

MIROSLAW H. KOZIŃSKI

USTAWA O BEZPIECZEŃSTWIE MORSKIM

1. UWAGI WSTĘPNE

Bezpieczeństwo morskie w obecnym rozumieniu jest pojęciem stosunkowo nowym. Tradycyjnie problematykę bezpieczeństwa na morzu kojarzono prawie wyłącznie z ruchem statku (bezpieczeństwo żeglugi – *safety of navigation*). Aktualne rozumienie bezpieczeństwa morskiego (*maritime safety*) jest znacznie szersze i obejmuje nie tylko aspekty nautyczne i techniczne, zwłaszcza zaś bezpieczeństwo życia na morzu (*safety of life at sea*), zapobieganie i ograniczenie klasycznych niebezpieczeństw morza, ale w coraz szerszym zakresie także problematykę organizacyjną, tzw. bezpieczne zarządzanie, kwalifikacje nie tylko marynarzy, lecz również personelu lądowego związanego z eksploatacją urządzeń morskich. Ostatnio kładzie się nacisk na pewne aspekty psychologiczne bezpieczeństwa, np. umiejętność kierowania zespołami ludzkimi w sytuacjach kryzysowych (STCW). Z pojęciem bezpieczeństwa morskiego często wiąże się bezpieczeństwo ekologiczne, co dostrzec możemy w najnowszej legislacji morskiej (SALVAGE, ISM). Tak zresztą zdaje się pojmować bezpieczeństwo morskie Międzynarodowa Organizacja Morska (IMO) propagując hasło *safer shipping and cleaner oceans*¹. Pojęcie bezpieczeństwa morskiego zastępuje się niekiedy terminem „bezpieczeństwa na morzu” (*safety at sea*)², które obejmuje kolejne czynniki bezpieczeństwa, między innymi: zapobieganie naruszeniom prawa na morzach i oceanach (akty terrorystyczne, piractwo, handel narkotykami, oszustwa morskie³) i inne powszechnie akceptowane publicznoprawne instrumenty gwarantujące przestrzeganie zasad międzynarodowego prawa morskiego (interwencja państwa nadbrzeżnego, kontrola portowa). W literaturze zwrócono także uwagę na wyraźny związek aspektów ekonomicznych z problematyką bezpieczeństwa na morzu⁴. W sumie problematyka prawna bezpieczeństwa morskiego staje się jednym z najważniejszych elementów współczesnego prawa morskiego.

Próby ograniczania ryzyka związanego z żeglugą morską są tak stare, jak sama żegluga. Trzeba zauważyć, że np. awaria wspólna, powstała 2500 lat temu (*lex Rho-*

¹ Zob. także Lord Donaldson of Lynton, *Safer Ships, Cleaner Seas. Raport of Lord Donaldson Inquiry into the Prevention of Pollution from Merchant Shipping*, London 1994.

² Por. Ph. Boisson, *Safety at Sea. Policies, Regulations and International Law*, Paris 1999, s. 31.

³ Por. M.H. Koziński, *Morskie prawo publiczne*, Gdynia 1997, s. 186 i n.; tenże, *Sankcje za nieprzestrzeganie wymagań bezpieczeństwa morskiego i za czyny przeciwko bezpieczeństwu morskiemu*, „Prawo Morskie” 1998, t. X, s. 81 i n.

⁴ M.H. Koziński, *Bezpieczeństwo morskie*, [w:] W. Adamczak, M. Dragun-Gertner, M.H. Koziński, J. Łopuski, M. Nesterowicz (red. J. Łopuski), *Prawo morskie*, t. II, cz. 1, Bydgoszcz 1998, s. 87 – „bezwzględna pogoń za zyskiem staje się jednym z najważniejszych czynników zagrażających bezpieczeństwu życia i zdrowia ludzkiego na morzu”.

dia de iactu), miała nie tylko znaczenie ekonomiczne, lecz przede wszystkim służyła bezpieczeństwu statku. Już w czasach rzymskich i we wczesnym średniowieczu wprowadzono zakaz odbywania podróży morskich w okresie najgorszej pogody, a pochodzące z 1330 r. genueńskie przepisy precyzyjnie regulowały maksymalne obciążenie statków. W *Roles de Oleron* i Konsulacie Morskim przewidziane były bardzo surowe kary za nienależyte wykonywanie obowiązków przez członków załogi i pilota⁵. Przeglądy statków przed i po załadowaniu wprowadzono już w 1549 r. W XIX w., przede wszystkim we Francji i Wielkiej Brytanii, zaczęto rozwijać legislację w zakresie bezpieczeństwa morskiego. Francuska ustawa o żegludze morskiej z 1881 r. wprowadziła inspekcję bezpieczeństwa statków. Przewidywała ona m.in. coroczne przeglądy, na podstawie których udzielano armatorom licencji na uprawianie żeglugi morskiej. W 1863 r. wydano *Regulations for Preventing Collisions at Sea* i zaczęto wprowadzać przepisy o bezpieczeństwie statków do *Merchant Shipping Acts*, m.in. w 1876 r. nakazano stosować znak wolnej burty „*The Plimsoll Act*”, a w 1890 r. wydano *Merchant Shipping Load Line Act*.

Polska ma pewną tradycję w ustawowym regulowaniu problematyki bezpieczeństwa morskiego, już w okresie międzywojennym wydano bowiem Rozporządzenie Prezydenta RP z 24.11.1930 r. o bezpieczeństwie statków morskich⁶. Niestety w okresie powojennym przyjęto dość niefortunne założenie, że bezpieczeństwo morskie winno być regulowane wyłącznie aktami wykonawczymi organów administracji morskiej. Ogólną podstawę do ich stanowienia formułował k.m. z 1961 r. w art. 49-51. Powstało na tej podstawie kilkanaście, nierzadko bardzo obszernych regulacji prawnych, pochodzących z różnego okresu od 1963 do 2000 r. Autor niniejszego opracowania poddał krytyce ten istotny fragment polskiej legislacji morskiej, postulując uchwalenie aktu prawnego rangi ustawowej porządkującego prawo bezpieczeństwa morskiego⁷.

Niemal dokładnie w pięć lat od pomysłu i w siedemdziesiąt lat od wspomnianego Rozporządzenia Prezydenta RP uchwalono **ustawę z 9.11.2000 r. o bezpieczeństwie morskim**⁸. Ustawa ta weszła w życie 1.01.2001 r. Tym samym zostały usunięte z k.m. przepisy dotyczące bezpieczeństwa morskiego (art. 39-51, 56, 57 § 2 i art. 222). Podkreślić jednak należy, że nadal obowiązują wydane na mocy k.m. akty wykonawcze, o ile nie są sprzeczne z ustawą, co wyraźnie przewiduje jej art. 60. Do końca r. 2001

⁵ Por. M.H. K o z i ń s k i, *Usługi pomocnicze w żegludze morskiej*, [w:] W. A d a m c z a k, M.H. K o z i ń s k i, J. Ł o p u s k i (red. J. Ł o p u s k i), *Prawo morskie*, t. II, cz. 2, Bydgoszcz–Toruń 2000, s. 54; Ph. B o i s s o n, *op. cit.*, s. 47; B. G o n t i e r, *Le pilotage maritime*, Paris 1965, s. 6.

⁶ Dz.U. nr 80, poz. 632.

⁷ M.H. K o z i ń s k i, *Celowość ustawowej regulacji problematyki bezpieczeństwa morskiego w Polsce*, [w:] *Gospodarka morską państwa*, Gdańsk 1995, s. 113 i n.; t e n ż e, *Bezpieczeństwo morskie. Doskonalenie regulacji prawnych w zakresie bezpieczeństwa morskiego w Rzeczypospolitej Polskiej*, Gdynia 1996; t e n ż e, *Wybrane postulaty de lege ferenda w zakresie bezpieczeństwa morskiego*, „Prace Wydziału Nawigacyjnego Wyższej Szkoły Morskiej w Gdyni” 1997, nr 4, s. 137 i n.; t e n ż e, *Podstawowe problemy prawne związane z projektem ustawy o bezpieczeństwie morskim*, [w:] *Proceedings of II Symposium on Navigation*, Gdynia 1997, s. 19 i n.

⁸ Dz.U. nr 109, poz. 1156 (u.b.m.).

minister właściwy do spraw gospodarki morskiej winien zastąpić dotychczasowe przepisy o bezpieczeństwie morskim rozporządzeniami wydanymi na mocy delegacji zawartych w ustawie.

2.ZAKRES PRZEDMIOTOWY I PODMIOTOWY

W świetle definicji z art.1 u.b.m. reguluje **sprawy bezpieczeństwa morskiego w zakresie budowy statku, jego stałych urządzeń i wyposażenia, kwalifikacji i składu załogi statku, bezpiecznego uprawiania żeglugi morskiej oraz ratowania życia na morzu**. Z problematyką bezpiecznej żeglugi wiąże się sprawa bezpiecznych kontenerów, której dotyczy art. 33 u.b.m. odsyłający do postanowień konwencji genewskiej o **bezpiecznych kontenerach (CSC)** z 2.12.1972 r.⁹ oraz zagadnienie tzw. **przesyłek ciężkich** (art. 35 u.b.m.)¹⁰. Cywilnoprawne przepisy o pilotażu morskim pozostały w k.m., natomiast u.b.m. normuje kwestię **wykonywania usług pilotowych**, w tym kwalifikacji pilota i tzw. uprawnień pilotowych, nadzoru nad wykonywaniem pilotażu, a zwłaszcza tworzy podstawę prawną do wprowadzania pilotażu obowiązkowego. Niezbyt konsekwentne w tym stanie prawnym wydaje się unormowanie w nowej wersji k.m. instytucji tzw. stacji pilotowych, zasad prowadzenia listy pilotów, ograniczania i zawieszania uprawnień pilotowych. Zagadnienia te winny być przeniesione do u.b.m. Ustawa obejmuje ponadto problematykę **korzystania z portów morskich**, red, kotwicowisk, torów wodnych, urządzeń infrastruktury portowej i infrastruktury zapewniającej dostęp do portów. Jakkolwiek u.b.m. eksponuje bezpieczeństwo ruchu statków i korzystanie z usług mających znaczenie dla bezpieczeństwa morskiego, to bez wątpienia wspomniane kwestie korzystania z infrastruktury portowej znacznie wykraczają poza pojęcie bezpieczeństwa morskiego. Artykuł 38 u.b.m. przewiduje szczególne uprawnienie dla kapitana (bosmana) portu do wprowadzania zakazu lub ograniczenia ruchu w porcie, jeżeli wymaga tego bezpieczeństwo w porcie. Bezpieczeństwo w porcie nie zawsze musi się wiązać z bezpieczeństwem morskim, tak więc norma powyższa winna raczej znaleźć się w ustawie o obszarach morskich RP i administracji morskiej. W sumie – jeśli uzupełnimy powyższe uwagi o obszerną treść merytoryczną licznych aktów prawa międzynarodowego, do których odsyła u.b.m. – uznać trzeba, że jest to dość udana próba kompleksowego ujęcia problematyki bezpieczeństwa morskiego.

Analizując jednak treść poszczególnych norm ustawy, stosunkowo krótkiej w zestawieniu z jej zakresem przedmiotowym, można odnieść wrażenie zbytnej lakoniczności regulacji. Jest to jednak świadoma realizacja przyjętego założenia¹¹, że u.b.m. ma mieć charakter **ustawy ramowej** i jej głównym zadaniem jest porządkowanie

⁹ Dz.U. 1984, nr 24, poz. 118 i 119.

¹⁰ Oznaczenie masy przesyłki przekraczającej brutto 1000 kg regulowała dotychczas ustawa z 31.01.1935 r. o oznaczaniu wagi na ładunkach przewożonych na statkach (Dz.U. nr 18, poz. 99). Powyższy obowiązek nałożyła konwencja Międzynarodowej Organizacji Pracy nr 27 z 15.08.1929 r. dotycząca wskazywania wagi na ciężkich przesyłkach przewożonych na statkach (Dz.U. 1932, nr 76, poz. 682); zob. M.H. K o z i ń s k i, *Morskie prawo pracy*, Gdynia 1997, s.147.

¹¹ Por. M.H. K o z i ń s k i, *Podstawowe problemy...*, s. 23.

przepisów o bezpieczeństwie morskim, próba stworzenia systemu norm o pochodzeniu krajowym i międzynarodowym. Nie bez znaczenia dla treści przepisów o bezpieczeństwie morskim będzie fakt, że u.b.m. zawiera około 30 delegacji ustawowych. Wydaje się, że dopiero po wydaniu rozporządzeń wykonawczych do u.b.m. będzie można mówić o powstaniu systemu prawnego bezpieczeństwa morskiego w naszym kraju. Jakość tych aktów prawnych zadecyduje o praktycznym znaczeniu u.b.m.

Jeśli chodzi o zakres podmiotowy ustawy, to stosuje się ją do **statków morskich o polskiej przynależności**. Do statków o obcej przynależności stosuje się postanowienia u.b.m. tylko w takim wypadku, jeśli znajdują się one na polskich wodach wewnętrznych lub na polskim morzu terytorialnym, uwzględniając postanowienia umów międzynarodowych, których RP jest stroną.

Przepisów ustawy w zasadzie nie stosuje się do jednostek pływających Marynarki Wojennej, Straży Granicznej i Policji, jednak Rada Ministrów, kierując się względami bezpieczeństwa uprawianej żeglugi, może poddać odpowiednim przepisom ustawy wspomniane jednostki. Dodać wypada, że niektóre postanowienia ustawy mają jednak zastosowanie do wymienionych wyżej jednostek pływających, np. przepisy o bezpiecznym uprawianiu żeglugi i ratownictwie. Przypomnijmy, że także normy k.m. przewidują, że do jednostek pływających Marynarki Wojennej, Straży Granicznej i Policji stosuje się przepisy o zderzeniu statków i o ratownictwie morskim.

Większość konwencji międzynarodowych o bezpieczeństwie morskim nie odnosi się do statków rybackich lub zdecydowanie odrębnie traktuje statki rybackie. Polska nie przyjęła dotychczas istniejących standardów międzynarodowych dotyczących tej kategorii statków (np. STCW F). Może właśnie dlatego u.b.m. adresowana jest również – w odpowiednim zakresie – do tych statków i ich załóg. Istotne jest, by w aktach wykonawczych stworzyć właściwe standardy bezpieczeństwa dla kategorii **statków niekonwencyjnych**, w tym zwłaszcza rybackich. Chodzi o to, by najlicniejsza obecnie w naszej flocie grupa jednostek pływających objęta była jednak systemem przepisów o bezpieczeństwie morskim. Podobnie traktowane są statki sportowe.

Ustawa o bezpieczeństwie morskim może mieć również zastosowanie do **statków żeglugi śródlądowej** (art. 3 ust. 2), jeżeli uprawiają żeglugę na wodach morskich. Wprawdzie art. 2 ustawy z 21.12.2000 r. o żegludze śródlądowej¹² przewiduje, że w sprawach wyposażenia statków żeglugi śródlądowej i kwalifikacji ich załogi przepisy tej ustawy stosuje się „także na wodach morskich”, jednak z uwzględnieniem odrębnych przepisów. Za takie przepisy uznać trzeba art. 21 i 39 u.b.m. Pierwszy stwierdza, że spełnienie wymagań w zakresie kwalifikacji członków załóg statków śródlądowych do uprawiania żeglugi na wodach morskich potwierdza właściwy terytorialnie dyrektor urzędu morskiego, po sprawdzeniu ich wiedzy i umiejętności. Drugi pozwala wprowadzić właściwemu dyrektorowi urzędu morskiego wobec statków żeglugi śródlądowej dodatkowe wymagania w zakresie bezpiecznego uprawiania żeglugi, dotyczące w szczególności środków ratunkowych, sprzętu sygnałowego

¹²Dz.U. 2001, nr 5, poz. 43; zob. bliżej M.H. K o z i ń s k i, *Nowa ustawa o żegludze śródlądowej a prawo morskie*, „Prace Wydziału Nawigacyjnego Wyższej Szkoły Morskiej w Gdyni” 2001, nr 11, s. 167-195.

i ochrony przeciwpożarowej. Nie kwestionując celowości objęcia u.b.m. statków żeglugi śródlądowej, uprawiających żeglugę na wodach morskich, wydaje się, że powyższe rozwiązanie może być zarzewiem sporów pomiędzy administracją żeglugi śródlądowej i administracją morską.

Przyjęte w ustawie pojęcie statku nie mogło być jednolite, gdyż brak jednolitości w tym zakresie w poszczególnych konwencjach, a także w polskim ustawodawstwie. Określenie z art. 5 jest nad wyraz szerokie, statek oznacza bowiem „**urządzenie pływające używane w środowisku morskim, w tym również: wodoloty, poduszki, statki podwodne i platformy wiertnicze**”.

Mówiąc o zakresie podmiotowym ustawy, nie sposób pominąć tych jej norm, które są adresowane do konkretnych osób związanych z eksploatacją statku, jak: kapitan, armator, członkowie załogi, a także osób, które nie są związane z eksploatacją jakiegokolwiek statku, jak np.: Służba SAR, Morskie Ratownicze Centrum Koordynacyjne, wyższa uczelnia morska, kapitan (bosman) portu.

3. WYMAGANIA BEZPIECZEŃSTWA MORSKIEGO

3.1. ODESŁANIE DO UMÓW MIĘDZYNARODOWYCH

Jednym z zasadniczych założeń u.b.m. było oparcie jej postanowień na powszechnie akceptowanych standardach międzynarodowych. Ustawa nawiązuje *expressis verbis* do konkretnych konwencji z zakresu bezpieczeństwa morskiego. Są to bez wątpienia normy odsyłające, o czym świadczyć może fakt ich zróżnicowania odnośnie do zakresu i stopnia ogólności¹³. Celem tych przepisów jest wskazanie w polskim systemie prawnym norm o pochodzeniu międzynarodowym, które regulują na potrzeby obrotu wewnętrznego i międzynarodowego wybrane problemy z zakresu bezpieczeństwa morskiego.

Ustawa zawiera w art. 2 klauzulę priorytetową¹⁴ w brzmieniu przyjętym w niektórych wcześniejszych ustawach morskich. Klauzula ta eksponuje element ogłaszania treści umów międzynarodowych „w trybie określonym odrębnymi przepisami”. Konwencje z zakresu bezpieczeństwa morskiego określane jako „administracyjne” lub „techniczne”, są zmieniane stosunkowo często i zwykle następuje to w trybie tzw. *tacit acceptance*. Dotychczasowa praktyka ogłaszania tego typu zmian w prawie międzynarodowym nie była w naszym kraju właściwa¹⁵. Obecnie stosowanie postano-

¹³ Przykładowo: konwencja SOLAS jest powoływana w u.b.m. wielokrotnie: art. 6, pkt 1 dotyczy regulacji w zakresie: budowy, stałych urządzeń i wyposażenia statku, art.18, pkt 1, lit.b – kwalifikacji załogi, niektóre przepisy odsyłają wręcz do określonych rozdziałów konwencji lub załączników do konwencji.

¹⁴ Por. M.H. K o z i ñ s k i, *Prawo międzynarodowe a prawo wewnętrzne – uwagi w związku z nowelizacją kodeksu morskiego*, „Technika i Gospodarka Morska” 1988, nr 8-9, s. 348 i n.; t e n ż e, *Relacje pomiędzy prawami morskiego o pochodzeniu krajowym i międzynarodowym w kontekście nowych przepisów konstytucyjnych*, „Prace Wydziału Nawigacyjnego Wyższej Szkoły Morskiej w Gdyni” 1998, nr 6, s. 236-237 i 243.

¹⁵ Bliżej na ten temat zob. M.H. K o z i ñ s k i, *Modyfikacja systemu odpowiedzialności cywilnej*

wień u.b.m. bez stale aktualizowanych tekstów urzędowych konwencji międzynarodowych może być niemożliwe.

Ustawa o bezpieczeństwie morskim odsyła do następujących konwencji międzynarodowych: o bezpieczeństwie życia na morzu, Londyn 1.11.1974 (**SOLAS**), o liniach ładunkowych, Londyn 5.04.1966 (**LL**), w sprawie międzynarodowych przepisów o zapobieganiu zderzeniom na morzu, Londyn 20.10.1972 (**COLREG**), o wymaganiach w zakresie wykształcenia marynarzy, wydawania im świadectw oraz pełnienia wacht, Londyn 7.07.1978 (**STCW**), dotyczącej świadectwa kwalifikacyjnego kucharzy okrętowych, Seattle 27.06.1946 (**MOP nr 69**), dotyczącej świadectw kwalifikacyjnych starszych marynarzy, Seattle 29.06.1946 (**MOP nr 74**), o poszukiwaniu i ratownictwie, Hamburg 27.04.1979 (**SAR**). Ponadto ustawa odsyła bezpośrednio do wspomnianej wyżej konwencji **CSC** i pośrednio do konwencji **MOP nr 27**. Jest to ogromny materiał normatywny wyjątkowo skomplikowany, jeśli chodzi o treść szeregu norm technicznych, pochodzący z różnych okresów, nierzadko zawierający powtórzenia i sprzeczności, podlegający ciągłym modyfikacjom. Poza tym konwencje z zakresu bezpieczeństwa przez lata „obrosły” zaleceniami, instrukcjami, przewodnikami, kodeksami stanowiącymi wprawdzie *soft law*, lecz mającymi istotny wpływ na stosowanie przepisów o bezpieczeństwie morskim.

Niewątpliwą wadą u.b.m. jest brak wyraźnego odesłania do konwencji genewskiej **MOP nr 147** z 13.10.1976 r. dotyczącej minimalnych standardów na statkach handlowych¹⁶. Jest to akt prawa międzynarodowego ściśle związany z bezpieczeństwem morskim, zwłaszcza z: kwalifikacjami załogi, czasem pracy, liczebnością załogi, środkami zabezpieczenia społecznego, warunkami pracy i warunkami bytowymi na statku, kontrolą statków etc. Konwencja ta jest niejako podsumowaniem dotychczasowego etapu regulacji z zakresu morskiego prawa pracy¹⁷.

Aspirując do Unii Europejskiej widzimy wyraźnie w polskim ustawodawstwie tendencję dostosowywania naszego prawa do standardów unijnych. Podkreślić trzeba, że w prawie UE od dawna dostrzegano problematykę bezpieczeństwa morskiego¹⁸. Czy zatem w zakresie bezpieczeństwa morskiego nie powinniśmy sięgać raczej do dyrektyw unijnych¹⁹ niż do wymienionych wyżej konwencji. Wydaje się, że odpowiedź na to pytanie jest dość prosta. Po pierwsze: państwa unijne są stronami konwencji bezpie-

za szkody spowodowane zanieczyszczeniem olejami a prawo polskie, „Prawo Morskie” 2001, t. XV, s. 59-70.

¹⁶ Dz.U. 1997, nr 72, poz. 454 i 455.

¹⁷ Por. M.H. Koziński, *Morskie prawo pracy ...*, s. 190 i n.

¹⁸ Zob. Z. Brodecki, *Prawo europejskiej integracji*, Warszawa 2000, s. 160.

¹⁹ Zob. np. dyrektywa Rady 93/75/EWG w sprawie minimalnych wymogów dla statków zmierzających do lub opuszczających porty Wspólnoty i przewożących niebezpieczne lub zanieczyszczające towary, dyrektywa Rady 94/57/WE w sprawie wspólnych zasad i norm kontroli statków i instytucji nadzorczych oraz odpowiednich działań administracji morskiej, dyrektywa Rady 94/58/WE w sprawie minimalnego poziomu wykształcenia marynarzy, dyrektywa Rady 95/21/WE w sprawie egzekwowania, w stosunku do statków korzystających z portów Wspólnoty i pływających po wodach państw członkowskich, międzynarodowych norm bezpieczeństwa statku, zapobiegania zanieczyszczeniom oraz warunków życia i pracy na statkach.

czeństwa. Po drugie: co wydaje się fundamentalne w interesującym nas dziale prawa morskiego, normy międzynarodowe dotyczące bezpieczeństwa morskiego mają charakter semiimperatywny. Oznacza to, że legislacja międzynarodowa tworzy jedynie minimalne standardy bezpieczeństwa. Państwa będące uczestnikami wyżej wspomnianych konwencji mogą wprowadzać standardy bardziej surowe niż przewidziane w konwencjach, mogą zupełnie swobodnie zaostrzać wymagania bezpieczeństwa dla swoich statków. Tak więc, jeśli normy unijne tworzą dalej idące wymagania bezpieczeństwa, a nasz kraj stać na przyjęcie takich standardów, to nic nie stoi na przeszkodzie, by to uczynić. U.b.m. zawiera odpowiednią regulację w art.15 ust. 2 i 4 w zakresie konwencji SOLAS, LL i COLREG. Co nie znaczy, by podobne działania ustawodawcy nie mogły objąć innych minimalnych, konwencyjnych wymagań bezpieczeństwa.

I na koniec o jeszcze jednym odesłaniu, tym razem do porozumienia międzynarodowego, nie będącego jednak konwencją. Chodzi o art. 12 ust. 6 u.b.m., odnoszący się do tzw. Memorandum Paryskiego z 26.01.1982 r., którego stroną jest polska administracja morska. Porozumienie to dało początek *port state control*, czyli kontroli obcych statków przez administrację morską państwa portu. Kontrola ta obejmuje przestrzeganie międzynarodowych norm bezpieczeństwa morskiego i trudno przecenić jej znaczenie w walce o bezpieczne i czyste morze. Obecnie podobnych porozumień jest cały szereg²⁰ i obejmują one niemal wszystkie obszary geograficzne. Aktualnie podstawę prawną dla systemu PSC stanowi jednakże konwencja SOLAS.

3.2. BUDOWA, STAŁE URZĄDZENIA I WYPOSAŻENIE STATKU

Ustawa nie zawiera żadnych technicznych wymagań bezpieczeństwa. Byłoby zresztą zadaniem niewykonalnym przeniesienie do ustawy obszernej treści konwencji SOLAS, LL i COLREG. Naturalnie standardy międzynarodowe mają zastosowanie do tzw. statków konwencyjnych. Podkreślono wyżej, że ustawa stara się stworzyć całościowy system wymagań bezpieczeństwa morskiego, dlatego w art. 15 ust. 1 pkt 1 u.b.m. zawarta jest delegacja dla ministra właściwego do spraw gospodarki morskiej do wydania rozporządzenia, określającego wymagania w zakresie budowy statku, jego stałych urządzeń i wyposażenia dla statków nie objętych umowami międzynarodowymi, których Polska jest stroną.

Wydaje się, że pewnym wzorcem dla tego rozporządzenia może być stosunkowo nowe rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z 2.09.1997 r. w sprawie bezpieczeństwa żeglugi statków morskich i bezpieczeństwa życia na morzu²¹. Podkreślić należy, że dla uniknięcia nadmiernej szczegółowości unormowań w omawianym zakresie wymagań technicznych u.b.m. utrzymuje dotychczasową formułę

²⁰ W 1992 r. zawarto porozumienie w Viña del Mar (Chile) dla krajów Ameryki Łacińskiej, w 1993 r. porozumienie w Tokio dla regionu Azji i Pacyfiku, w 1996 r. porozumienie w Christianchurch (Barbados) dla regionu Morza Karaibskiego, w 1997 r. porozumienie w Valetta (Malta) dla regionu Morza Śródziemnego, w 1998 r. porozumienie w Pretorii dla regionu Oceanu Indyjskiego, w 1999 r. porozumienie w Abuja (Nigeria) dla regionu Zachodniej i Centralnej Afryki; przygotowywane są dalsze porozumienia tego rodzaju, np. dla obszaru Morza Czarnego.

²¹ Dz.U. nr 132, poz. 879.

„możliwości uznania za obowiązujące szczegółowych przepisów technicznych wydawanych przez polską instytucję klasyfikacyjną”. Mając na uwadze stosowane obecnie zasady stanowienia prawa można mieć wątpliwości, czy Minister Transportu i Gospodarki Morskiej będzie mógł uznać wspomniane przepisy sformułowane przez prywatnego przedsiębiorcę w taki sposób, jak dotychczas²².

Wydaje się, że nie jest możliwa ogólna delegacja dla instytucji klasyfikacyjnej do stanowienia prawa, nawet w zakresie tak specjalistycznych norm technicznych. W rozporządzeniu, o którym mowa w u.b.m., należałoby co najmniej wliczyć uznawane przepisy techniczne, a celowe byłoby również stworzenie formuły oficjalnego publikowania owych norm jako części obowiązującego porządku prawnego. Ustawa przewiduje także możliwość uznawania za obowiązujące przepisów technicznych wydawanych przez zagraniczne instytucje klasyfikacyjne sprawujące nadzór nad statkami o polskiej przynależności. Jest oczywiste, że i w tym przypadku organ administracji uznający owe normy za część polskich wymagań bezpieczeństwa winien wyraźnie je określić i podać oficjalnie do wiadomości publicznej.

3.3. KWALIFIKACJE I SKŁAD ZAŁOGI

Wymagania międzynarodowe w zakresie bezpieczeństwa morskiego początkowo dotyczyły praktycznie wyłącznie kwestii technicznych. Ostatnio zwrócono uwagę na to, że to czynnik ludzki odgrywa najważniejszą rolę w zakresie bezpieczeństwa morskiego. Ustawa o bezpieczeństwie morskim w rozdziale trzecim reguluje przede wszystkim problematykę kwalifikacji załogi. W świetle art. 17 u.b.m. statek nie może być używany w żegludze morskiej, jeżeli nie jest obsadzony załogą o właściwych kwalifikacjach i wymaganym składzie. Po raz pierwszy przepisy rangi ustawowej definiują pojęcia dyplomu i świadectwa potwierdzającego kwalifikacje morskie, a także określają wyłączny sposób prowadzenia szkolenia załóg statków morskich w wyższych uczelniach morskich i uznanych ośrodkach szkolenia. Szczegółowe wymagania kwalifikacyjne do zajmowania stanowisk na statkach morskich, warunki przyznawania dyplomów, świadectw i zaświadczeń oraz wzory odpowiednich dokumentów określić ma rozporządzenie wykonawcze. Należy odnotować, że obecnie obowiązujące rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z 24.08.2000 r. w sprawie wyszkolenia i kwalifikacji zawodowych, pełnienia wacht oraz składu załóg statków morskich o polskiej przynależności²³ jest oparte na nowej wersji konwencji STCW 1978/1995²⁴, co powinno ułatwić przygotowanie nowego rozporzą-

²² Obecnie § 7, ust.1 rozporządzenia z 2.09.1997 r. ma następujące brzmienie: „W zakresie technicznego stanu bezpieczeństwa statku uznaje się za obowiązujące przepisy techniczne wydawane przez polską instytucję klasyfikacyjną, działającą pod nazwą przedsiębiorstwo państwowe Polski Rejestr Statków z siedzibą w Gdańsku, zwana dalej PRS”; abstrahując od faktu, że obecnie nie ma już takiego podmiotu, gdyż status PRS uległ zasadniczej zmianie, można mieć wątpliwości, czy podobna formuła uznania może być obecnie skutecznie zastosowana.

²³ Dz.U. nr 105, poz. 1117.

²⁴ Dz.U. 1984, nr 39, poz. 201 i 202 oraz 1999, nr 30, poz. 286; z dużym opóźnieniem opublikowana, została istotnie zmieniona treść konwencji STCW.

dzenia na podstawie art. 25 u.b.m. Trzeba także pamiętać, że nie tylko konwencja STCW i wspomniane wyżej konwencje MOP nr 69 i 74 stanowią o kwalifikacjach załogi. Coraz większego znaczenia nabiera Kodeks ISM (Międzynarodowy Kodeks Zarządzania Bezpieczną Eksploatacją Statków i Zapobieganiem Zanieczyszczeniu), stanowiący obecnie część konwencji SOLAS (nowy rozdział IX). Kodeks ten zobowiązuje armatorów do tworzenia, kontrolowanych przez administrację morską, **systemów zarządzania bezpieczeństwem**²⁵, obejmujących nie tylko załogę statku, lecz także armatorskie służby eksploatacyjne. Konwencja SOLAS wymaga nowego dokumentu bezpieczeństwa stwierdzającego istnienie i właściwą jakość wspomnianego systemu bezpieczeństwa (*safety management certificate*).

Dążenie do minimalizacji kosztów załogowych i coraz bardziej nowoczesne wyposażenie statków skłaniają armatorów do stałego ograniczania liczebności załóg statków morskich²⁶. Bezpieczny skład załogi musi zatem nadzorować administracja morska. Art. 22 u.b.m. uprawnia dyrektora właściwego urzędu morskiego do ustalania „składu załogi niezbędnego dla bezpieczeństwa morskiego”, co jest potwierdzane **certyfikatem bezpiecznej obsługi** statku lub wpisem w karcie bezpieczeństwa dla statków niekonwencyjnych.

O tym, jak ważne są kwalifikacje i skład załogi dla bezpieczeństwa morskiego, świadczyć może art. 23 ust. 4 u.b.m., zobowiązujący organ inspekcyjny do zawiadomiania o brakach w tym zakresie przedstawiciela konsularnego lub dyplomatycznego państwa bandery statku i Międzynarodową Organizację Morską, a także ust. 5 – wspomnianego artykułu – pozwalający na zatrzymanie statku niewłaściwie obsadzonego załogą.

3.4. BEZPIECZNE UPRAWIANIE ŻEGLUGI

W zakresie ruchu statków na morzu terytorialnym art. 26 ust.1 u.b.m. odsyła do ustawy o obszarach morskich i administracji morskiej z 21.03.1991 r.²⁷ i do konwencji COLREG. Jeśli chodzi o ustawę, to problematyki bezpieczeństwa morskiego dotyczyć mogą zwłaszcza art. 10 (trasy przepływu, systemy rozgraniczania ruchu i zgłaszania pozycji statku), art. 11 (rozciągnięcie przepisów o zapobieganiu zderzeniom na morzu i ochrony środowiska morskiego na wszystkie obce jednostki korzystające z prawa nieszkodliwego przepływu), art. 25 (strefy bezpieczeństwa), art. 34 (bezpieczeństwo przy eksploatacji zasobów mineralnych).

Konwencja COLREG jest jednym z najlepiej znanych standardów bezpieczeństwa morskiego, zwrócić jednak trzeba uwagę na fakt jej wyjątkowo szerokiego zakresu stosowania, zarówno jeśli chodzi o rodzaj obszarów morskich, jak i swoiste

²⁵ System ISM jest obowiązujący dla statków pasażerskich i szybkich statków pasażerskich od 1.06.1998 r., dla zbiornikowców, chemikaliowców, gazowców, masowców i szybkich transportowców o pojemności ponad 500 od 1.06.1998 r., dla innych statków i pływających platform wiertniczych o pojemności ponad 500 od 1.06.2002 r.; decyzją Rady UE dla państw członkowskich przyspieszono wejście w życie wymagań ISM (od 1.06.1996 r.).

²⁶ Por. M.H. K o z i Ń s k i, *Morskie prawo pracy...*, s. 70.

²⁷ Ustawa z 21.03.1991 r. Dz.U. nr 32, poz. 131 z późniejszymi zmianami.

rozumienie pojęcia „statku”. Podkreślić nadto trzeba, że art.1 tej umowy międzynarodowej zobowiązuje państwa w niej uczestniczące do stosowania wszystkich jej prawideł i załączników, bez jakichkolwiek zmian i modyfikacji. Ujednolicenie przeto reguł zapobiegających zderzeniom winno być pełne. Przypomina to nieco koncepcję umowy międzynarodowej w formie tzw. ustawy jednolitej.

Należy także wspomnieć, że Rzeczpospolita Polska od 1998 r. jest stroną Konwencji Narodów Zjednoczonych o prawie morza z 1982 r. Konwencja ta w licznych przepisach odnosi się do problematyki bezpieczeństwa morskiego, w tym – bezpiecznego ruchu statków.

W tej części ustawy mamy kilka bardziej szczegółowych odesłań do standardów międzynarodowych. Chodzi o to, że np. art. 27 ust. 1 rozszerza zakres stosowania rozdziału V konwencji SOLAS na jednostki pływające Straży Granicznej i Policji, które konwencji nie podlegają. Artykuł 28 odsyła do załącznika IV do konwencji COLREG. Delegacje z art. 29 dotyczą rozdziału V konwencji SOLAS. Artykuł 31 odsyła do rozdziału VI, a art. 32 do rozdziału VII konwencji SOLAS. Można mieć wątpliwości, czy wszystkie wspomniane odesłania są niezbędne.

Zapewnieniu bezpieczeństwa uprawiania żeglugi służą także – wspomniane wcześniej – przepisy u.b.m. dotyczące problematyki bezpiecznych kontenerów (art. 33-35), oznaczania przesyłek ciężkich (art. 35), a zwłaszcza usług pilotowych (art. 36) i porządku w portach (art. 37-38). Wszystkie te kwestie wymagają szczegółowego uregulowania w aktach wykonawczych.

3.5. RATOWANIE ŻYCIA NA MORZU

Najwięcej trudności w procesie legislacyjnym sprawił rozdział V ustawy dotyczący ratowania życia na morzu. Ścierały się dwie koncepcje. Pierwsza zakładała, że zachowana zostanie dotychczasowa struktura ratownictwa morskiego, oparta na przedsiębiorstwie państwowym Polskie Ratownictwo Okrętowe²⁸. Druga, zmierzająca do utworzenia **Morskiej Służby Poszukiwania i Ratownictwa** (Służby SAR), będącej państwową jednostką budżetową podlegającą ministrowi właściwemu do spraw gospodarki morskiej. Zwyciężyła ta ostatnia koncepcja, przy czym jej wdrożenie zostało odłożone o rok od wejścia w życie u.b.m. Służba SAR ma obejmować Morskie Ratownicze Centrum Koordynacyjne, morskie statki ratownicze i brzegowe stacje ratownicze. Zorganizowanie Służby SAR jest obowiązkiem państwa, wynikającym zarówno z konwencji o prawie morza, jak i konwencji SAR. W tym kontekście warto po raz kolejny przypomnieć, że jednym z zasadniczych elementów systemu poszukiwania i ratownictwa na morzu jest precyzyjne określenie tzw. **obszarów odpowiedzialności** poszczególnych państw. Niestety, dotychczas na polskich obszarach morskich obszar odpowiedzialności SAR naszego kraju określa tzw. rejon informacji powietrznej (FIR), ustalony na podstawie postanowień międzynarodowej konwencji o lotnictwie cywilnym

²⁸ Zob. rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z 3.06.1997 r. w sprawie wykonywania zadań poszukiwania i ratowania życia ludzkiego na morzu, Dz.U. nr 73, poz. 462.

(ICAO)²⁹. Można mieć nadzieję, że art. 42 ust. 3 u.b.m. stanowić będzie rodzaj zobowiązania dla władz polskich do szybkiego wynegocjowania porozumień międzynarodowych w tym zakresie.

Jeszcze jeden element systemu ratownictwa sformułowanego na podstawie u.b.m. należy odnotować, nawiązując do wspomnianego wyżej szerokiego rozumienia pojęcia „bezpieczeństwo morskie”. W świetle art. 42 ust. 4 u.b.m. Służba SAR wykonuje, poza działalnością w zakresie ratowania życia na morzu, inne zadania związane z bezpieczeństwem morskim i zwalczaniem zagrożeń oraz zanieczyszczeń na morzu, określone przepisami odrębnych ustaw³⁰. U.b.m. wprowadziła do ustawy z 16.03.1995 r. wyjątkowo ważną delegację dla Rady Ministrów do określenia m.in. sposobu zwalczania zagrożeń i zanieczyszczeń na morzu zasad współdziałania innych jednostek ze Służbą SAR i jej uprawnień koordynacyjnych.

Odnótować należy także nową normę art. 50 u.b.m. nakładającą ustawowy obowiązek niezwłocznego informowania o zagrożeniu życia ludzkiego na morzu jednostek Służby SAR lub organów administracji morskiej, jednostek Marynarki Wojennej, Straży Granicznej, Państwowej Straży Pożarnej i Policji.

4. NADZÓR NAD BEZPIECZEŃSTWEM MORSKIM

Kluczowym zagadnieniem bezpieczeństwa morskiego jest stały i efektywny nadzór nad przestrzeganiem wymagań przewidzianych w coraz liczniejszych przepisach. Bezpieczeństwo żeglugi morskiej należy do podstawowych kompetencji administracji morskiej³¹. Dotychczas, zgodnie z art. 40 k.m., w celu stwierdzenia, czy statek odpowiada przepisanim wymaganiom bezpieczeństwa, organ inspekcyjny przeprowadzał inspekcję. Organem tym był właściwy organ administracji morskiej, a za granicą – polski urząd konsularny. Kodeks morski przewidywał także, że Minister Transportu i Gospodarki Morskiej mógł „upoważnić do dokonywania inspekcji i przeglądów statków wyznaczonych w tym celu inspektorów lub uznane przez siebie instytucje zagraniczne”, a także „określić instytucje klasyfikacyjne, których zaświadczenia mogły być przy inspekcji statków morskich o polskiej przynależności uznane za dowody dopełnienia przez statek wymagań co do określonych spraw z zakresu tech-

²⁹ Por. M. D ł u g o s z, A. W o ł s k i, *Dostosowanie systemu poszukiwań i ratownictwa morskiego w Polsce do wymagań międzynarodowych*, [w:] *Proceedings of II Symposium on Navigation*, Gdynia 1997, s. 209; Z. B u r c i u, M. D ł u g o s z, *Organizacja akcji poszukiwania i ratownictwa na morzu*, Gdynia 1978, s. 16.

³⁰ Chodzi tu przede wszystkim o ustawę z 16.03.1995 r. o zapobieganiu zanieczyszczeniu morza przez statki (Dz.U. nr 47, poz. 243), zob. M.H. K o z i Ń s k i, *Ustawa z 16 marca 1995 roku o zapobieganiu zanieczyszczeniu morza przez statki – krytyka niektórych unormowań*, „Zeszyty Naukowe Wyższej Szkoły Morskiej w Gdyni” 1998, nr 32, s. 81 i n.; należy podkreślić, że przez to odesłanie można uznać za międzynarodowe standardy bezpieczeństwa morskiego *sensu largo* kolejne umowy międzynarodowe (MARPOL, helsińska, dotycząca zrzutu odpadów, o interwencji). Ph. B o i s s o n (*op.cit.*, s. 276 i n.) uznaje regulacje dotyczące transportu niebezpiecznych ładunków za istotną część problematyki prawnej bezpieczeństwa morskiego.

³¹ Zob. art. 42, ust. 2, pkt 1 ustawy o obszarach morskich RP i administracji morskiej.

nicznego stanu bezpieczeństwa”. U.b.m. znacznie modyfikuje powyższy system. Wprawdzie nadal organami inspekcyjnymi są dyrektorzy urzędów morskich, a za granicą konsulowie, jednakże na mocy art. 7 ust. 3 minister właściwy do spraw gospodarki morskiej może powierzyć, w drodze rozporządzenia, „niektóre zadania organu inspekcyjnego instytucji klasyfikacyjnej”, kierując się specyfiką i charakterem zadań realizowanych przez tę instytucję oraz uwzględniając rozwiązania międzynarodowe w tym zakresie. Niewątpliwie u.b.m. idzie dalej niż dotychczasowe przepisy i stwarza bardziej czytelną relację między organami administracji morskiej a instytucjami klasyfikacyjnymi. Wspomniany minister może w tym samym trybie powierzyć niektóre zadania organu inspekcyjnego w stosunku do statków sportowych o długości kadłuba do 24 m – związkowi sportowemu o zasięgu ogólnokrajowym, kierując się względami uproszczenia procedur i specjalistycznym charakterem zadań realizowanych przez związki sportowe. To ostatnie rozwiązanie wprowadzone pod naciskiem zainteresowanych związków, uzasadniane względami komercyjnymi, może budzić zasadnicze wątpliwości. Ponadto funkcje inspekcyjne mogą być realizowane przez organy określone przez ministra właściwego do spraw wewnętrznych i Ministra Obrony Narodowej w stosunku do podległych im jednostek pływających.

Zakres przedmiotowy inspekcji bezpieczeństwa został wyraźnie rozszerzony. Inspekcja ta bada przede wszystkim wymagania w zakresie budowy statku, jego stałych urządzeń i wyposażenia. Statek morski podlega inspekcjom w zakresie, terminach i trybie określonym w umowach międzynarodowych i przepisach ustawy. Każdy statek przed rozpoczęciem żeglugi lub po zmianie przynależności z obcej na polską podlega **inspekcji wstępnej**. Poza tym statek podlega **inspekcjom okresowym**. Armator i kapitan mają obowiązek zgłosić statek do inspekcji wstępnej i inspekcji okresowych. Jeżeli po przeprowadzeniu powyższych inspekcji zaszły istotne zmiany w kadłubie, urządzeniach lub wyposażeniu statku, nie może być on użyty do żeglugi bez poddania go **ponownej inspekcji**. *Novum* u.b.m. jest wprowadzenie poprzedzającego inspekcję obowiązkowego przeglądu instytucji klasyfikacyjnej sprawującej nadzór techniczny nad statkiem, który winien być sprawowowny podczas budowy, odbudowy, przebudowy i remontu statku, a także podczas jego eksploatacji. W celu uniknięcia uszczerbku dla eksploatacji statku organ inspekcyjny może powierzyć obowiązkowy przegląd przedinspekcyjny wybranej osobie lub instytucji klasyfikacyjnej, która nie sprawuje nadzoru technicznego nad statkiem.

Poza tymi obligatoryjnymi inspekcjami bezpieczeństwa k.m. przewidywał tzw. inspekcję dorywczą. Obecnie inspekcja ta określona została jako **inspekcja dorażna**. Zgodnie z art. 11 może być ona przeprowadzona z urzędu przez organ inspekcyjny w przypadku stwierdzenia lub podejrzenia, że statek został uszkodzony lub że nastąpiła zmiana w jego kadłubie, urządzeniach lub wyposażeniu, jeżeli uszkodzenie lub zmiana mogą wpłynąć na stan bezpieczeństwa statku, a także w razie stwierdzenia lub podejrzenia, że statek jest załadowany ponad granice dozwolone w świadectwie wolnej burty lub położenie linii ładunkowej statku nie odpowiada wskazaniom zawartym w tym świadectwie. Wyliczenie sytuacji uzasadniających inspekcję dorażną nie jest w u.b.m. wyczerpujące, gdyż można ją przeprowadzić „z innych przyczyn uznanych za konieczne ze względu na bezpieczeństwo statku”. Inspekcję dorywczą

można przeprowadzić także na wniosek właściciela, armatora, kapitana statku, izby morskiej, Państwowej Inspekcji Pracy lub zainteresowanego związku zawodowego. Uzupełnienie wykazu podmiotów uprawnionych o PIP wydaje się szczególnie uzasadnione w kontekście coraz większego znaczenia „czynnika ludzkiego” w systemie bezpieczeństwa morskiego.

Wydaje się, że należałoby w u.b.m. wyodrębnić szczególny rodzaj doraźnej inspekcji bezpieczeństwa, którą można byłoby nazwać inspekcją kontrolną lub reinspekcją³². Chodzi o to, że organ inspekcyjny dostrzegając braki w systemie bezpieczeństwa statku nakazuje usunięcie uchybień. Organ inspekcyjny ma obowiązek sprawdzić, czy uchybienia te zostały usunięte. Szczególnie istotne jest to w systemie *port state control*. Taki rodzaj inspekcji ma wyjątkowo ważne znaczenie dla bezpieczeństwa morskiego

Na podstawie wyników inspekcji obligatoryjnych organ inspekcyjny wydaje **dokumenty bezpieczeństwa statku**, przedłuża ważność tych dokumentów, a także wydaje – zgodnie z odpowiednimi umowami międzynarodowymi – międzynarodowe świadectwa potwierdzające spełnienie określonych wymagań bezpieczeństwa. Za przeprowadzenie inspekcji i wydanie lub potwierdzenie dokumentów bezpieczeństwa pobierane są opłaty, zgodne z załącznikiem do u.b.m.

Ustawa o bezpieczeństwie morskim w art. 24 wprowadza nowy zakres przedmiotowy inspekcji bezpieczeństwa, mający na celu przestrzeganie **wymagań w zakresie kwalifikacji i składu załogi** niezbędnego dla bezpieczeństwa morskiego. Inspekcja ta polega na sprawdzeniu, czy członkowie załogi zatrudnieni na statku mają wymagane dyplomy, świadectwa, zaświadczenia albo zezwolenia oraz czy skład załogi jest zgodny z właściwym dokumentem bezpieczeństwa, a organizacja i pełnienie wacht odpowiadają wymaganiom konwencji STCW. Wydaje się, że inspekcja ta winna także kontrolować statki i ich załogi w zakresie, wspomnianej wyżej, konwencji MOP nr 147. Konwencja ta jest przedmiotem kontroli we wszystkich dotychczas zawartych porozumieniach PSC.

Ponadto z art. 33 u.b.m. wprowadza odrębny rodzaj inspekcji bezpieczeństwa związany z konwencją CSC. Organy inspekcyjne badać będą, czy kontenery mają ważną tabliczkę uznania ich za bezpieczne. W razie podejrzenia, że stan kontenera zagraża bezpieczeństwu, organ inspekcyjny będzie mógł zabronić jego użycia i nakazać doprowadzenie kontenera do stanu zgodnego z wymaganiami bezpieczeństwa. Istotne dla bezpieczeństwa kontenerów znaczenie ma także art. 33 ust. 5 u.b.m., który nakłada na każdą osobę, a więc nie tylko na właściciela kontenera, lecz np. na operatora terminalu kontenerowego, obowiązek powiadomienia o wadzie kontenera, która mogła istnieć już w momencie, gdy został on uznany za bezpieczny, organu inspekcyjnego państwa, w którym uznano taki kontener.

Wreszcie należy wspomnieć o inspekcji bezpieczeństwa, o której mowa jest w art. 35 u.b.m. Organ inspekcyjny zobowiązany jest badać, czy respektowana jest zasada

³² Mimo że u.b.m. nie określa tego rodzaju inspekcji, to w załączniku do ustawy przewiduje się wysoką opłatę za reinspekcję w ramach PSC. Podkreślić trzeba, że inspekcja kontrolna określona była w art. 41 § 7 k.m. i nadal reguluje ją obowiązujący § 36 rozporządzenia MTiGM z 2.09.1997 r.

specjalnego oznaczania przesyłek ciężkich. Załadunek i przewóz morzem nieoznaczonych przesyłek tego typu jest zabroniony. Obowiązek oznaczenia przesyłki ciąży na wysyłającym, a gdyby nie oznaczył on odpowiednio przesyłki, organ inspekcyjny zarządzi oznaczenie masy przesyłki na koszt wysyłającego.

Ustawa określa także odrębnie nadzór organów administracji morskiej nad pilotażem morskim, w zakresie niezbędnym do zapewnienia bezpieczeństwa morskiego.

5. SANKCJE ZA NIEPRZESTRZEGANIE WYMAGAŃ BEZPIECZEŃSTWA MORSKIEGO

Przestrzeganiu wymagań bezpieczeństwa morskiego służy – sprawdzony w wielu innych ustawach morskich – **system kar pieniężnych**. Armatorowi, który narusza przepisy bezpieczeństwa dotyczące: zgłoszenia statku do inspekcji, obsadzenia statku załogą o właściwych kwalifikacjach i w wymaganym składzie, przewożenia ziarna luzem i ładunków masowych, towarów niebezpiecznych, kontenerów, przesyłek ciężkich, można wymierzyć karę pieniężną **do 1 mln SDR**. Karą pieniężną w wysokości **do dwudziestokrotnego przeciętnego miesięcznego wynagrodzenia** można ukarać osobę, która używa bez potrzeby międzynarodowego sygnału wzywania pomocy, używa w sposób nieuprawniony oznakowania SAR lub nie przekazuje posiadanych wiadomości o zagrożeniu życia ludzkiego na morzu. Taką samą karą można ukarać kapitana statku, który nie dopełnia obowiązku zgłoszenia statku do inspekcji, narusza przepisy o zapobieganiu zderzeniom na morzu, o przekazywaniu ostrzeżeń nawigacyjnych i informacji o niebezpieczeństwie, a także o posiadaniu dokumentów związanych z przewozem ziarna luzem. Kapitan może być także ukarany za wyprowadzenie statku z portu wbrew zakazowi organu inspekcyjnego lub za niezastosowanie się do nakazu opuszczenia portu, bazy przeładunkowej, morza terytorialnego oraz za przekroczenie zakazu wejścia do portu lub bazy przeładunkowej lub za „inne naruszenie ustalonego porządku portowo-żeglugowego”. Największą jednak grupę wykroczeń, za które można ukarać kapitana, stanowią sytuacje związane z nieprzestrzeganiem wymagań bezpieczeństwa, określonych w konwencjach międzynarodowych, a dotyczących budowy statku, jego stałych urządzeń i wyposażenia oraz kwalifikacji i składu załogi (art. 54 pkt 5 u.b.m.).

6. UWAGI KOŃCOWE

Trudno obecnie przesądzić, czy powstanie w Polsce nowoczesny system normatywny w zakresie bezpieczeństwa morskiego, niewątpliwie jednak ustawa z 9.11.2000 r. stwarza do tego bardzo dobrą podstawę. Ramy tego nowoczesnego aktu prawnego muszą jednak, jak najszybciej, zostać wypełnione odpowiednią treścią szczegółowych rozporządzeń wykonawczych. Jak dotychczas, nie ukazało się jednak ani jedno rozporządzenie do omawianej ustawy, co niezbyt dobrze wróży przyszłości systemu bezpieczeństwa morskiego³³.

³³ W listopadzie 2001 r. opublikowane zostały dwa rozporządzenia dotyczące Służby SAR.

Zdecydowanie odrzucić należy argumentację ekonomiczną, że w sytuacji zmniejszającej się poważnie liczby statków o polskiej przynależności, w okresie wyraźnej dekonunktury naszych firm armatorskich, nie czas na tworzenie systemu bezpieczeństwa morskiego. Opracowując system przepisów z zakresu bezpieczeństwa morskiego winniśmy się wzorować na państwach Unii Europejskiej i nie zapominać o ciążyących na Polsce zobowiązaniach międzynarodowych.

LEGISLATION CONCERNING MARITIME SAFETY

(S u m m a r y)

This article deals with the new Polish legislation of 9 November 2000 concerning Maritime Safety. This legislation harmonizes in detail the basic issues in what can be broadly understood as Maritime Safety. The author of this study has frequently drawn attention to the inadequacies of regulations up to now in the area of maritime safety. He has emphasized the need for legislation on maritime safety. This legislation regulates the issue of maritime safety in the following: ship building, and fixed machinery and equipment on board ships (articles 6-16); the qualifications and composition of the crew (articles 17-25); safety in navigation (articles 26-39); and saving life at sea (article 40-50). The legislation is of a framework kind, and the emergence of rational legal system of safety at sea depends on the addition of many executive legal instruments to the legislation. A characteristic feature of the legislation is that the requirements relating to maritime safety are based on international standards. Thus numerous regulations within the legislation refer to well-known international conventions in the area of maritime safety, for example, to the SOLAS, LL, CSC, COLREG, SAR, and other conventions. The legislation also contains a range of regulations relating to supervision of safety at sea, and to sanctions for non-observance of requirements relating to maritime safety. The author discusses the new legislation in its entirety, emphasizing its strong and weak points.