

JUSTYNA NAWROT

KODEKS ISM A KSZTAŁCENIE MARYNARZY

Międzynarodowy kodeks zarządzania bezpieczną eksploatacją statków i zapobieganiem zanieczyszczeniu (kodeks ISM) został przyjęty z powodu rosnącej liczby wypadków morskich z winy czynnika ludzkiego. W artykule obszernie omówiono rolę załogi statku i przedsiębiorstwa armatorskiego we wdrażaniu procedur i kształtowaniu nowej kultury bezpieczeństwa. Przedstawiono ocenę obu stron w aspekcie efektywności stosowania wymogów kodeksu, w tym dotyczącą nadmiernej biurokracji.

WPROWADZENIE

W połowie lat 80. ubiegłego wieku Międzynarodowa Organizacja Morska (IMO) skoncentrowała swoje wysiłki wokół kwestii związanych z rolą czynnika ludzkiego jako przyczyny wypadków morskich¹. W efekcie tych prac IMO przyjęła koncepcję wdrożenia nowej kultury bezpieczeństwa w gospodarce morskiej. Najważniejszymi aktami prawnymi, mającymi na progu nowego tysiąclecia regulować kwestie czynnika ludzkiego w żegludze i wprowadzić do niej wspomniane pojęcie kultury bezpieczeństwa, stały się: Międzynarodowa konwencja o wymaganiach w zakresie wykszolenia marynarzy, wydawania im świadectw oraz pełnienia wacht, z uwzględnieniem zmian z Manili (konwencja STCW), oraz Międzynarodowy kodeks zarządzania bezpieczną eksploatacją statków i zapobieganiem zanieczyszczeniu (kodeks ISM).

Geneza kodeksu ISM sięga lat 80. ubiegłego wieku. Wówczas brak zaangażowania kierownictwa przedsiębiorstw armatorskich uznano za powód licznych nieprawidłowości na statkach, a w ich konsekwencji – wypadków morskich. W 1987 r. IMO przyjęła rezolucję A.595(15) wzywającą komitet bezpieczeństwa do opracowania niewiążących wytycznych w zakresie podniesienia poziomu bezpieczeństwa poprzez ściślejszą współpracę zarządów na lądzie z załogami promów pasażerskich ro-ro. Bezpośrednim powodem tego procesu było zatonięcie w 1987 r. promu „Herald of Free Enterprises”, którego przyczyną był

¹ Zgodnie z danymi opublikowanymi przez brytyjski klub P&I wypadki, których przyczyną jest błąd ludzki, kosztują przemysł żeglugowy ok. 540 milionów dolarów rocznie.

błąd ludzki. Wypadek norweskiego promu „Scandinavian Star” w 1990 r., w wyniku którego zginęło blisko 160 osób, a który był skutkiem obsadzenia statku niekompletną, nieprzeszkoloną załogą, nieumiejącą zareagować na pożar na pokładzie, przyspieszył prace nad kodeksem. Katastrofa ta unaoczniała także konieczność wprowadzenia mechanizmów weryfikacji odpowiedzialności nie tylko kapitana, ale także przedsiębiorstwa armatorskiego za sposób funkcjonowania załogi na statku. Po tym wypadku wytyczne IMO zostały zweryfikowane i znowelizowane w 1991 r.²

Po katastrofie promu „Estonia” w 1994 r. także w prawodawstwie Unii Europejskiej zintensyfikowano prace nad regulacją wzmacniającą bezpieczną eksploatację statków. Rada UE przyjęła rozporządzenie 3051/95 w sprawie zarządzania zapewniającego bezpieczeństwo na promach pasażerskich (typu ro-ro)³, uchylone następnie przez rozporządzenie 336/2006 w sprawie wdrożenia we Wspólnocie Międzynarodowego kodeksu zarządzania bezpieczeństwem⁴. Od 1996 r. w UE do promów pasażerskich ro-ro stosowano więc postanowienia kodeksu ISM⁵, a w odniesieniu do pozostałych jednostek, których dotyczy wspomniana regulacja europejska, przepisy rozporządzenia weszły w życie 24.03.2008 r. Natomiast samemu kodeksowi nadano moc wiążącą, włączając go w maju 1994 r. do konwencji SOLAS⁶ poprzez dodanie do niej nowego rozdziału IX. Kodeks jest wiążący od 1.07.1998 r. dla statków pasażerskich, zbiornikowców, chemikaliowców, gazowców, masowców i szybkich jednostek towarowych o pojemności brutto 500 i większej, a dla innych statków towarowych i ruchomych platform wiertniczych o pojemności 500 i więcej od lipca 2002 r. Nie ma natomiast zastosowania do statków eksploatowanych przez państwa

² W 1991 r. Komitet Bezpieczeństwa Morskiego (MSC) i Komitet Ochrony Środowiska Morskiego (MEPC) ustanowiły grupy robocze zajmujące się rolą czynnika ludzkiego w wypadkach morskich. W efekcie ich prac przyjęto rezolucję A.850(20), znowelizowaną następnie przez rezolucje A.947(23) i A.900(21).

³ Dz.Urz. WE L 320 z 30.12.1995, s. 14.

⁴ Dz.Urz. UE L 64 z 4.03.2006, s. 1.

⁵ Rozporządzenie 336/2006 nakłada wymóg osiągnięcia zgodności z postanowieniami kodeksu ISM na: statki towarowe i pasażerskie pływające pod banderą państwa członkowskiego i odbywające rejsy międzynarodowe; statki towarowe i pasażerskie odbywające wyłącznie rejsy krajowe, bez względu na ich banderę; statki towarowe i pasażerskie eksploatowane na trasach do i z portów państw członkowskich, bez względu na ich banderę; ruchome platformy wiertnicze, nad którymi władzę sprawuje państwo członkowskie. Nie ma natomiast zastosowania do: okrętów wojennych lub przeznaczonych do przewozu oddziałów wojskowych albo innych statków należących do państwa członkowskiego lub eksploatowanych przez nie i używanych jedynie w celach innych niż handlowe do wykonywania zadań władzy publicznej; statków nieposiadających napędu mechanicznego, statków drewnianych o prymitywnej konstrukcji, jachtów i jednostek rekreacyjnych, o ile nie są one jednostkami załogowymi i nie przewożą więcej niż 12 pasażerów w celach handlowych; statków rybackich; statków towarowych i ruchomych platform wiertniczych o pojemności brutto mniejszej niż 500; statków pasażerskich innych niż promy pasażerskie typu ro-ro, na obszarach morskich klasy C i D, zgodnie z definicją zawartą w art. 4 dyrektywy 98/18/WE.

⁶ Międzynarodowa konwencja o bezpieczeństwie życia na morzu, podpisana w Londynie 1.11.1974 r. (Dz.U. z 1984 r., Nr 61, poz. 318).

w celach niekomercyjnych. Postanowienia konwencji STCW także wprowadzono do prawa unijnego⁷.

W Polsce szczegółowe kwestie wymogów kodeksu ISM dotyczące szkolenia marynarzy uwzględniono w nowych rozporządzeniach Ministra Infrastruktury i Rozwoju: z 28.02.2014 r. w sprawie ramowych programów szkoleń i wymagań egzaminacyjnych dla marynarzy działu maszynowego⁸; z 5.02.2014 r. w sprawie ramowych programów szkoleń i wymagań egzaminacyjnych dla marynarzy działu pokładowego⁹ oraz z 5.02.2014 r. w sprawie ramowych programów szkoleń dla członków załóg statków morskich¹⁰, wydanych na podstawie delegacji zawartej w art. 74 ustawy o bezpieczeństwie morskim¹¹, dotyczącym ramowych program szkoleń i przeszkoleń oraz wymagań egzaminacyjnych prowadzonych przez uznane morskie jednostki edukacyjne. Znajomość wymagań kodeksu ISM uwzględniono także we wcześniejszym rozporządzeniu Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej w sprawie wyszkolenia i kwalifikacji członków załóg statków morskich¹².

1. KODEKS ISM – SYSTEM ZARZĄDZANIA BEZPIECZEŃSTWEM STATKU

Kodeks ISM jest aktem o charakterze publicznoprawnym. Celem konwencji SOLAS¹³, której integralną część stanowi kodeks ISM, jest promowanie bezpieczeństwa życia na morzu poprzez ustanowienie wymogów bezpiecznej kon-

⁷ Pierwszym aktem prawnym odnoszącym się do standardów STCW było rozporządzenie 79/114 (Dz.Urz. WE L 33 z 8.02.1979, s. 31). Następnie przyjęto dyrektywę 94/58 w sprawie minimalnego poziomu wyszkolenia marynarzy (Dz.Urz. WE L 319 z 22.11.1994, s. 28), uchyloną dyrektywą obowiązującą obecnie 2008/106 (Dz.Urz. UE L 323 z 3.12.2008, s. 33). Dyrektywa 94/58 została zmieniona dyrektywą 98/35/WE w celu transpozycji poprawek do konwencji STCW z 1995 r., a następnie zastąpiona dyrektywą 2001/25 wprowadzającą procedurę uznawania świadectw marynarzy wydawanych przez państwa trzecie. Kolejne zmiany dotyczyły dyrektyw: 2002/84 (procedura uznawania świadectw państw trzecich), 2003/103 (nowa procedura uznawania państw trzecich), 2005/23 (wprowadzenie wymogów dla marynarzy na pokładzie statków pasażerskich) i 2005/45 (wzajemne uznawanie świadectw wydawanych przez państwa członkowskie). Ostatecznie dyrektywa 2001/25 została zastąpiona dyrektywą 2008/106.

⁸ Rozporządzenie transponuje postanowienia dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2008/106/WE z 19.11.2008 r. w sprawie minimalnego poziomu wyszkolenia marynarzy (Dz.U. z 2014 r., poz. 536), zmienione następnie rozporządzeniem z 29.10.2014 r. (Dz.U. z 2014 r., poz. 1524).

⁹ Dz.U. z 2014 r., poz. 258 – zmienione następnie rozporządzeniem z 29.10.2014 r. (Dz.U. poz. 1531).

¹⁰ Dz.U. z 2014 r., poz. 239 – zmienione dwukrotnie jeszcze w tym samym roku: Dz.U. poz. 1349, Dz.U. poz. 1779.

¹¹ Dz.U. z 2011 r., Nr 228, poz. 1368.

¹² Dz.U. z 2014 r., poz. 1779. Warto podkreślić, że w rozporządzeniach błędnie, jak się wydaje, wskazano wymóg znajomości procedur kodeksu ISM – tymczasem kodeks nie zawiera żadnych procedur, określając jedynie wymagania dla ustanowienia procedur przez armatora. Dopiero w efekcie jego stosowania na statku powstają procedury mające wypełniać cele kodeksu ISM.

¹³ Międzynarodowa konwencja o bezpieczeństwie życia na morzu, podpisana w Londynie 1.11.1974 r. (Dz.U. z 1984 r., Nr 61, poz. 318).

strukcji statku, wyposażenia, standardów, według których statki powinny być eksploatowane, w sposób minimalizujący liczbę wypadków na morzu. Kodeks ISM z założenia ma być narzędziem do oceny odpowiedzialności eksploatującego statek dla prawników czy sędziów.

Kwestią istotną jest to, że kodeks ISM kładzie jednakowy nacisk na rolę procedur bezpieczeństwa na statku, jak również na obowiązki podmiotu eksploatującego statek. Ambicją twórców kodeksu było stworzenie procedur umożliwiających wzmacnianie kultury bezpieczeństwa morskiego. Jest to, jak się wydaje, jednym z powodów przyjęcia w kodeksie ISM elastycznego podejścia do kwestii określenia przez przedsiębiorstwo armatorskie zasad bezpieczeństwa dla statku. Innymi słowy, kodeks ten oferuje armatorom pewną mapę, według której powinni oni opracować własny system zarządzania bezpieczeństwem statku (*safety management system* – SMS), stanowiący podstawę do uzyskania wymaganych kodeksem certyfikatów i dokumentów zgodności. Opracowanie tego systemu nie oznacza jedynie opracowania procedur wewnętrznych, ale ma stanowić wyraz holistycznej wizji polityki bezpieczeństwa danego armatora oraz odzwierciedlenie jej w strukturze organizacyjnej przedsiębiorstwa. Ma prowadzić do zmiany myślenia o bezpieczeństwie morskim. Realizacja polityki bezpieczeństwa nie ma polegać jedynie na dążeniu przez armatora do uzyskania wymaganego prawem certyfikatu, ale – szerzej – do świadomej samoregulacji procedur bezpieczeństwa, analizowanych na każdym poziomie zarządzania przedsiębiorstwem, dopasowanych do konkretnych potrzeb i zagrożeń, jakim poddany jest dany statek. Z tych powodów kodeks ISM nie wprowadza nowych standardów bezpieczeństwa, stanowiąc jedynie ogólne wskazówki uczynienia zadość obowiązującym regulacjom¹⁴. W praktyce zatem nie powinny funkcjonować dwa takie same systemy bezpiecznego zarządzania statkiem. Armator nie powinien opierać procedur na pewnym wypracowanym szablonie. W świetle postanowień kodeksu ISM każdy statek wymaga indywidualnego opracowania procedur bezpieczeństwa. Kodeks stanowi w tym sensie swoistą inaugurację pojęcia kultury bezpieczeństwa, której istotą nie jest szukanie winnych. Jest nią zmiana koncepcji myślenia o bezpieczeństwie przez armatorów i doprowadzenie do samoregulacji ich działalności w kontekście wzmocnienia bezpieczeństwa morskiego, co ma skutkować nieustanną wewnętrzną weryfikacją mecha-

¹⁴ Za podstawowe akty prawne w tym zakresie należy uznać: wszystkie rozdziały konwencji SOLAS; Międzynarodową konwencję o liniach ładunkowych, podpisaną w Londynie 5.04.1966 r. – LL (Dz.U. z 1969 r., Nr 33, poz. 282); Międzynarodową konwencję o bezpiecznych kontenerach, podpisaną w Genewie 2.12.1972 r. – CSC (Dz.U. z 1984 r., Nr 24, poz. 118); Międzynarodową konwencję o wymaganiach w zakresie wyszkolenia marynarzy, wydawania im świadectw oraz pełnienia wacht, podpisaną w Londynie 7.07.1978 r. – STCW (Dz.U. z 1984 r., Nr 39, poz. 201); Konwencję Międzynarodowej Organizacji Pracy w sprawie minimalnych standardów pracy na statkach handlowych, podpisaną w Genewie 13.10.1976 r. (Dz.U. z 1997 r., Nr 72, poz. 445 i 454); Konwencję w sprawie międzynarodowych przepisów o zapobieganiu zderzeniom na morzu – COLREG (Dz.U., z 1977 r., Nr 15, poz. 61); Międzynarodową konwencję o zapobieganiu zanieczyszczeniom morza przez statki – MARPOL (Dz.U. z 1987 r., Nr 17, poz. 101 i 102) oraz wytyczne towarzystw klasyfikacyjnych.

nizmów zapobiegania ewentualnym zagrożeniom i ulepszaniem procedur bezpieczeństwa na statku. W ocenie autorki elementami wspomnianej kultury bezpieczeństwa w kodeksie ISM są: partycypacja wszystkich członków załogi oraz zarządu przedsiębiorstwa armatorskiego w przestrzeganiu standardów bezpieczeństwa na statku, większa samodzielność w myśleniu o działaniach podejmowanych na statku, mająca być udziałem całej załogi, oraz wzmocnienie poczucia odpowiedzialności za bezpieczeństwo ekologiczne. Wymienione zasady nie wynikają wprost z jakiegokolwiek normy kodeksu, ale zastosowanie mechanizmów wykładni celowościowej prowadzi do takich właśnie wniosków.

Deficyt owej kultury bezpieczeństwa w pełni obnażyła seria wypadków, do których doszło z udziałem statków tzw. dobrych bander pod koniec lat 80. i w latach 90. ubiegłego wieku. Zgodnie z danymi opublikowanymi przez International Chamber of Shipping w 2013 r.¹⁵ wraz z wdrożeniem kodeksu ISM w stosunku do wszystkich statków do 2002 r. liczba wypadków zmalała¹⁶. Na pewno statystyki te nie wynikają wyłącznie z wdrożenia kodeksu ISM, stanowią raczej dowód uszczelniania systemu bezpieczeństwa morskiego, na który składają się sankcje za naruszenia standardów bezpieczeństwa, wskazanie w aktach prawnych wymogów i nakazów spełnienia owych standardów, a od niedawna także właśnie mechanizmów samoregulacji w przedsiębiorstwach armatorskich wynikających z kodeksu. Z drugiej strony, jak wynika z raportów klubów P&I i administracji PSC, nie maleją ani kwoty roszeń dochodzonych w efekcie wypadków morskich, ani liczba nieprawidłowości wykrywanych przez PSC¹⁷.

Kodeks ISM reguluje kwestie szkolenia marynarzy w punkcie 1.2.2.3. Zgodnie z nim celem systemu bezpieczeństwa na statku jest między innymi ciągle doskonalenie umiejętności załogi statku i pracowników na lądzie w zarządzaniu bezpieczeństwem, włączając w to przygotowanie do zagrożeń związanych z bezpieczeństwem i ochroną środowiska. Także punkt 6.2 kodeksu wskazuje, że marynarze muszą posiadać kwalifikacje i stan zdrowia odpowiadający wymaganiom krajowym i międzynarodowym. Armator musi również zapewnić, że procedury SMS dla statku pozwalają na identyfikację szkoleń wymaganych do utrzymania systemu bezpieczeństwa¹⁸. Ponadto jest on zobowiązany do ustalenia programu alarmów ćwiczebnych i ich przeprowadzenia w celu przygotowania do działań w stanach zagrożenia¹⁹. Poza kwestią ćwiczeń

¹⁵ International Chamber of Shipping IMO, *Symposium on the Future of Ship Safety*, 2013.

¹⁶ Szczególnie znacząco spadła liczba wypadków drobnicowców, z nieco poniżej 100 w roku 1996 do około 50 w roku 2012. Liczba ta ulegała sukcesywnemu zmniejszaniu od 1998 r. Także wypadki prowadzące do znacznego (ponad 700 ton) rozlewu olejowego uległy zmniejszeniu z 9 rocznie w latach 80. do 5 w latach 2010–2012. Liczba osób, które zaginęły lub utraciły życie na statkach przewożących ładunki, zmniejszyła się o połowę w ciągu ostatnich 15 lat, mimo zwiększenia liczby przewozów.

¹⁷ P. Anderson, *Reflection ISM and Prediction ISM – whatever next! Personal cogitations on ISM*, Maritime Risk International, s. 3, http://www.ismcode.net/papers_and_articles/reflectionism_and_predictionism_whatever_next.pdf.

¹⁸ Punkt 6.5 kodeksu ISM.

¹⁹ Punkt 8.2 kodeksu ISM. Zob. także I/14 STCW i 2.2.1 rezolucji A A.788(19).

i wyszkolenia marynarzy kodeks stawia wymagania odnoszące się do zaznajomienia członków załogi z procedurami bezpieczeństwa na statku jeszcze przed jego wyjściem w morze²⁰. Zarówno kwestie szkoleń, jak i zapoznania marynarzy z procedurami bezpieczeństwa na statku muszą być udokumentowane. Powyższe zestawienie obowiązków armatora wynikających z kodeksu pozwala na postanowienie tezy o wzajemnym bardzo silnym powiązaniu postanowień kodeksu ISM i konwencji STCW w zakresie wyszkolenia i kwalifikacji załogi.

2. KODEKS ISM W PRAKTYCE

Efekty wdrażania kodeksu ISM przez armatorów były poddane licznym badaniom między innymi przez strony memorandum paryskiego i tokijskiego (*Tokyo Memorandum of Understanding*). Z badań przeprowadzonych przez nie wynika, że w prawie wszystkich przedsiębiorstwach armatorskich, podlegających badaniu według właściwości przynależności państwowej statków, zasady systemu bezpieczeństwa zawarte w kodeksie ISM są znane i rozumiane przez członków załogi oraz armatorów²¹. Brakuje jednak w tych badaniach bezpośredniego przełożenia założeń kodeksu ISM na konkretne standardy bezpieczeństwa. Dzieje się tak zapewne dlatego, że kodeks, jak już wspomniano, nie wprowadza nowych standardów, a jedynie procedury odnoszące się do dokumentowania już istniejących wymogów na mocy innych międzynarodowych konwencji. Jest najprościej mówiąc, „melanżem” tego, co w żegludze przez lata było uważane za najlepszą praktykę morską. Kodeks ISM pociąga jednak za sobą znaczącą zmianę dotyczącą formalnego dokumentowania wszystkich działań podejmowanych na statku. W założeniu wymóg ten nie ma sprowadzać się jedynie do wypełniania formularzy, ale ma odzwierciedlać działania, intencje i myśli ludzi pracujących na statku.

Warto odnotować, że podobne mechanizmy sformalizowanego wdrażania najlepszych praktyk w formie systemu zarządzania bezpieczeństwem wprowadzone zostały do wielu branż, nie tylko transportu. Na przykład system zarządzania bezpieczeństwem obowiązuje w lotnictwie cywilnym, zarówno na mocy prawa Unii Europejskiej, jak i prawa międzynarodowego²². W branży chemicznej system zarządzania bezpieczeństwem wprowadzono do dyrektyw dotyczących kontroli zagrożeń poważnymi awariami związanymi z substancjami nie-

²⁰ Punkt 6.3. kodeksu ISM.

²¹ Największym problemem był brak pełnego raportowania o nieprawidłowościach czy sytuacjach zagrożenia.

²² System zarządzania bezpieczeństwem przygotowany przez ICAO, które stworzyło swego rodzaju podręcznik opracowywania takiego systemu, zawierający precyzyjne definicje, przykłady, konsekwencje braku podjęcia pewnych działań itd. Podobnie IACS opublikowało wytyczne dla swoich audytorów: IACS Recommendation No 41 – *Guidance for IACS Auditors to the ISM Code* and *ICS / ISF – Guidelines on the application of the IMO International Safety Management (ISM) Code*.

bezpiecznymi²³. System taki musi być opracowany i wdrożony przez operatorów także z wykorzystaniem zbioru najlepszych praktyk. W transporcie kolejowym system zarządzania bezpieczeństwem wprowadzono do prawa UE dyrektywą 2004/49 w sprawie bezpieczeństwa kolei²⁴. Wszystkie wspomniane systemy bezpieczeństwa zakładają konieczność identyfikacji i oszacowania ryzyka, wysoce sformalizowane procedury oraz konieczność autoryzacji przez administrację właściwego państwa.

Do badania efektywności kodeksu ISM w zakresie szkolenia marynarzy za kluczowe należy uznać pytanie, czy element ciągłego doskonalenia i szkolenia marynarzy, jako podstawa nowej kultury bezpieczeństwa, rzeczywiście występuje w żegludze. Innymi słowy, czy kodeks ISM *de facto* zawiera instrumenty motywowania marynarzy do aktywnego angażowania się w zwiększenie bezpieczeństwa na statku oraz czy jego stosowanie faktycznie prowadzi do większego zaangażowania się armatora w kwestie bezpieczeństwa i ulepszanie przez niego procedur w tym zakresie.

2.1. POSTAWA MARYNARZY WOBEC WYMOGÓW SMS

W wyniku zmian systemu kształcenia marynarze są zaznajomieni z kodeksem ISM i jego wymogami. Z badań dotyczących postaw marynarzy wobec wymogów SMS ustanawianych przez armatora prowadzonych w Wielkiej Brytanii i Finlandii²⁵ wynika, że większość marynarzy wiedzę o zagrożeniach związanych z pracą na statku czerpie z wcześniejszego doświadczenia zawodowego i nie uznaje procedur SMS za przydatne w wykonywaniu ich codziennych obowiązków²⁶. Przeciwnie, marynarze uważają SMS za kolejny wymóg formalny, który musi spełnić armator, aby móc prowadzić działalność. Marynarze podkreślają, że trudno im inaczej postrzegać wymogi kodeksu ISM w sytuacji, gdy wielu armatorów właśnie w taki sposób traktuje SMS, co przejawia się na przykład w tym, że posiadają oni takie same procedury bezpieczeństwa i SMS dla wszystkich lub większości swoich statków podobnego typu, nawet jeśli znacznie różnią się one wielkością, rejonem świata, w którym operują, itd.²⁷. W ocenie marynarzy ważne jest zaznajomienie się ze specyfiką statku i zagrożeń wynikających z pracy na nim. Za równie istotne uważają oni jednak, by po okresie

²³ Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2012/18/UE z 4.07.2012 r. w sprawie kontroli zagrożeń poważnymi awariami związanymi z substancjami niebezpiecznymi, zmieniająca, a następnie uchylająca dyrektywę Rady 96/82/WE została opublikowana w Dz.Urz. UE L 197 z 24.07.2012.

²⁴ Dz.Urz. UE L 164 z 30.04.2004, s. 44. Dyrektywa była wielokrotnie modyfikowana.

²⁵ *Efficiency of the ISM Code in Finnish Shipping Companies*, ed. J. Heijari, U. Tapaninen, Turku 2010; S. Bhattacharya, *The Impact of the ISM Code on the Management of Occupational Health and Safety in the Maritime Industry*, Cardiff 2009, rękopis pracy doktorskiej.

²⁶ S. Bhattacharya, *op. cit.*, s. 167 i 168.

²⁷ Warto podkreślić, że polityka *one size fits all* jest sprzeczna z potrzebą indywidualnego podejścia do zagrożeń związanych z eksploatacją statku, która stanowi element i kodeksu ISM, i kultury bezpieczeństwa morskiego.

wstępnym zaufać ich wiedzy i doświadczeniu. Co więcej, w przytaczanych badaniach wielokrotnie pojawiały się opinie, że konieczność podążania za procedurami spisanyymi przez armatora powoduje, iż proces nabywania umiejętności praktycznych trwa dłużej i prowadzi do mniejszej samodzielności w ocenie zagrożeń²⁸. W ocenie marynarzy SMS nie zastępuje doświadczenia, umiejętności i wiedzy.

Mimo że z przeprowadzonych badań nie wynika, że marynarze oceniają funkcjonowanie SMS na statkach jako coś negatywnego lub są w stanie zarzucić błędy ustanowionym na statku procedurom, to jednak nie udało się wskazać, w jaki sposób (w ocenie marynarzy) kodeks ISM i SMS na statkach stanowią wartość dodaną do ich wiedzy i umiejętności²⁹. Autorzy opracowań wskazują raczej, że dla marynarzy liczą się nieformalne spotkania (np. podczas przerw kawowych), w czasie których wymieniają się uwagami, spostrzeżeniami i dyskutują o codziennych obowiązkach. Innymi słowy – dokonują własnej oceny ryzyka, ale w sposób nieformalny. Ta nieformalna wymiana doświadczeń ma charakter bardziej zindywidualizowany i dopasowany do konkretnego statku. Według marynarzy dwa elementy wydają się najważniejsze dla zapobiegania błędom ludzkim: zdobyte umiejętności praktyczne oraz wiedza i znajomość zasad eksploatacji konkretnego typu statku.

Stosunek marynarzy do SMS przekłada się oczywiście na sposób przestrzegania jego wymogów. Jeśli marynarze postrzegają go jako element niezbędny głównie do spełnienia wymogów kolejnych inspekcji, to ich skłonność do dokonywania nieodpowiadających faktom wpisów do list kontrolnych nie budzi ich zastrzeżeń natury moralnej, etycznej czy wątpliwości co do zagrożeń, jakie się mogą z tym wiązać. Wypełnianie dokumentacji związanej z SMS traktowane jest jako uwolnienie się od zarzutu niedbalstwa lub braku kompetencji, a nie jako źródło zagrożenia. Zagrożeniem jest raczej w odczuciu marynarzy możliwość zostania ukaranym w sytuacji, gdy dojdzie do wypadku, a wpis w dokumentach będzie budził wątpliwości co do kompetencji lub należytej staranności osoby go dokonującej. Oznacza to często, że dokumenty uzupełniane są szablonowo, według wzorca uznanego za prawidłowy i mającego dawać gwarancję pozytywnego zakończenia inspekcji. Kadra oficerska ma świadomość odpowiedzialności karnej lub zawodowej i uznaje, że wzorowo wypełnione dokumenty procedur prowadzonych na statku są sposobem na utrzymanie się z dala od prawników i pozwów³⁰.

Z badań prowadzonych w zakresie efektywności kodeksu ISM wynika, że największym problemem jest kwestia oszacowania ryzyka. Punkt 8 kodeksu I,

²⁸ Brytyjczycy nazywają to zjawisko *unthinking culture*.

²⁹ Podobne wyniki uzyskali brytyjscy autorzy badań o kulturze bezpieczeństwa w transporcie kolejowym. Zob. S. Jeffcott, N. Pidgeon, A. Weyman, J. Walls, *Risk, trust, and safety culture in U.K. train operating companies*, Risk Analysis 2006, vol. 26, iss. 5, s. 1097 i nast.

³⁰ Także zatrzymywanie kapitanów w ostatnich latach przez organy ścigania pogłębia te obawy kadry oficerskiej. Zob. S. Bhattacharya, *op.cit.*, *passim*.

który dotyczy gotowości w stanach zagrożenia, zakłada konieczność określenia przez armatora między innymi częstotliwości i zakresu przeprowadzania oceny ryzyka na danym statku. Najczęściej kalkulacja ryzyka jest opracowywana jako pewien dodatek do opisów procedur codziennych operacji na statku (nawigacja, ładowanie) oraz tych przeprowadzanych rzadziej (np. suchy dok, naprawy). W opisach wspomnianych procedur wskazuje się, jakie zagrożenia wiążą się z daną operacją czy czynnością. Zagrożenia te wahają się od takich, które stanowią niebezpieczeństwo dla całego statku/ładunku (niebezpieczeństwo wybuchu, zapłonu, zalania), do takich, które stanowią zagrożenie dla życia lub zdrowia marynarzy (ryzyko poparzenia, obrażeń ciała). Opis procedur identyfikuje zatem najczęściej zagrożenie wiążące się z daną czynnością, ale zawiera także wskazówki i instrukcje dotyczące zminimalizowania owego zagrożenia oraz kontroli wykonywania wszelkich czynności zgodnie z procedurami wskazanymi w SMS. Procedury te są często poświadczane poprzez podpisanie list kontrolnych (tzw. *checklists*) potwierdzających na przykład badanie stężenia oparów niebezpiecznych, temperaturę pomieszczenia itd. Za kontrolę przestrzegania procedur oceny ryzyka na statku odpowiada kadra oficerska, dodatkowo często kapitan autoryzuje dokument zatwierdzony już przez właściwego oficera. Sprawom zachowania procedur wynikających z przyjętego SMS poświęcane są także spotkania całej załogi, z których sporządza się notatki wysyłane do zarządu.

Oceny ryzyka dla statku dokonywane są przez zmieniającą się załogę. Jak wynika z badań prowadzonych w Wielkiej Brytanii, marynarze zakładają, że oczekuje się od nich w pewnym sensie kreatywnego podejścia do ilości zagrożeń, tak aby można było uzupełnić dokumentację listą działań im zapobiegających, zgodnie z wymogami przyjętymi przez SMS armatora. Jednocześnie jednak w opinii marynarzy zagrożenia te nie mają pociągać za sobą nakładów finansowych, a jedynie podjęcie szczególnych kroków ostrożności przez załogę³¹. Umacnia to przekonanie załogi o raczej biurokratycznym charakterze SMS i oceny szacowania ryzyka. Także kwestia wizyt kontrolnych kierownictwa nie jest postrzegana przez marynarzy jako element budowania wspólnej kultury bezpieczeństwa. Załoga ma poczucie odrębności od kierownictwa „ładowego”, z którym nie łączą jej wspólne wysiłki i warunki pracy. Odczucia marynarzy nie są zaskakujące. Podobne wnioski płyną z szerszych badań dotyczących teoretycznych aspektów nauczania bezpieczeństwa, z których wynika, że w ramach jednego przedsiębiorstwa funkcjonuje wiele mniejszych wspólnot z odmiennymi kulturami bezpieczeństwa charakterystycznymi dla specyfiki ich pracy³².

Z kodeksu ISM wynika również obowiązek raportowania każdego incydentu, sytuacji niebezpiecznej, niezgodności czy korekty działań najwyższym wła-

³¹ S. Bhattacharya, *op.cit.*, s. 175.

³² S. Gherardi, D. Nicolini, F. Odella, F., *What do you mean by safety? Conflicting perspectives on accident causation and safety management in a construction firm*, *Journal of Contingencies and Crisis Management* 1998, vol. 6, iss. 4, s. 202–213.

dzom zarządu poprzez wyznaczoną osobę³³. Większość armatorów wprowadziła instrumenty mierzące do raportowania incydentów i wypadków, jeszcze zanim kodeks stał się wiążący. Jego wejście w życie poszerzyło jednak zakres raportowania oraz nadało tej procedurze bardziej sformalizowany charakter. Najczęściej raporty te są analizowane w celu wykluczenia wystąpienia podobnych zdarzeń w przyszłości. Na podstawie analizy wyników ankiet wypełnianych przez kierownictwo przedsiębiorstw armatorskich na łądzie³⁴ można postawić tezę, że obowiązek raportowania jest słabym punktem efektywności kodeksu ISM. Załoga statku niechętnie współpracuje z kierownictwem na łądzie w zakresie raportowania, ponieważ obawia się konsekwencji. Spełniając wymóg raportowania, często czyni to pobieżnie. Raporty są, co do zasady, przekazywane przez kapitana, zawierają jednak zazwyczaj uwagi dotyczące błahych naruszeń, np. sporadycznego nieużywania obuwia ochronnego przez członka załogi. Nie tego oczekuje kierownictwo i nie taki zakres raportowania wynika z wymagań kodeksu ISM. Zgodnie z założeniami kodeks nie odnosi się do kwestii szukania winnych wypadków czy nieprawidłowości. Jego celem jest analiza błędów po to, aby zapobiegać wypadkom. System raportowania stanowi niestety najlepszy dowód na to, że marynarze nie wierzą w zasadę nieobarczania nikogo winą oraz czysto prewencyjny charakter kodeksu i tworzonej na jego podstawie kultury bezpieczeństwa. W ocenie marynarzy brak rzetelnych raportów jest spowodowany lękiem przed utratą możliwości ponownego zatrudnienia u danego armatora oraz utrudnioną ścieżką awansu³⁵.

Kolejną kwestię stanowi złożoność formularzy raportów. Ilość wypełnianych dokumentów zależy od struktury SMS. Słynny w tej dziedzinie Shell wymaga na przykład wypełnienia odpowiedniej listy kontrolnej przez kierowcę taksówki podwożącego marynarza z lotniska do hotelu (*sic!*)³⁶. Każdego dnia oficerowie wypełniają kilka rutynowych list kontrolnych związanych z codziennymi działaniami. Liczba list rośnie znacząco w momencie podejścia do portu, na kotwiczowisko *etc.*

Ostatnią, ale niezwykle ważną kwestią jest długość kontraktu, na jaki są zatrudnieni marynarze. Najczęściej tylko nieliczna grupa pracowników zatrudniona

³³ Ang.: *designated person*.

³⁴ P. Anderson, J. Wright, S. Nicholls, S. Noonan, *Cracking the Code: The Relevance of the ISM Code and its Impact on Shipping Practices*, London 2003.

³⁵ Kwestia analizy raportów przez kierownictwo na łądzie została przyrównana przez jednego z dyrektorów przedsiębiorstwa armatorskiego do sytuacji paragrafu 22. Nawet jeśli się założy, że uchybienia podniesione w raporcie nie spowodują sankcji dla żadnego z członków załogi, to mogą np. skończyć się dodatkowymi szkoleniami i uważniejszym śledzeniem działań konkretnego członka załogi. Jako przykład można wskazać, że za przyczynę raportowanej przez kapitana lub oficerów nieprawidłowej postawy czy odzieży podczas wykonywania przypisanych zadań kierownictwo na łądzie uznało brak autorytetu kadry oficerskiej i brak właściwego dozoru na statku. Nie są to rozwiązania, które stanowiąby zachętę rzetelnego raportowania dla marynarzy. Zob. S. Bhattacharya, *op.cit.*, s. 196.

³⁶ W ocenie kadry oficerskiej, gdyby faktycznie raportować wszelkie, nawet drobne niebezpieczne incydenty, które mają miejsce na statku, to należałoby zatrudnić dodatkową osobę, której zadaniem byłoby wypełnianie formularzy.

jest na statku na podstawie umowy długoterminowej. Większość załogi pracuje na kontraktach krótkoterminowych. Długość kontraktów i ich rodzaj (kontrakt stały, kontrakt na podróż *etc.*) zależą od przedsiębiorstwa, w którym zatrudniony jest dany marynarz, oraz od typu statku. Dla przykładu: floty *offshore* oferują marynarzom kontrakty kilkutygodniowe³⁷ ze względu na ciągłe wizyty w porcie i ilość obowiązków z tym związanych. Długość kontraktów marynarzy z państw europejskich wynosi średnio cztery do pięciu miesięcy. Dłuższe kontrakty są bardzo rzadko spotykane. Natomiast w przypadku marynarzy z krajów Azji Południowo-Wschodniej (np. Filipiny) standardem są kontrakty o długości od sześciu do dziewięciu miesięcy. W świetle takich rozwiązań marynarze nie są zatem bardzo zainteresowani poznaniem i bezwzględnym przestrzeganiem procedur SMS, ponieważ są pozbawieni pewnych profitów wynikających z ciągłości pracy na danym statku. Można więc wskazać większą motywację do przestrzegania każdego etapu procedur w ramach SMS w codziennych czynnościach na statku osób, które są związane są z nim na długo. Krótkoterminowość i fakt, że każdy statek ma odmienny SMS, nie stanowią zachęty do dokładnego poznania procedur i identyfikacji z koncepcją bezpieczeństwa przyjętą przez armatora.

Podsumowując tę część rozważań, można wskazać, że – poza tym podstawowym bodźcem dotyczącym bezpieczeństwa ich życia na morzu – nie ma obecnie mechanizmów zachęcania marynarzy do angażowania się w realizację i ulepszanie SMS. Nie ma instrumentów krótkoterminowej zachęty, raczej przeciwnie – z przytoczonych badań wynika, że marynarze boją się kojarzenia ich nazwisk z raportami o zagrożeniach lub nieprawidłowościach.

2.2. POSTAWA ARMATORÓW WOBEC WYMOGÓW SMS

W zakresie drugiej z zasygnalizowanych wyżej kwestii dotyczącej faktycznego wpływu postanowień kodeksu ISM na działania armatora przeanalizowano możliwości realnego nadzoru armatora nad wypełnianiem procedur SMS przez załogę oraz ewentualne korzyści armatora z podążania za procedurami SMS.

W warunkach obrotu morskiego zarząd na lądzie nie ma możliwości przeprowadzania częstych kontroli, dlatego też nadzór ze strony przedsiębiorstwa armatorskiego nad przestrzeganiem procedur bezpieczeństwa odbywa się głównie na podstawie wymiany dokumentacji. Rzadkie wizyty kontrolne przedstawicieli armatora na statku sprowadzają się najczęściej do sprawdzenia list kontrolnych w zakresie oceny ryzyka, pozwoleń na pracę, raportów i sprawozdań z przeprowadzonych szkoleń oraz ćwiczeń. Zatem ocena poziomu zgodności procedur bezpieczeństwa z polityką przedsiębiorstwa w tym zakresie odbywa się zazwyczaj na podstawie weryfikacji wielu dokumentów. Tym samym biurokracja stała się podstawową metodą zarządzania bezpieczeństwem w przedsię-

³⁷ Trwające średnio od 4 do 6 tygodni. Informacja pozyskana na podstawie wywiadu przeprowadzonego z grupą marynarzy.

biorstwach armatorskich. Takie podejście armatorów wynika głównie z ich doświadczeń związanych z kontrolami prowadzonymi przez inspektorów inspekcji państwa portu i pozostałych, którym poddawany jest statek. Większość kontroli sprowadza się bowiem do sprawdzenia dokumentacji i procedur na papierze. Armatorzy zatem, realizując postanowienia kodeksu ISM, wypełniają najczęściej tylko te jego elementy, które są weryfikowane przez organy kontroli państwa portu lub państwa bandery – najczęściej jest to jedynie wypełnienie kolejnych formularzy. Ten poziom biurokracji uważa się w praktyce za największą wadę kodeksu ISM.

Nie oznacza to, że osoby odpowiedzialne w ramach przedsiębiorstwa za nadzór nad przestrzeganiem SMS na statku nie dostrzegają, że praktyka postępowania przez załogę często różni się od opisanej na papierze. Nie dokonuje się jednak zmian w strukturze organizacyjnej przedsiębiorstwa armatorskiego z braku chęci i bodźców – dopóki bowiem na papierze wszystko się zgadza, trudno będzie udowodnić armatorowi, że nie spełnia wymogów kodeksu ISM. W konsekwencji kontrola armatora nad załogą na statku sprowadza się do szukania niekompletności w dokumentacji SMS.

Kodeks ISM nakłada na armatora także obowiązek przeprowadzania wewnętrznych audytów oraz przeglądów przyjętych SMS-ów. Omawiany akt nie określa częstotliwości przeprowadzania audytu. Większość przedsiębiorstw przeprowadza je corocznie. Celem audytu jest sprawdzenie, czy właściwie wdrożono SMS i czy się go stosuje na statku. Audyt ma także być narzędziem ciągłego ulepszania systemu bezpieczeństwa, zgodnie z założeniami przyjętymi w kodeksie ISM. W tym kontekście również przejawia się istota kodeksu. Z jego zapisów wynika bowiem, że to system jest kontrolowany, a nie załoga. Opierając się na przywoływanych już badaniach przeprowadzonych w Wielkiej Brytanii, można wskazać, że audyt postrzegany jest przez kierownictwo na ładzie jako narzędzie pozwalające określić, jak załoga na statku wypełnia procedury SMS, a nie jak należy modyfikować system. Audyty sprowadzają się w dużej mierze do wychwycenia niekompletności dokumentacji potwierdzającej stosowanie procedur przyjętych w SMS. Trudno byłoby wykazać, że kontrola dokumentów prowadzi do ulepszenia procedur bezpieczeństwa. Wydaje się raczej, że audyt wewnętrzny postrzegany jest przez armatorów jako swego rodzaju „próba generalna” lub test przed inspekcją państwową, a nie jako narzędzie identyfikacji słabości systemu i samoregulacji poziomu bezpieczeństwa.

Drugim ze wspomnianych wyżej narzędzi jest procedura przeglądu SMS (pkt 12 ISM). Podstawę tej procedury stanowi analiza raportów płynących ze statku, z których najważniejszy jest właśnie formularz przeglądu SMS. Procedura ta po raz kolejny uwypukla brak porozumienia między łądem a morzem. Kierownictwo przedsiębiorstwa armatorskiego wskazuje, że uwagi kapitanów są nieadekwatne do wagi procedury przeglądu. Kapitanowie natomiast narzekają na obowiązek wypełniania innych dokumentów, co nie pozwala im poświęcić

formularzowi przeglądu SMS tyle czasu, ile by należało³⁸. Dodatkowo, na mocy kodeksu ISM, to nie armator czy kierownictwo na łodzi, ale kapitan jest odpowiedzialny za zachęcanie i motywowanie załogi do przestrzegania, wypełniania i kreatywnego podejścia do procedur SMS (5.1.2).

PODSUMOWANIE

Żadna z wymaganych przez kodeks ISM wewnętrznych procedur kontroli systemu zarządzania bezpieczeństwem nie spełnia *de facto* swojej roli, tzn. nie prowadzi do dostrzeżenia całości obrazu przez kierownictwo na łodzi w kontekście założeń polityki bezpieczeństwa całego przedsiębiorstwa czy też spojrzenia z dystansem na swoje działania zarówno przez załogę, jak i kierownictwo na łodzi. W żadnej procedurze załoga nie pełni aktywnej roli, nie ma wpływu na dokonanie ewentualnej zmiany.

Jak wynika z powyższego, kodeks ISM z całością słusznych i ważnych założeń nie może w praktyce przełamać pewnych utartych podziałów i schematów postępowania. Założenia kodeksu dotyczące partycypacji załogi w zarządzaniu bezpieczeństwem i ulepszaniu komunikacji nie uwzględniły szerokiego wachlarza czynników społecznych. Jedną z przeszkód jest na pewno brak ciągłości szkolenia na statku, na którym obowiązuje SMS. Załoga się zmienia, co nie przekłada się na chęć ulepszania procedur bezpieczeństwa na danym statku. Pracownicy armatora zatrudnieni na łodzi to najczęściej jedyna grupa osób zatrudniona na długi okres. To zatem ta grupa pracowników, a nie marynarze zatrudnieni na podstawie krótkoterminowych kontraktów, powinna się identyfikować z polityką bezpieczeństwa armatora i ją tworzyć oraz podejmować działania na rzecz jej wdrażania i ulepszania. Wobec niemożności stałego osobistego nadzoru z ich strony weryfikacja dokumentacji jest najbardziej oczywistym sposobem kontroli wypełniania procedur bezpieczeństwa przez marynarzy. Natomiast w odczuciu marynarzy procedury SMS nie wnoszą nic nowego do ich wiedzy i doświadczenia, które uznają za podstawowe dla zapewnienia bezpieczeństwa na morzu. W konsekwencji postrzegają oni SMS jako zbędną biurokrację. Wypełnianie przez nich dokumentów, list kontrolnych wynika głównie z lęku przed utratą pracy³⁹.

³⁸ Zmniejszenie ilości pracy związanej z wypełnianiem dokumentów jest jednym z głównych postulatów kadry oficerskiej w żegludze. Zob. np. A. Smith, *Adequate crewing and seafarers' fatigue: the international perspective*, http://www.researchgate.net/profile/Andrew_Smith24/publication/237449695_ADEQUATE_CREWING_AND_SEAFARERS'_FATIGUE_THE_INTERNATIONAL_PERSPECTIVE/links/546f4c870cf216f8cfa9d3f2.pdf, s. 135.

³⁹ W ciągu ostatnich 30 lat struktura zatrudnienia na morzu zmieniła się z umów o pracę na formy umów na jedną podróż lub krótkoterminowych. Wzmacnia to zapewne brak identyfikacji marynarzy z konkretnym statkiem czy armatorem.

Wydaje się, że na efektywność kodeksu ISM **wpływają głównie czynniki społeczne**. Poza lękiem o utratę pracy należy wskazać brak wzajemnego zaufania załogi i kierownictwa na łądzie⁴⁰, co przekłada się na niezaangażowanie załogi w faktyczną realizację wymagań SMS na statku⁴¹. Brak zaufania łączy się z niedostatkiem komunikacji, która wobec braku stałego nadzoru powinna być kluczowym elementem partycypacji marynarzy w budowaniu kultury bezpieczeństwa. Sprowadzenie komunikacji wyłącznie do wypełnienia formularzy jest w tym kontekście poważnym zaniechaniem. O ile cele i mechanizmy wdrażania kodeksu ISM są ze wszech miar słuszne, o tyle się okazuje, że armatorzy przywiązują dużą wagę do formalnych aspektów procesu jego wdrażania, nie uwzględniając szerszego społecznego aspektu pracy na morzu i czynników wpływających na zatrudnienie.

Warto rozważyć używanie SMS jako narzędzia zapobiegania zmęczeniu marynarzy. Przemęczenie marynarzy jest uznawane za jedną z najczęstszych przyczyn wypadków morskich. Wystarczy wspomnieć o wypadku „Exxon Valdez” w 1989 r., którego wejście na mieliznę z powodu zaśnięcia oficera na mostku doprowadziło do katastrofy ekologicznej. Dokumentowanie procedur zgodnie z SMS, które i tak się przecież odbywa, mogłoby służyć także do organizowania działań, takich jak załadunek/rozładunek, co pozwoliłoby lepiej zarządzać czasem na odpoczynek marynarzy. Zastosowanie SMS do tego celu mogłoby także pomóc budować wśród marynarzy przekonanie o tym, że jest to dokument, który służy ich interesom i ma ich chronić. Tezę tę wydaje się potwierdzać również wzajemna relacja konwencji STCW i kodeksu ISM. Kompetencje i umiejętności są podstawowym mechanizmem i sercem konwencji. Identyfikuje ona te kompetencje i umiejętności, które są kluczowe dla bezpieczeństwa wszystkich operacji przeprowadzonych na statku. Nie jest jednak możliwe wskazanie wszystkich kompetencji, kwalifikacji, umiejętności niezbędnych do zapewnienia bezpieczeństwa ludzi i morza i przewidzenie każdego zagrożenia, które może zaistnieć na morzu. Żaden, nawet najbardziej kazuistyczny akt prawny nie wyczerpałby wszystkich możliwości niebezpieczeństw oraz wymaganych w różnych sytuacjach umiejętności marynarzy. Dlatego konwencja STCW ustanawia minimalny poziom kompetencji, tworząc podstawę do bezpiecznej eksploatacji statku. Mimo to sama konwencja nie wyeliminuje błędów ludzkiego jako przyczyny wypadków.

Do doskonałym dopełnieniem konwencji STCW jest kodeks ISM, którego laconiczność może być jego ogromną siłą, pozwalającą różnym przedsięwzię-

⁴⁰ Kierownicy najczęściej w domyśle identyfikują osobę, która wykonywała pracę, z przyczyną nieprawidłowości. Zob. S. Bhattacharya, *op.cit.*, s. 218.

⁴¹ Wzajemne zaufanie w pracy powoduje większe zaangażowanie i więcej swobody w indywidualnym wykonywaniu i ulepszaniu wykonania obowiązków. Mniejsze zaufanie lub jego brak powoduje natomiast, że najważniejszymi elementami stosunku pracy pozostają kwestie ekonomiczne. Zob. np. A. Fox, *Work, Power and Trust Relations*, London 1974; *Theories and Concepts in Comparative Industrial Relations*, eds. J. Barbash, K. Barbash, Univ. of South Carolina Press 1989.

stwom dopasować wymagania kodeksu do specyfiki swojej działalności. Spełnienie wymogów co do kwalifikacji zawartych w konwencji STCW, wzmocnionych wprowadzeniem SMS wynikającym z kodeksu ISM, poprawia poziom bezpieczeństwa na morzu. Do dokonania się tej zmiany w kierunku nowej kultury bezpieczeństwa potrzebne są jednak, jak się okazuje, zmiany społeczne, nieuwzględnione w kodeksie ISM. Podstawowe działania w tym obszarze powinny dotyczyć zmiany postaw tych, którzy na stałe związani są z armatorem, pracując na łądzie i tworząc jego wizję polityki zarządzania bezpieczeństwem całego przedsiębiorstwa. To oni w pierwszej kolejności muszą chcieć dokonać faktycznej zmiany, a nie jedynie weryfikować poprawność wypełnienia dokumentów.

Wdrożenie kodeksu ISM wymaga także zachęty ze strony państw, zmierzającej do zmiany nawyków, postaw w przedsiębiorstwach żeglugowych i na statkach oraz zmiany w myśleniu o zależnościach istniejących pomiędzy wyborami jednostki a tymi, które są podejmowane dla dobra publicznego. Jakkolwiek banalnie to nie zabrzmiałoby, zasada, że dobre prawo wymaga właściwych wykonawców, a tylko niesprawiedliwość (złe prawo) zawsze znajduje się w dobrych rękach, ma tu niestety w pełni zastosowanie.

JUSTYNA NAWROT

INTERNATIONAL SAFETY MANAGEMENT CODE AND THE SEAMEN TRAINING

(Summary)

International Management Code for the Safe Operation of Ships and for Pollution Prevention (the ISM Code) has been adopted in light of increased number of accidents occurring due to human element. This article reviews the allocation of safety duties between the crew and the shipowner with respect to implementation of safety procedures and shaping general safety culture. The author discusses both parties' perspectives on effectiveness of ISM implementation, in particular on excessive bureaucracy.