak i z lądu. W 1987 r. Zgromadzenie IMO przyjęło rezolucję wzywającą Komitet Bezpieczeństwa Morskiego (MSC) do opracowania wytycznych zarządzania bezpieczną eksploatacją promów pasażerskich ro-ro⁴². Wypadek MF „Herald of Free Enterprise” przyspieszył prace w tym zakresie.

³⁶ SOLAS/CONF.5/34.

³⁷ IMO Res. MSC.36(63).

³⁸ IMO Res. MSC.97(73).

³⁹ IMO Res. A.434(XI) z późn. zmian.

⁴⁰ IMO Res. MSC.193(79).

⁴¹ I. Christodoulou-Varotsi, *Maritime Safety Law and Policies of the European Union and the United States of America: Antagonism or Synergy?*, Berlin-Heidelberg 2009, s. 71–72.

⁴² IMO Res. A.595(15).

W celu zapobiegania wypadkom, takim jak wywrócenie się MF „Herald of Free Enterprise” w 1987 r., wprowadzono do SOLAS 1974 wiele poprawek dotyczących: wskaźników położenia drzwi (zamknięte–otwarte), urządzeń monitorujących obecność wody, przesuwania się pojazdów, wystąpienia pożaru, wstępu nieupoważnionych osób do ładowni statku. Na przełomie lat 80. i 90. ubiegłego wieku przyjęto też kolejne poprawki dotyczące oświetlenia awaryjnego, stateczności i stateczności w stanie uszkodzonym, zamknięcia drzwi ładunkowych, przeglądów, otworów w grodziach wodoszczelnych, ochrony przeciwpożarowej.

Międzynarodowy kodeks zarządzania bezpieczną eksploatacją statków i zapobieganiem zanieczyszczaniu (*The International Management Code for the Safe Operation of Ships and for Pollution Prevention – ISM Code*) został przyjęty przez IMO w listopadzie 1993 r.⁴³. Wszedł w życie w zależności od typu statku – 1.07.1998 r. lub 1.07.2002 r. wraz z nowym rozdziałem IX SOLAS „Zarządzanie bezpieczną eksploatacją statków” (*Management for the Safe Operation of Ships*) zapewniającym zgodność konwencji SOLAS 1974 z kodeksem ISM. Kodeks ISM wprowadza międzynarodowe standardy bezpiecznego zarządzania eksploatacją statków oraz zapobiegania zanieczyszczaniu środowiska, w tym środowiska morskiego. Główne cele kodeksu ISM obejmują przede wszystkim: zapewnienie bezpieczeństwa na morzu, ochronę ludzkiego życia i zapobieganie szkodom w środowisku, a w szczególności w środowisku morskim i mieniu. Kodeks ISM prezentuje nowoczesne podejście do bezpieczeństwa morskiego, które wykształciło się wraz z rozwojem systemu bezpieczeństwa życia na morzu SOLAS⁴⁴.

Przestrzeganie kodeksu ISM jest obowiązkowe. Podstawę jego skuteczności stanowi:

- zgodność postępowania podmiotów, do których jest skierowany, z obowiązującymi normami i regulacjami odnoszącymi się do bezpiecznej eksploatacji statków i ochrony środowiska;
- efektywna implementacja i zapewnienie wykonania prawa przez administrację państwa bandery.

Jedną z funkcji kodeksu ISM jest wspieranie i zachęcanie przemysłu żeglownego, a przede wszystkim armatorów, do rozwoju kultury bezpieczeństwa (*safety culture*) przez dążenie do zgodności ich postępowania z wymaganiami konwencji międzynarodowych. Kodeks ISM nakazuje armatorom ustanowienie środków bezpieczeństwa i zapobiegania zanieczyszczeniom oraz wprowadzanie, stosowanie i rozwijanie systemów zarządzania bezpieczeństwem (*Safety Management Systems – SMSs*) przez odpowiedzialne i systematyczne podejście do zarządzania bezpieczeństwem statków na morzu i w żegludze przybrzeżnej. Pojęciem armatora kodeks określa szeroki krąg podmiotów, do którego zalicza:

⁴³ IMO Res. A.741(18).

⁴⁴ Zob. też H. R a m ę d a , *Zarządzanie bezpieczeństwem statku*, Szczecin 2009, s. 5 i nast.

właściciela statku lub jakąkolwiek inną organizację lub osobę, taką jak zarządzający statkiem lub czarterujący nieobsadzony załogą statek, która przejęła od właściciela odpowiedzialność za eksploatację statku i zobowiązała się tym samym do przyjęcia wszystkich obowiązków i odpowiedzialności wynikających z kodeksu ISM. Kodeks ISM stanowi, że w celu zapewnienia bezpiecznej eksploatacji każdego statku i utrzymania łączności między armatorem i załogą statku każdy armator powinien wyznaczyć osobę lub osoby (*designated person(s)*) na lądzie posiadające uprawnienia w zakresie monitoringu działań związanych z bezpieczeństwem i zapobieganiem zanieczyszczeniom prowadzonych na każdym statku, wykorzystania odpowiednich środków oraz wsparcia z lądu. Osoba wyznaczona ponosi odpowiedzialność za swoje działania.

System zarządzania bezpieczeństwem (*Safety Management System – SMS*) jest instrumentem mającym na celu ciągłą poprawę zdolności zarządzania bezpieczną eksploatacją statku przez personel zatrudniony w żegludze morskiej. SMS tworzy armator dla siebie i swoich statków w celu zarządzania nimi na morzu i z lądu. Można go nazwać „żywym systemem”, implikującym stałą aktualizację instrukcji i procedur przez armatora. Instrukcje armatora (zawarte również w podręczniku) obejmują wszystkie aspekty zarządzania eksploatacją statku (znajdujące wsparcie z lądu) oraz przedstawiają sposoby bezpiecznego zarządzania eksploatacją statków. SMS ma zastosowanie do wszystkich statków konwencyjnych. Podlega przeglądowi, audytowi i raportowaniu. SMS jest zaprojektowany jako uporządkowany i udokumentowany system pozwalający pracownikom armatora na skuteczną realizację jego polityki bezpieczeństwa i ochrony środowiska. Posiadanie przez statek Systemu zarządzania bezpieczeństwem (SMS) (w formie pisemnych, dostępnych na statku procedur) ma zapewnić, że cała załoga przeszła odpowiednie szkolenie i zna procedury w zakresie bezpiecznej eksploatacji statku, które muszą być stosowane w taki sposób, w jaki wymaga tego armator. Co do zasady procedury nie pozostawiają miejsca na elastyczność postępowania. Jednym z istotnych elementów zarządzania bezpieczną eksploatacją jest gotowość do podjęcia działań w sytuacjach zagrożenia. W tym celu armator powinien ustanowić procedury identyfikowania, opisywania i działania w potencjalnych sytuacjach zagrożenia na statku. SMS powinien zawierać środki zapewniające zdolność reagowania na niebezpieczeństwa.

Idea systemu zarządzania bezpieczeństwem polega na tym, że każdy członek załogi ponosi odpowiedzialność za bezpieczną eksploatację statku i ochronę środowiska. Można zatem wyróżnić pewne wartości o znaczeniu konstrukcyjnym dla SMS. Są to trzy następujące komponenty: zaangażowanie członków załogi (energia środowiska pracy), zdrowy rozsądek (współzależność wynikowa we wszystkich rodzajach prac) i dobry poziom komunikowania się (załoga–załoga, załoga–pasażer).

Rezolucją MSC.273(85) zostały wprowadzone do kodeksu ISM zmiany, które weszły w życie 1.07.2010 r. Wśród nich znalazła się zmieniona klauzula 1.2.2.2, która zawiera wymagania skierowane do armatorów w zakresie oceny

ryzyka (*risk assessment* – RA), obejmującego statek, personel oraz środowisko, powstającego w związku z eksploatacją statku.

Przed zmianami, które weszły w życie w 2010 r. cele kodeksu ISM dotyczące tworzenia SMS skoncentrowane były na ustanawianiu środków zapobiegawczych przeciwko wszystkim zidentyfikowanym rodzajom ryzykom. Cele kodeksu ISM po zmianach, dotyczące stosowania SMS, zakładają ocenę przez armatora wszystkich zidentyfikowanych rodzajów ryzyka dla jego statków, personelu i środowiska oraz ustanawianie odpowiednich środków zapobiegawczych. Pierwsze tworzone systemy zarządzania bezpieczeństwem (SMS) nie zawierały procedur oceny ryzyka (*risk assessment* – RA). Zmiana polega na przestawieniu się i prowadzeniu rejestru, który wcześniej nie był dostępny do wglądu.

W związku ze zmianami, które weszły do kodeksu ISM w 2010 r., nie wymaga się od armatora natychmiastowej, ponownej oceny wszystkich rodzajów ryzyka w istniejących procedurach i działaniach eksploatacyjnych. Dokonując corocznie przeglądu SMS, armator ma gromadzić dane, które wskażą, że wstępna ocena ryzyka (*Initial Risk Assessment* – IRA) została przeprowadzona i jest ciągle ważna oraz że wszystkie rodzaje ryzyka dla jego statków, personelu i środowiska zostały zidentyfikowane i ocenione. Armatorzy powinni aktualizować swoje procedury przeglądów SMS, żeby pokazać, że ryzyko jest rozpoznawane i oceniane. Jeżeli nie ma zapisów IRA, powinno się je wprowadzić jako część tych przeglądów (rocznych). Zapisy mogą mieć różne formy, takie jak: protokoły ze spotkań, notatki, lista niebezpieczeństw, matryce ryzyka.

Nie jest do końca jasne, jakie sprawy powinny być poddawane ocenie ryzyka. Podstawą wprowadzania nowych wymogów w zakresie RA jest dążenie do realizacji celów kodeksu ISM. Kwestią otwartą pozostaje to, w jaki sposób przeprowadza się ocenę ryzyka. W tym przypadku uzasadniona ze względów „dowodowych” jest forma pisemna (ocena ryzyka dla każdej procedury wewnątrz SMS). Nie chodzi jednak o to, żeby wprowadzać oceny ryzyka dla bardzo szczegółowych zadań (np. resztkowania pompy, smarowania rolki). Chociaż wielu armatorów idzie tą drogą zapewne po to, żeby sprawniej i bez większych problemów przejść audytoring. Jednakże jako wymagane minimum powinny być zidentyfikowane i ocenione przede wszystkim takie rodzaje ryzyka, jak: zderzenie, rozlew oleju, pożar, wejście na mieliznę, sztorm, praca na wysokości/za burtą, praca ze sprzętem pod wysokim napięciem, wejście do pomieszczeń zamkniętych. Procedury SMS powinny być zatem poddawane przeglądom, żeby zapewnić odpowiednie środki zapobiegawcze i ich efektywność.

Większość armatorów ma opracowane procedury oceny ryzyka. Sposób prowadzenia oceny ryzyka powinien być włączony w SMS również dla zadań „nierutynowych”. Wówczas zapisuje się każde znaczące (istotne) wnioski dotyczące statku.

Powstaje pytanie, kto może dokonywać ocen ryzyka? Co do zasady, o tym decyduje armator. Zazwyczaj przy wyborze takiej osoby kieruje się on jej kwa-

lifikacjami, sprawdzając, czy ma ona wystarczające doświadczenie i przeszła wymagane szkolenia. Podczas przeprowadzania RA powinny być uwzględniane wskazówki zawarte m.in. w Kodeksie bezpiecznych praktyk wydanym przez UK Maritime Coast Guard Agency.

W rocznym audycie dokumentu zgodności (*Document of Compliance – DOC*) potwierdza się, że SMS armatora spełnia wymogi związane z ustaloną podstawą dla przeglądów RA i wprowadzaniem w ramach rocznych przeglądów SMS. Podczas audytów statków sprawdza się każdy wniosek zarejestrowanych RA dla zadań „nierutynowych”. Natomiast Certyfikat Zarządzania Bezpieczeństwem (*Safety Management Certificate – SMC*) to dokument wydawany statkowi. Potwierdza on, że armator oraz kierownictwo statku działają w sposób zgodny z zatwierdzonym systemem zarządzania bezpieczeństwem.

Po ostatnich zmianach wprowadzonych do kodeksu ISM armatorzy mogą się spodziewać w czasie audytu kontroli zapisów z ostatniego przeprowadzonego przez nich przeglądu. Na statku sprawdza się też, czy ostatni przegląd (raport) kapitana (*Master’s Review*) został przeprowadzony z uwzględnieniem oceny ryzyka.

W kontekście zarządzania bezpieczną eksploatacją statków należy również wspomnieć o prawie Unii Europejskiej. Po wypadku MS „Estonia” w 1994 r. Rada Unii Europejskiej przyjęła rozporządzenie (WE) nr 3051/95 w sprawie zarządzania zapewniającego bezpieczeństwo na promach pasażerskich (typu ro-ro)⁴⁵. Załącznik do rozporządzenia stanowi kodeks ISM. Rozporządzenie Rady (WE) nr 3051/95 zostało zmienione przez: rozporządzenie Komisji (WE) nr 179/98⁴⁶, rozporządzenie Komisji (WE) nr 1970/2002⁴⁷, rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 2099/2002 ustanawiające Komitet ds. Bezpečnych Mórz i Zapobiegania Zanieczyszczeniu Morza przez Statki (COSS)⁴⁸.

Rozporządzenie (WE) nr 336/2006 Parlamentu Europejskiego i Rady z 15.02.2006 r. w sprawie wdrożenia we Wspólnocie Międzynarodowego kodeksu zarządzania bezpieczeństwem oraz uchylające rozporządzenie Rady (WE) nr 3051/95⁴⁹ uchyliło rozporządzenie Rady (WE) nr 3051/95. W preambule rozporządzenia (WE) nr 336/2006 stwierdzono, że możliwe jest skuteczne podniesienie poziomu bezpieczeństwa życia ludzkiego na morzu oraz ochrony środowiska dzięki ścisłemu i obowiązkowemu stosowaniu kodeksu ISM. Celem rozporządzenia jest podniesienie poziomu zarządzania bezpieczną eksploatacją statków i zapobieganiem zanieczyszczeniom przez przestrzeganie przez armatorów eksploatujących statki postanowień kodeksu ISM. Rozporządzenie ma zastosowanie do statków towarowych i pasażerskich podnoszących banderę pań-

⁴⁵ Dz.Urz. WE L 320 z 30.12.1995 r., s. 14.

⁴⁶ Dz.Urz. WE L 19 z 24.01.1998 r., s. 35.

⁴⁷ Dz.Urz. WE L 302 z 6.11.2002 r., s. 3.

⁴⁸ Dz.Urz. WE L 324 z 29.11.2002 r., s. 1.

⁴⁹ Dz.Urz. UE L 64 z 4.03.2006 r., s. 1.

stwa członkowskiego, odbywających rejsy międzynarodowe oraz – bez względu na podnoszoną banderę – do statków towarowych i pasażerskich odbywających rejsy krajowe oraz eksploatowanych na trasach do i z portów państw członkowskich, a także ruchomych platform wiertniczych, które przynależą do państwa członkowskiego UE (art. 3).

4. OCHRONA STATKU I OBIEKTU PORTOWEGO

Międzynarodowy kodeks ochrony statku i obiektu portowego (*International Ship and Port Facility Security – ISPS Code 2002*)⁵⁰ został przyjęty w grudniu 2002 r. i obowiązuje od 1.07.2004 r.⁵¹. Opracowanie nowych środków ochrony statku i obiektu portowego było związane z tragicznymi wydarzeniami z 11.09.2001 r. Kodeks ISPS wprowadza wymagania skierowane do statków pasażerskich, statków towarowych o pojemności brutto co najmniej 500, jednostek szybkich (*High Speed Craft – HSC*) oraz ruchomych platform wiertniczych (*Mobile Offshore Drilling Units – MODU*). Podmiotami zobowiązanymi do wprowadzania wymogów kodeksu ISPS do praktyki są: administracja państwowa, armatorzy oraz porty międzynarodowe. Jednym z nadrzędnych celów kodeksu ISPS jest przeprowadzanie szkoleń, alarmów próbnych i ćwiczeń w celu zapoznania się z wymaganiami planów i procedur ochrony. Plan ochrony statku (*ship security plan*) jest opracowany w celu zapewnienia stosowania na statku środków przewidzianych dla ochrony znajdujących się na nim osób, ładunku, środków transportu ładunków, zapasów i samego statku przed ryzykiem niepożądanych zdarzeń. W celu koordynacji działań w zakresie ochrony podejmowanej z ładu i morza wyznacza się oficerów ochrony. Armator wyznacza oficera ochrony armatora – CSO (*Company Security Officer*) i oficera ochrony statku – SSO (*Ship Security Officer*) dla każdego swojego statku (art. 1.9 kodeksu ISPS). Port wyznacza oficera ochrony obiektu portowego – PFSO (*Port Facility Security Officer*). Zgodnie z kodeksem ISPS kapitan posiada nadrzędną władzę i ponosi odpowiedzialność za podjęte decyzje w odniesieniu do bezpieczeństwa i ochrony statku (art. 6.1 kodeksu ISPS). Kodeks ISPS wymaga, aby statek miał dokumenty i zapisy, które są przedmiotem kontroli administracji państwa bandery, m.in.: międzynarodowy certyfikat ochrony statku – ISSC (*International Ship Security Certificate*) i zapis historii statku – CRS (*Continuous Synopsis Record*). Wykonywanie kodeksu ISPS jest skomplikowane w praktyce i wymaga współpracy wszystkich zaangażowanych podmiotów, korzystających ze statku i obiektu portowego, a także władz państwa odpowiedzialnych za ochronę.

⁵⁰ *Międzynarodowy kodeks ochrony statku i obiektu portowego*, Polski Rejestr Statków S.A. 2005, s. 13 i nast.; zob. także M.H. Koziński, *Morskie prawo publiczne*, Gdynia 2010, s. 170 i nast.

⁵¹ SOLAS/CONF.5/34.

WNIOSKI

W ostatnich kilku dekadach wyraźny postulat wzmocnienia standardów bezpieczeństwa morskiego doprowadził do rosnącej politycznej presji, skutkującej namnażającą się liczbą i coraz szerszym zakresem przedmiotowej regulacji. Charakterystyczne jest też to, że właśnie katastrofy morskie w swoisty sposób „wzywają” do tworzenia regulacji o znaczeniu prewencyjnym jako panaceum na ułomność czynnika ludzkiego. Coraz więcej tego typu regulacji tworzonych jest na poziomach regionalnych. Nie chodzi bynajmniej o to, że brakuje regulacji, ale stawiając diagnozę, należy wskazać, że wciąż słabością jest brak zgodności prawa krajowego z prawem międzynarodowym, co skutkuje niedostatecznym wykonywaniem prawa, a w efekcie naruszeniem zasad bezpieczeństwa, nieefektywną kontrolą, nieprawidłowościami w zarządzaniu bezpieczną eksploatacją statku i pozbawionym zdrowego rozsądku podejściem do wykonywanej na morzu pracy.

Ważne jest też wyważenie celów wprowadzania standardów prewencyjnych. Standard o znaczeniu globalnym, żeby był zrównoważony, musi opierać się na legitymowanych wymogach obejmujących interesy podmiotów (armatorów, konsumentów – pasażerów, operatorów, pracowników – marynarzy) oraz dobro wspólne i jego ochronę przed zanieczyszczeniem (środowisko, w tym środowisko morskie).

Dla oceny ryzyka i zarządzania ryzykiem istotne znaczenie ma analiza przypadków, które wpłynęły na rozwój prawa bezpieczeństwa życia na morzu i ogólnie bezpieczeństwa morskiego. Zdarzenie, które miało miejsce, można poznać i opisać oraz analizować (przypadki RMS „Titanic”, MF „The Herald of Free Enterprise”, MS „Estonia”, MS „Costa Concordia”) – dostarcza wiedzy o przyczynach, które do niego doprowadziły. Prewencyjne podejście do wypadku jako zdarzenia, które nie powinno się wydarzyć, jeżeli system zarządzania bezpieczeństwem zadziałał, nakazuje wprowadzanie instrumentów zapobiegawczych. W tym kontekście zasadniczego znaczenia nabiera ocena ryzyka. Ryzyko wystąpienia wypadku należy odpowiednio wcześniej zidentyfikować, ocenić je, opracować środki zapobiegawcze i ciągle te środki udoskonalać, aktualizując procedury. Trudność wiąże się z tym, że łańcuch zdarzeń prowadzących do wypadku zawiera wielokrotność czynnika ludzkiego.

Swoiste *novum*, niewątpliwie świadczące o rozwoju prawa bezpieczeństwa morskiego w ostatnich stu latach, polega na tym, że poddaje się ono „integracji z lądem”, co jest szczególnie widoczne podczas pobieżnej nawet analizy m.in. kodeksów ISM i ISPS. Zachodzi zatem proces zintegrowania „statku przez zarządzanie nim z lądu” czy też „statku i obiektu portowego” w systemie bezpieczeństwa morskiego, zarówno pod względem podmiotowym, jak i przedmiotowym, co jest szczególnie interesującym obszarem badań dla prawnika zajmującego się morskimi systemami konwencyjnymi.

DOROTA PYĆ

HUNDRED YEARS AFTER THE *TITANIC* DISASTER ON THE DEVELOPMENT OF THE MARINE SAFETY LAW (Summary)

The article is devoted to the development of marine safety law, which took place in the last hundred years after the sinking of the RMS Titanic in 1912. The Titanic disaster has revealed serious shortcomings in minds and conduction of the international maritime community. Neglected the basic principles of safety of life at sea. The spectacular effects of this tragedy helped to accelerate work on the first International Convention for the Safety of Life at Sea (SOLAS 1914), which was signed in less than two years after the sinking of the Titanic. 1914 SOLAS Convention has become the foundation for building a system of safety of life at sea, giving rise to the current SOLAS 1974. Today we can speak of well-formed system of safety of life at sea, which is part of the maritime safety law. The conventional system of maritime safety off the 1974 SOLAS Convention and its protocols consist of codes, recommendations, guidelines and instructions adopted under auspices of the International Maritime Organization. Two of the latest codes of IMO should be here mentioned. With regard to the identification, assessment and management of emerging risks in the operation ships – International Management Code for the Safety Operation of Ships and for Pollution Prevention (ISM Code), and to use special security measures – International Ship and Port Facility Security Code (ISPS Code).