

**AUTOREFERAT**  
**przedstawiający opis dorobku i osiągnięć naukowych habilitantki**

**1. Imię i nazwisko**

Justyna Nawrot

**2. Posiadane dyplomy i stopnie naukowe**

2008 – stopień doktora nauk prawnych nadany uchwałą Rady Wydziału Prawa i Administracji z dnia 22 września 2008 r. na podstawie rozprawy doktorskiej „Wpływ polityki telekomunikacyjnej Unii Europejskiej na rozwój społeczeństwa informacyjnego”. Promotor: prof. dr hab. Zdzisław Brodecki, recenzenci: prof. dr hab. Maria Królikowska Olczak, prof. dr hab. Jerzy Zajadło.

2002 – tytuł zawodowy magistra prawa uzyskany po ukończeniu studiów magisterskich na kierunku Prawo na Wydziale Prawa i Administracji Uniwersytetu Gdańskiego.

**3. Informacje o dotychczasowym zatrudnieniu w jednostkach naukowych**

- 2011 - do chwili obecnej – adiunkt w Katedrze Prawa Morskiego Wydziału Prawa i Administracji Uniwersytetu Gdańskiego
- X.2010 - XII.2010 - asystent w Katedrze Prawa Morskiego Wydziału Prawa i Administracji Uniwersytetu Gdańskiego
- 2008 - 2010 – adiunkt w Katedrze Nauk Społecznych Wydziału Zarządzania i Ekonomii Politechniki Gdańskiej
- 2005 – 2007 – prowadzenie zajęć ze studentami w Centrum Prawa Europejskiego Wydziału Prawa i Administracji Uniwersytetu Gdańskiego.

**4. Wskazanie osiągnięcia wynikającego z art. 16 ust. 2 ustawy z dnia 14 marca 2003 r. o stopniach naukowych i tytule naukowym oraz o stopniach i tytule w zakresie sztuki (Dz. U. 2017 r., poz. 1789)**

**A) Tytuł osiągnięcia naukowego**

Jako osiągnięcie naukowe, stanowiące podstawę ubiegania się o stopień naukowy doktora habilitowanego nauk prawnych, wskazuję monografię pod tytułem *Międzynarodowe prawo bezpieczeństwa morskiego*, opublikowaną nakładem wydawnictwa C.H. Beck. Warszawa 2019, ss. 614.

**B) Autor i tytuł publikacji**

Justyna Nawrot, *Międzynarodowe prawo bezpieczeństwa morskiego*, C.H. Beck, Warszawa 2019, ss. 614, ISBN: 978-83-8158-410-4.

Recenzent wydawniczy: dr hab. Wojciech Adamczak, profesor nadzwyczajny.

**C) Omówienie celu naukowego ww. pracy i osiągniętych wyników wraz z omówieniem ich ewentualnego wykorzystania**

Przedłożona monografia pt. *Międzynarodowe prawo bezpieczeństwa morskiego* stanowi rezultat kilkuletnich badań naukowych dotyczących stopnia spójności i kompleksowości międzynarodowych regulacji w zakresie bezpieczeństwa morskiego. Od 2017 r. badania były prowadzone w ramach kierowanego przeze mnie projektu badawczego „System prawny bezpieczeństwa morskiego” finansowanego przez Narodowe Centrum Nauki (numer decyzji DEC- 2016/23/D/HS5/02447).

**Uzasadnienie wyboru tematu**

Prawo morskie przez stulecia rozwijało się w ramach prywatnoprawnych gałęzi prawa: handlowego i cywilnego. Dominującą zasadą w prawie morskim tradycyjnie była zasada swobody umów zaś nadrzędnym celem istniejących rozwiązań prawnych było umocnienie wolności gospodarczej i osiągnięcie zysku. W XIX wieku, w związku z intensyfikacją ruchu na morzu oraz zmianą technologii stosowanych w żegludze,



dostrzeżona została potrzeba ustanowienia na poziomie międzynarodowym minimalnych standardów bezpieczeństwa na morzu. Wyraz w formie regulacji prawnej zyskała ona dopiero po katastrofie RMS Titanic, w pierwszej międzynarodowej konwencji dotyczącej bezpieczeństwa morskiego, która zyskała moc obowiązującą – konwencji o bezpieczeństwie życia na morzu (SOLAS) w 1929 r. Pierwsza konwencja SOLAS przyjęta w 1914 r., krótko po katastrofie Titanica, nie weszła w życie. Przyjęcie konwencji SOLAS 1929 rozpoczęło w prawie morskim erę dynamicznego rozwoju ustawodawstwa o charakterze publicznoprawnym. Kolejne zmiany technologiczne w żegludze, a w związku z tym, także nowe zagrożenia, jakie uprawianie żeglugi niesie dla życia ludzi i środowiska morskiego, spowodowały, że obecnie najbardziej dynamicznie rozwijającą się częścią prawa morskiego są regulacje o charakterze publicznoprawnym, dotyczące bezpieczeństwa morskiego i ochrony środowiska morskiego. Tradycyjne pojmowanie prawa morskiego, jako prawa prywatnego, przekłada się do dzisiaj na postrzeganie kodeksów morskich jako aktów regulujących prywatne stosunki w żegludze i przyjmowanie regulacji z zakresu publicznego prawa morskiego w odrębnych od nich aktach prawnych. Taką też optykę przyjął polski ustawodawca.

Rozrost regulacji publicznoprawnych spowodował konieczność zmiany modelu regulacji obowiązujących tradycyjnie w prawie morskim. Doprowadził także do redefinicji naczelných zasad prawa morskiego, w których dostrzegalne jest przesunięcie ciężaru z ochrony kupieckiego interesu na ochronę życia i zdrowia ludzi oraz środowiska morskiego. Prawo bezpieczeństwa morskiego jest jednym z kluczowych elementów współczesnego prawa morskiego. Zauważyć jednak należy, że regulacje z jego zakresu rozwijały się skokowo w następstwie mających miejsce wypadków i katastrof morskich. W efekcie przez długi okres czasu, brak było systemowego podejścia do kwestii bezpieczeństwa morskiego. Podjęte badania zmierzają do całościowej analizy międzynarodowego prawa bezpieczeństwa morskiego, wzajemnych współzależności jego istotnych elementów oraz określenia stopnia spójności, kompleksowości i efektywności obowiązujących regulacji prawnych.

## Cele pracy

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

Podjęcie próby monograficznej rekonstrukcji modelu regulacji i oceny kompleksowości systemu prawa bezpieczeństwa morskiego stanowi podstawowy cel pracy. Osiągnięcie go wymagało analizy regulacji zmierzających do podniesienia poziomu bezpieczeństwa statku, ludzi, ładunku i środowiska morskiego w zakresie wymogów technicznych - konstrukcyjnych i wyposażeniowych oraz operacyjnych mających prowadzić do eliminacji występowania błędów ludzkich, regulacji dotyczących wymogów nawigacyjnych oraz regulacji odnoszących się do mechanizmów kontroli nad właściwym stosowaniem obowiązujących standardów. Problem badawczy został poddany analizie z perspektywy prawa międzynarodowego, niemniej za istotną uznana została konieczność zaprezentowania tworzonych obecnie regulacji regionalnych, ze szczególnym uwzględnieniem prawa Unii Europejskiej. Zasadniczą przesłanką tworzenia regionalnych reżimów prawa bezpieczeństwa morskiego była bowiem słabość obowiązujących regulacji międzynarodowych na płaszczyźnie kontroli i odpowiedzialności za ich stosowanie. Wzmocnienie mechanizmów kontrolnych



oznaczało w praktyce konieczność redefinicji ról zarówno państw, jak i podmiotów prywatnych, zaangażowanych w żeglugę.

Próba monograficznej rekonstrukcji międzynarodowego prawa bezpieczeństwa morskiego nie została dotąd podjęta w doktrynie. W piśmiennictwie międzynarodowym podejmowane były próby zilustrowania przedmiotowej problematyki w ujęciu prawnoporównawczym, zmierzającym do prezentacji legislacji UE i regulacji międzynarodowych. Nie podjęto jednak dotąd kompleksowych badań dotyczących stopnia kompleksowości prawa międzynarodowego w przedmiotowym zakresie.

Rezultaty badań przedstawione zostały w pięciu rozdziałach monografii, przy czym zastosowane metody badawcze zdeterminowały strukturę pracy i kolejność rozdziałów.

Ze względu na wielowiekową tradycję prawa morskiego, pojmowanego w ujęciu historycznym w przeważającej części jako część prawa prywatnego, jednym z pierwszych celów badawczych było określenie zakresu i kierunku zmian dokonujących się w ostatnich dekadach w międzynarodowych regulacjach dotyczących prawa morskiego. Bezpośredni wpływ na zmianę postrzegania charakteru i celu regulacji tworzonych w ramach prawa morskiego stanowiła konieczność podniesienia poziomu bezpieczeństwa morskiego, nie tylko w celu ochrony życia ludzi, ale także środowiska morskiego. Ewolucja przedmiotowych regulacji przedstawiona została w pierwszym rozdziale pracy, zatytułowanym *Pojęcie, przedmiot i ewolucja regulacji dotyczących bezpieczeństwa morskiego*. W rozdziale tym szczegółowo przedstawiono rozwój instytucji prawnych zmierzających do zapobiegania niebezpieczeństwom morza i zwiększenia poziomu bezpieczeństwa morskiego na tle ogólnych tendencji rozwojowych prawa morskiego. Punkt wyjścia stanowiło przedstawienie specyfiki prawa morskiego w ogólności i prawa bezpieczeństwa morskiego w szczególności. Z perspektywy nauki prawa morskiego podkreślić należy dokonaną na kartach rozdziału pierwszego, próbę odtworzenia zmieniających się w czasie modeli regulacji bezpieczeństwa morskiego oraz zilustrowanie przyczyn i kierunku ich ewolucji. Walorem przeprowadzonej analizy jest wskazanie przyczyn zmian w podejściu regulacyjnym na przestrzeni wieków oraz specyfiki rozwiązań przyjmowanych w prawie morskim, w tym dotyczących bezpieczeństwa morskiego. Zdecydowanie największy wpływ na omawiane regulacje miały zmiany w zakresie techniki żeglugi i możliwości podejmowania skutecznych działań zaradczych wobec niebezpieczeństw



morza. Wyeksponowanie dążenia do uniwersalności przyjmowanych regulacji w całym poddanym analizie okresie – od starożytności po czasy współczesne – stanowi dodatkową wartość zrekonstruowanych w rozdziale pierwszym modeli regulacyjnych. Istotnym elementem prowadzonych analiz jest ponadto wskazanie zmieniającego się zakresu przedmiotowego pojęcia bezpieczeństwa morskiego oraz ewolucji wzajemnych relacji prywatnoprawnych i publicznoprawnych instrumentów prawa morskiego zmierzających do zwiększenia poziomu bezpieczeństwa morskiego. W rozdziale pierwszym analizie poddano także kluczowe współczesne źródła prawa bezpieczeństwa morskiego, będące efektem wielowiekowej ewolucji analizowanych regulacji i stanowiące wstęp do dalszych rozważań nad współczesnym prawem bezpieczeństwa morskiego.

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

W zakresie roli podmiotów publicznych, za kluczową uznana została rola państw. Niemniej, w rozdziale II zidentyfikowano zawodność tradycyjnych założeń prawa morza w zakresie kontroli stosowania standardów bezpieczeństwa morskiego, jako zasadniczą przyczynę erozji roli państwa bandery statku (państwa przynależności statku). Kwestia ta, mająca zasadniczo znaczenie dla prawa morza, wpływa jednak w sposób istotny także na efektywność standardów bezpieczeństwa morskiego. Przeprowadzone analizy służyć miały zidentyfikowaniu zmian w zakresie ról państw bandery, nadbrzeżnych i państw portu w zmieniającej się w ostatnich dekadach rzeczywistości żeglugowej.



Rekonstrukcja nowej pozycji każdej z wymienionych kategorii państw jest niezbędna dla wskazania aktualnych słabości prawa bezpieczeństwa morskiego i określenia możliwości do przyjęcia środków zaradczych.

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

Rozdziały od III do V poświęcono analizie regulacji prawnych zmierzających do minimalizowania czynników ryzyka w żegludze. Rozdział III, zatytułowany *Bezpieczeństwo nawigacyjne*, zgodnie z tytułem dotyczy zasad bezpiecznej nawigacji, rozdział IV, noszący tytuł *Standardy techniczne bezpieczeństwa morskiego*, dotyczy zasad bezpieczeństwa budowy i wyposażenia statków, zaś rozdział V, zatytułowany *Czynnik ludzki w prawie bezpieczeństwa morskiego*, dotyczy kwestii związanych z bezpieczeństwem powiązaniem z jakością pracy świadczonej na morzu. Podstawową, wspólną hipotezą badawczą weryfikowaną w tych częściach pracy jest stwierdzenie kompleksowości i wzrostu wzajemnych zależności między konwencjami dedykowanymi standardom konstrukcyjnym, nawigacyjnym i dotyczącym czynnika ludzkiego.

Rozdział trzeci poświęcony został zagadnieniom bezpieczeństwa nawigacyjnego, chronologicznie stanowiącymi pierwszy mechanizm regulacji nowożytnych dotyczących bezpieczeństwa morskiego. Materia bezpieczeństwa nawigacyjnego, początkowo zawężona do tzw. reguł prawa drogi morskiej, zmierzających do minimalizowania ryzyka kolizji statków, obecnie stanowi przedmiot regulacji obejmujących także instrumenty kontroli ruchu statków, wpływając na poziom nadzoru nad obszarami morskimi. Tym samym przeprowadzone analizy objąć musiały nie tylko standardy bezpieczeństwa *stricte* nawigacyjnego, ale także nowe instrumenty uznawane przez IMO za dział bezpieczeństwa nawigacyjnego, odnoszące się do wymogów dotyczących działań państw nadbrzeżnych i doposażających je w nowe kompetencje. Zasadniczym



celem badawczym weryfikowanym w tej części pracy było rozszerzenie pojęcia bezpieczeństwa nawigacyjnego i zmiana jego charakteru prowadząca do objęcia nim także możliwości nadzoru prowadzonego ze strony państw nadbrzeżnych.

W rozdziale czwartym uwaga skupiona została na analizie wpływu standardów technicznych na poziom bezpieczeństwa morskiego. Rozwój technologiczny, jak wspomniano już wyżej, jest jednym z kluczowym czynników rozwoju ram prawnych dotyczących bezpieczeństwa żeglugi. Wymogi konstrukcyjne bez wątpienia stanowią warunek wstępny dla bezpiecznej eksploatacji i nawigacji statku. Są one uzupełnione wymogami bezpiecznej nawigacji określonymi w konwencji w sprawie międzynarodowych przepisów o zapobieganiu zderzeniom na morzu (COLREG) i wzmocnione wymogami konwencji o liniach ładunkowych (LL). Dopełnieniem wspomnianych regulacji są wymogi dotyczące reakcji na wypadki morskie oraz prowadzenia działań ratowniczych. Dla każdego z tych etapów – budowy, eksploatacji i reakcji na wypadki morskie - prawo międzynarodowe stanowi minimalne standardy, z wiodącą rolą konwencji o bezpieczeństwie życia na morzu (SOLAS). Celem rozważań przeprowadzonych w rozdziale czwartym była więc rekonstrukcja modelu regulacji dotyczących standardów technicznych, kluczowych dla bezpieczeństwa statków. W tym celu analizie poddano nie tylko ewolucję standardów materialnoprawnych dotyczących budowy i wyposażenia statku, ale także przyczyny i zakres zmiany podejścia regulacyjnego IMO, z następczego na wyprzedzający.

Kolejny, piąty rozdział pracy dotyczy wpływu kwalifikacji i kondycji marynarzy na poziom bezpieczeństwa morskiego, określanego w doktrynie jako tzw. wpływ czynnika ludzkiego na poziom bezpieczeństwa morskiego. Rozdział ten usytuowany został w pracy jako ostatni ze względu na fakt, że regulacje prawne dotyczące czynnika ludzkiego stanowione były chronologicznie jako ostatnie spośród tych, które uznawane są za kluczowe dla bezpieczeństwa morskiego. Przeprowadzone w rozdziale piątym analizy zmierzają do rekonstrukcji modelu postrzegania przez IMO znaczenia czynnika ludzkiego dla bezpieczeństwa statków i szerzej – bezpieczeństwa morskiego oraz przedstawienia procesu i znaczenia humanizacji pracy na morzu.

W Zakończeniu, ostatniej merytorycznej części pracy, stanowiącej podsumowanie przeprowadzonych analiz, dokonana została próba syntezy standardów bezpieczeństwa morskiego wraz z ich ogólną oceną i identyfikacją przełomowych zmian dokonujących się w podejściu regulacyjnym IMO w zakresie prawa bezpieczeństwa morskiego.



W oparciu o poszczególne komponenty stanowiące ramy prawne bezpieczeństwa morskiego sformułowana została teza o kompleksowości i spójności prawa bezpieczeństwa morskiego, pozwalająca na uznanie istnienia systemu prawa bezpieczeństwa morskiego *in statu nascendi*.

## **Metodologia**

Podjęcie próby rekonstrukcji modelu regulacji międzynarodowego prawa bezpieczeństwa morskiego wymagało zastosowania szeregu uzupełniających się metod badawczych. Podstawę rozważań prowadzonych na kartach pracy stanowiły oryginalne akty prawne w wersji anglojęzycznej, co było w znacznej mierze spowodowane brakiem aktualnych całościowych polskich wersji językowych kluczowych konwencji morskich Międzynarodowej Organizacji Morskiej (IMO). Konieczne okazało się także skorzystanie z materiałów historycznych, w tym niepublikowanych w Polsce i niedostępnych w formie elektronicznej dokumentów IMO. W konsekwencji możliwe stało się uwzględnienie nie tylko nieprzycieczonych w polskiej literaturze dokumentów IMO, ale także odtworzenie nowych celów regulacyjnych IMO, będących wyznacznikami zmian w międzynarodowym prawie bezpieczeństwa morskiego.

Drugim kluczowym filarem przeprowadzonych analiz były doktrynalne opracowania prawników oraz, w węższym zakresie, ekonomistów.

Zasadniczy problem badawczy pracy wymagał wieloaspektowej analizy norm prawa międzynarodowego. W chwili obecnej kwestie bezpieczeństwa morskiego uregulowane są w licznych konwencjach międzynarodowych, z których najważniejsze to: międzynarodowa konwencja o bezpieczeństwie życia na morzu podpisana w Londynie 1 listopada 1974 r., (dalej: SOLAS), międzynarodowa konwencja o liniach ładunkowych podpisana w Londynie 5 kwietnia 1966 r. (dalej LL), konwencja w sprawie międzynarodowych przepisów o zapobieganiu zderzeniom na morzu podpisana w Londynie 20 października 1972 r. (dalej: COLREG) międzynarodowa konwencja o bezpiecznych kontenerach podpisana w Genewie 2 grudnia 1972 r. (dalej CSC), międzynarodowa konwencja o wymaganiach w zakresie wyszkolenia marynarzy, wydawania im świadectw oraz pełnienia wacht, podpisana w Londynie 7 lipca 1978 r. (dalej: STCW), międzynarodowa konwencja o poszukiwaniu i ratownictwie morskim,

podpisana w Hamburgu 24 kwietnia 1979 r. (dalej: SAR), konwencja Międzynarodowej Organizacji Pracy o pracy na morzu podpisana w Genewie 23 lutego 2006 r. (MLC). Jednak, jak już zaznaczono, także Unia Europejska prowadzi bardzo intensywną politykę w zakresie podwyższania standardów bezpieczeństwa morskiego. Dorobek legislacyjny Unii Europejskiej w zakresie bezpieczeństwa morskiego jest niezwykle bogaty. Tym samym w prowadzonych badaniach konieczne było podkreślenie znaczenia regulacji UE i ich wpływu na regulacje o zasięgu globalnym.

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

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

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



W ostatnim z wymienionych aspektów, wartościowe dla określenia przyczyn i oceny efektywności regulacji dotyczących czynnika ludzkiego, okazało się uwzględnienie dorobku nauk socjologicznych, ze szczególnym uwzględnieniem nauk behawioralnych.

W rozdziale pierwszym szczególnie wartościowa okazała się ponadto metoda historycznoprawna, umożliwiająca właściwe przedstawienie genezy i ewolucji kluczowych dla dysertacji instytucji prawnych. Ponadto, jej zastosowanie umożliwiło osadzenie materii bezpieczeństwa morskiego w szerokim kontekście rozwoju technologicznego i społecznego, sformułowanie wniosku o ciągłości rozwoju prawa morskiego oraz podkreślenie istniejącego silnego trendu wiązania standardów bezpieczeństwa morskiego z rozwojem technologii.

### **Omówienie osiągniętych wyników wraz z omówieniem ich ewentualnego wykorzystania**

Przeprowadzone badania pozwoliły na osiągnięcie wyników odpowiadających głównym celom badawczym, wskazanym wyżej i dotyczącym stopnia kompleksowości i spójności międzynarodowych ram prawa bezpieczeństwa morskiego. Po pierwsze dokonałam rekonstrukcji modelu regulacyjnego międzynarodowego prawa bezpieczeństwa morskiego, wskazując najistotniejsze dla niego elementy. Po drugie, poprzez wskazanie dokonanego w ostatnich dekadach rozszerzenia *rationae materiae* prawa bezpieczeństwa morskiego oraz rosnących wzajemnych powiązań i zależności między kluczowymi jego obszarami, wskazałam na powstawanie spójnej i kompleksowej regulacji.

Wnioskiem ogólnym wynikającym z analiz obejmujących ewolucję regulacji dotyczących bezpieczeństwa morskiego jest potwierdzenie tezy o sprzężeniu ich rozwoju z ogólnym rozwojem koncepcji państwa i prawa, mimo występowania charakterystycznych dla nich odmierności wynikających zasadniczo z istnienia niebezpieczeństw morza. Próby minimalizacji ryzyka związanego z występowaniem wspomnianych niebezpieczeństw stanowiły istotną przesłankę tworzenia regulacji dotyczących bezpieczeństwa morskiego na wszystkich etapach jego rozwoju.

Drugim istotnym czynnikiem wpływającym na standardy bezpieczeństwa morskiego jest rozwój technologiczny i rozwój dostępnych technik żeglugi, wyznaczające ramy możliwych do zastosowania działań zaradczych. Wraz z rosnącymi możliwościami niesienia pomocy na morzu, doskonaleniem zasad budowy statków i wzrostem ich ilości na morzach, zmieniała się także aksjologia i instrumenty przyjmowanych modeli regulacyjnych. Proces ten ilustruje ewolucja od modelu starożytnego, w którym podstawowym mechanizmem radzenia sobie z niebezpieczeństwami morza były próby rozłożenia ryzyka podróży morskiej, poprzez średniowieczny model zawierający pewne mechanizmy kontroli prewencyjnej, wprowadzane jednak zasadniczo z inicjatywy podmiotów prywatnych zaangażowanych w żeglugę i służące ochronie ich interesów, oraz model nowożytny z rozbudowującym się systemem kontroli państwowej, zawierający pewne publicznoprawne elementy zmierzające do podwyższenia bezpieczeństwa statków na etapie *ex ante* oraz cechujący się humanizacją prawa morskiego, do rozbudowanego obecnie systemu nakierowanego na stosowanie wymogów bezpieczeństwa morskiego na każdym etapie „życia” statku, stawiającego człowieka w centrum systemu bezpieczeństwa morskiego i pozwalającego na kontrolę międzynarodową w zakresie egzekwowania standardów bezpieczeństwa.

Podjęte w pracy rozważania dotyczące przyczyn i zakresu zmian w strukturze podmiotów zaangażowanych w tworzenie standardów bezpieczeństwa morskiego i redefinicji ich roli w procesie decyzyjnym, prowadzą do wniosku, że przez lata zasadniczą słabością przyjmowanych przez Międzynarodową Organizację Morską regulacji był brak skutecznych mechanizmów weryfikacji i kontroli w zakresie wypełniania przez państwa ciężących na nich obowiązków związanych z egzekwowaniem standardów bezpieczeństwa. Uzależnienie efektywności systemu bezpieczeństwa morskiego od woli politycznej państw, prowadziło przez wiele lat do tego, że skuteczne działania miały miejsce najczęściej dopiero *post factum*, po mającym miejsce wypadku morskim lub katastrofie. Zmiany wprowadzane po wypadkach z udziałem statków mają jednak najczęściej charakter materialnoprawny i fragmentaryczny, ograniczają się z reguły do stanowienia nowych wymogów technicznych oraz dodatkowych obowiązków nakładanych na armatorów. W warstwie materialnoprawnej standardy były zatem podwyższane i stawały się w wielu aspektach adekwatne do zagrożeń i możliwości technologicznych. Nie przekładały się one natomiast na zmiany dotyczące mechanizmów weryfikacji ich wdrożenia. Finalnie,



system kontroli działalności państw członkowskich IMO, przez wiele lat nie zmieniał się, bowiem potrzeba reformy była oddalana przez działania wybiórczo uszczelniające standardy bezpieczeństwa morskiego. Brak skutecznych mechanizmów zapewnienia efektywności wspomnianych standardów, stał się jedną z przyczyn powstawania alternatywnych dla IMO centrów decyzyjnych oraz mechanizmów kontrolnych i doprowadził do wykształcenia się zarówno mechanizmu kontroli państw portu w formie regionalnych porozumień zawieranych przez państwa, jak i do podjęcia aktywności w dziedzinie bezpieczeństwa morskiego przez Unię Europejską.

Zrekonstruowane w rozdziale drugim monografii, nowe mechanizmy kontroli przyjęte przez IMO, mają szansę zredukować wspomnianą wieloletnią lukę przekładającą się na brak efektywności w działaniach tej wiodącej organizacji morskiej. Ewolucja rozwiązań w tym zakresie jest ogromna i prowadzi do systemowej zmiany w prawie bezpieczeństwa morskiego. Związana jest ona z przejściem z nieobwarowanego sankcjami obowiązku nałożonego na państwa w zakresie przesyłania do IMO sprawozdań dotyczących stanu krajowej legislacji wdrażającej standardy bezpieczeństwa i przeprowadzenia dobrowolnej samooceny w oparciu o wytyczne IMO, do obowiązkowego audytu państw, przyjętego w formie kodeksu Implementacji Instrumentów IMO (tzw. kodeks III) i prowadzonego wobec państw jako *IMO Member State Audit Scheme* (tzw. IMSAS). Nowe kompetencje kontrolne IMO wynikają także z przyjęcia Kodeksu Uznanych Organizacji (Kodeksu RO) i dotyczą zwiększenia kontroli IMO nad działalnością podmiotów prywatnych - instytucji klasyfikacyjnych, co uwzględniając ich dualistyczną rolę i znaczący wpływ na stosowane przez armatorów standardy bezpieczeństwa, oznaczać będzie nie tylko większy nadzór nad ich działalnością, ale pozwoli także na sprzężenie ich wiedzy eksperckiej i działań z celami wyznaczanymi przez IMO. Oba wspomniane kodeksy, kodeks III i kodeks RO, zostały wprowadzone do kluczowych dla bezpieczeństwa morskiego konwencji IMO - konwencji SOLAS i MARPOL. Oznacza to harmonizację realizacji celów dotyczących bezpieczeństwa morskiego w szerokim ujęciu, tzn. z uwzględnieniem konieczności ochrony środowiska morskiego, w szczególności już na etapie konstrukcji statku.

Elementem, który znacząco przyczynił się do podniesienia efektywnego stosowania standardów IMO jest mechanizm kontroli państwa portu, zmierzający do ustanowienia dodatkowego mechanizmu weryfikacji bezpieczeństwa statku, co do niedawna pozostawione było wyłącznie prawodawstwu państwa bandery statku.



Współczesne bandery nie są wybierane ze względu na powiązania narodowe, lecz ze względu na interesy ekonomiczne. Trend konkurowania państw o floty takimi czynnikami jak niskie koszty pracy i liberalne podejście do stosowanych na statku standardów bezpieczeństwa, doprowadził do konieczności redefinicji roli państw w systemie kontroli. O ile radykalna zmiana w tym zakresie nie jest możliwa, ze względu na kompromis wynikający z konwencji o prawie morza, o tyle jednak, uwzględnienie perspektywy państw portu i państw nadbrzeżnych, których interesy są najbardziej zagrożone substandardową żeglugą, doprowadziło do powstania koncepcji kontroli prowadzonej przez państwa portu, jako skutecznego mechanizmu weryfikacji rzetelności kontroli prowadzonej przez państwa bandery statku, a więc państwa zobligowane na mocy konwencji UNCLOS do sprawowania skutecznej kontroli nad statkami. Przyjęcie perspektywy państw portu i nadbrzeżnych, wynikające z rosnących dla wybrzeży zagrożeń związanych z działalnością żeglugową, prowadzi pośrednio do zmian w całym systemie prawa morskiego i prawa morza. Spojrzenie na bezpieczeństwo morskie z perspektywy wybrzeża przekłada się bowiem na większą skłonność do tworzenia rozwiązań regionalnych niż przyjęcie perspektywy żeglugowej, skupionej z przyczyn utylitarnych na stanowieniu ujednoczonych w skali globu „równych” zasad prowadzenia działalności żeglugowej. Tym samym, w pracy wskazano na skuteczność nie tylko mechanizmu kontroli państwa portu, ale także na rosnącą akceptację dla rozwiązań regionalnych dotyczących bezpieczeństwa morskiego. Dowodzi tego daleko posunięta regionalizacja standardów bezpieczeństwa tworzonych w prawodawstwie Unii Europejskiej. W zrekonstruowanym modelu procesu decyzyjnego coraz wyraźniejszy jest trend do wzmacniania roli państw portu i nadbrzeżnych w zakresie dotyczącym efektywności stosowania standardów bezpieczeństwa morskiego.

Jednym z kluczowych wniosków tej części pracy jest także stwierdzenie rosnącej akceptacji dla tworzenia regionalnych reżimów prawa bezpieczeństwa morskiego, które wykazują się silną tendencją do ochrony interesów państw nadbrzeżnych. Z przeprowadzonych analiz dotyczących współczesnego systemu prawa morskiego, wynika bowiem, że to regionalne regulacje przyjmowane z perspektywy wybrzeża, skutecznie prowadzą do ochrony interesu publicznego, podwyższania i skutecznego egzekwowania standardów zmierzających do ochrony środowiska morskiego, życia ludzkiego i bezpieczeństwa statków. Niewątpliwie czynnikiem, który zwiększył determinację państw i prowadzi obecnie do rosnącej akceptacji trendu zmierzającego do



wzmacniania kompetencji państw nadbrzeżnych, były zagrożenia środowiskowe, którym nie była w stanie skutecznie zapobiegać dominująca w regulacjach przyjmowanych z pozycji państwa bandery statku perspektywa wolności żeglugi i czego ilustracją były najtragiczniejsze w skutkach katastrofy ekologiczne ostatnich dekad – *Exon Valdez, Torrey Canyon, Amoco Cadiz* czy *Prestige*. Analizy prowadzone w rozdziale drugim prowadzą zatem do wniosku o dokonującej się w ostatnich latach znaczącej zmianie, w szczególności w zakresie podejścia regulacyjnego Międzynarodowej Organizacji Morskiej oraz mechanizmów kontroli nad stosowaniem standardów prewencyjnych.

Z punktu widzenia tematu badawczego, jako istotny wskazać należy także sformułowany najdobitniej w rozdziale III wniosek o rosnącym znaczeniu rozwoju technologicznego dla poziomu bezpieczeństwa morskiego i jego wpływie na ramy prawne bezpieczeństwa morskiego, nie tylko w warstwie dotyczącej standardów technicznych bezpieczeństwa statku ale także dla integracji poszczególnych działów bezpieczeństwa morskiego oraz możliwości jakie z rozwoju technologicznego wynikają dla skutecznego prowadzenia przez państwa nadbrzeżne nadzoru nad podległymi im obszarami morskimi. Szczególnie dostrzegalne jest to w odniesieniu do bezpieczeństwa nawigacyjnego i w zakresie standardów bezpieczeństwa konstrukcyjnego i wyposażeniowego statku. Zmiany technologiczne znacząco wpłynęły na konsolidację ram prawnych bezpieczeństwa nawigacyjnego. Zmianę postrzegania znaczenia i zakresu wspomnianego działu bezpieczeństwa morskiego ilustruje ewolucja regulacji tej materii: od regulacji sprowadzających się jedynie do przepisów dotyczących prawa drogi morskiej, do systemu uwzględniającego takie komponenty jak standardy dotyczące urządzeń i usług nawigacyjnych, instrumenty nadzoru nad obszarami morskimi i kontroli ruchu statków, standardy dotyczące komunikacji na morzu i powiązane z nimi działania służb ratowniczych. Możliwości śledzenia ruchu statków służą nie tylko bezpieczeństwu nawigacyjnemu i lokalizacji statku w potrzebie, ale stanowią instrument umożliwiający państwu zarządzanie ruchem statków, monitorowanie bieżącej sytuacji na morzu i skuteczniejsze jej kontrolowanie. Systemy raportowania ze statków – AIS czy LRIT nie tylko bowiem podnoszą poziom bezpieczeństwa nawigacyjnego statków, ale także stanowią przydatne narzędzie nadzoru nad obszarami morskimi dla państw nadbrzeżnych i służą wzmocnieniu działań służb VTS. Wszystko to prowadzi do rozmywania się tradycyjnego podziału na stosowane na statkach pomocnicze



urządzenia nawigacyjne i pomoce w nawigacji wymagane ze strony lądu, prowadząc do objęcia tymi pojęciami także usług dostępnych w ramach systemów łączących urządzenia na statku i lądzie, pozwalających na gromadzenie i przetwarzanie informacji o sytuacji na morzu. Na płaszczyźnie legislacyjnej przejawia się to w rosnącej harmonizacji i wzajemnym powiązaniu postanowień konwencji SOLAS, COLREG, ale także STCW oraz MARPOL. Także powiązanie konwencji SAR z postanowieniami konwencji SOLAS jest zauważalne w coraz większym stopniu poprzez działanie systemu GMDSS (Światowy System Łączności Alarmowej i Bezpieczeństwa).

Znaczenie rozwoju technologicznego i możliwość posługiwania się obrazem sytuacji na morzu w czasie rzeczywistym, znacząco zmniejszyły ryzyko kolizji na morzu, powodując, że regulacje dotyczące bezpieczeństwa nawigacyjnego koncentrują się obecnie na procesie wzmocnienia procedur bezpieczeństwa na statku i kwalifikacji marynarzy związanych z obsługą coraz bardziej zaawansowanych urządzeń wyposażenia statku. Integracja urządzeń i usług zaawansowanych technologicznie i wspierających bezpieczną nawigację statku stanowi także czynnik, który otwiera nowy etap żeglugi statków bezałogowych, urzeczywistniający się na naszych oczach. Wskazana integracja regulacji dotyczących bezpieczeństwa nawigacyjnego, konstrukcyjnego i w zakresie tzw. czynnika ludzkiego stanowi potwierdzenie tezy o wzajemnym przenikaniu się i uzupełnianiu ram prawnych bezpieczeństwa morskiego rozproszonych w różnych konwencjach IMO.

Rozwój technologii wyznacza także ramy wymogów dotyczących konstrukcji i wyposażenia statków, będące przedmiotem analizy zawartej w rozdziale czwartym książki. Przedstawiona w nim analiza dotycząca technicznych aspektów bezpieczeństwa morskiego, skupiająca się zasadniczo na bezpieczeństwie statku jako centralnego pojęcia prawa morskiego, zmierza do wykazania kompleksowości regulacji, zarówno na płaszczyźnie standardów materialnoprawnych, jak i proceduralnych, ze szczególnym uwzględnieniem możliwości weryfikacji ich stosowania. Z przedstawionych analiz wynika, że wymogi konstrukcyjne stanowią warunek wstępny dla bezpiecznej eksploatacji i nawigacji statku. Sama konwencja SOLAS tworzy spójną całość, obejmując zakresem regulacji nie tylko standardy konstrukcyjne i wyposażeniowe, ale także dotyczące bezpieczeństwa ładunków i nawigacyjne, obejmując także pozostałe etapy życia statku: w czasie jego eksploatacji i w związku z jego eksploatacją. Także w tym zakresie wykazano wzajemne zazębienie się wymogów zawartych w konwencji SOLAS



z wymogami bezpiecznej nawigacji określonymi w pozostałych konwencjach IMO. Dopełnieniem wspomnianych regulacji są wymogi dotyczące reakcji na wypadki morskie, zarówno w zakresie działań ratowniczych, jak i badania przyczyn wypadków morskich. Wymogi zmierzające do zapewnienia akceptowalnego poziomu ryzyka powiązane są ze standardami określonymi w konwencji MARPOL w zakresie bezpieczeństwa środowiska morskiego, których celem jest zapobieganie zanieczyszczeniu morza przez statki.

Jednym z kluczowych dla pracy wniosków badawczych jest zawarta w rozdziale czwartym teza o dokonującej się zmianie modelu regulacji dotyczących wymogów technicznych zmierzających do wzmocnienia poziomu bezpieczeństwa morskiego. Dominujące przez lata w podejściu regulacyjnym IMO podejście aposterioryczne, zmierzające do podnoszenia poziomu bezpieczeństwa morskiego w oparciu o wiedzę z mających wcześniej miejsce wypadków morskich jest obecnie wypierane przez politykę aprioryczno-celowościową, nastawioną na podejście wyprzedzające. Dominujące wcześniej podejście następcze doprowadziło do wypracowania zharmonizowanych w skali globalnej, łatwych do weryfikacji standardów bezpieczeństwa konstrukcyjnego. Jego zawodność była jednak obnażana kolejnymi katastrofami z udziałem statków oraz hamowała możliwości stosowania rozwiązań innowacyjnych. Przyjęte w polityce IMO podejście bazujące na akceptacji standardów opartych na celu, stanowi jedną z kluczowych zmian w prawie bezpieczeństwa morskiego i oznacza wejście IMO w rolę proaktywnego regulatora sytuacji na morzu. Podejście to bazuje na ocenie ryzyka i prowadzi do holistycznego spojrzenia na bezpieczeństwo morskie, osadzając je w ramach procesu zmierzającego do spełnienia akceptowanego poziomu ryzyka. Pozwala to na promowanie podejścia wyprzedzającego i innowacyjnego. Symbolem nowego podejścia wyprzedzającego IMO jest nie tylko koncepcja standardów opartych na celu ale także przyjęcie Kodeksu Polarnego, pierwszej tak kompleksowej regulacji IMO, której opracowanie i przyjęcie nie było poprzedzone żadną katastrofą, a tym samym nie było następstwem wniosków z niej wyprowadzonych ale ma charakter wyprzedzający.

Ostatnim z analizowanych w monografii komponentów systemu bezpieczeństwa morskiego są wymogi związane z tzw. czynnikiem ludzkim. Katastrofy morskie, których główną przyczyną był błąd ludzki, doprowadziły do wzrostu świadomości o konieczności stanowienia regulacji dotyczących nie tylko bezpieczeństwa



konstrukcyjnego statku, ale także kwalifikacji marynarzy, a w dalszej perspektywie obejmujących relacje kierownictwa z załogą, zasady organizacji pracy na statku, procedury bezpieczeństwa i wpływ warunków bytowych marynarzy na sposób wykonywania przez nich pracy.

Postrzeganie przez IMO znaczenia czynnika ludzkiego dla bezpieczeństwa morskiego przez lata bazowało na wcześniejszych, historycznych regulacjach, w których za kluczowe uważano kwalifikacje marynarzy oraz dyscyplinę na statku. Wyrazem tej optyki była treść konwencji SCTW w przyjętym w 1978 roku brzmieniu. Jej istotą było ujednoczenie szkoleń marynarzy w skali globalnej poprzez ustanowienie ich minimalnych wymogów. Charakterystyczne jest jednak, że konwencja nie uwzględniała kwestii warunków pracy, a ponadto – w erze dynamicznego rozwoju technologii związanych z automatyzacją i komputeryzacją pracy na statku - nie była w stanie sprostać dynamice zmian w tym zakresie. Chronologia przyjmowanych przez IMO regulacji potwierdza tezę o wieloletnim zaniechaniu kompleksowego podejścia regulacyjnego IMO do czynnika ludzkiego w systemie bezpieczeństwa morskiego. Działania legislacyjne zmierzające do kompleksowej regulacji czynnika ludzkiego zaczęły być podejmowane jako ostatnie, po wprowadzeniu regulacji dotyczących bezpieczeństwa nawigacyjnego, konstrukcyjnego i pierwszych regulacji dotyczących ochrony środowiska morskiego. Poddana analizie w rozdziale piątym ewolucja rozwoju regulacji czynnika ludzkiego wskazuje na początkowe postrzeganie go jako „kolegialnego”, załogowego komponentu bezpieczeństwa statku, co znajduje odzwierciedlenie w rozdziale V konwencji SOLAS. Kolejnym etapem ewolucji regulacji czynnika ludzkiego, znamionującym przejście regulacyjne z poziomu „zespołowego” wymogu dotyczącego obsady załogowej na poziom indywidualny i skupienie się na znaczeniu kwalifikacji każdego z marynarzy, było przyjęcie konwencji STCW w 1978 r., uzupełnione w latach kolejnych o perspektywę organizacyjną, czego wyrazem jest przyjęcie kodeksu ISM zmierzającego do eliminacji braków organizacyjnych w przedsiębiorstwie armatorskim i narzucającego „linearną” optykę postrzegania kwestii bezpieczeństwa na statku, od poziomu załogi, po poziom kierowniczy.

Przeprowadzone analizy dowodzą istotnej zmiany w regulacji czynnika ludzkiego, zmierzającej do postrzegania go już nie tylko w kategoriach wdrożenia wymaganych standardów w zakresie kwalifikacji i procedur bezpieczeństwa, ale jako procesu interakcji zachodzących w relacji horyzontalnej (między marynarzami na



statku) i wertykalnej (między załogą a kadrą kierowniczą przedsiębiorstwa armatorskiego). Dopełnieniem przyjęcia holistycznej perspektywy znaczenia czynnika ludzkiego dla bezpieczeństwa morskiego było przyjęcie konwencji o pracy na morzu (MLC) opracowanej pod auspicjami Międzynarodowej Organizacji Pracy (ILO). Konwencja MLC wraz z całym swoim wymiarem socjalnym uszczelnia system bezpieczeństwa morskiego w kontekście czynnika ludzkiego w zakresie mniej „namacalnych” niż kwalifikacje czy procedury czynników mających wpływ na sposób wykonywania pracy, takich jak czynniki psychofizyczne, społeczne i kulturowe.

Całościowa analiza obowiązujących regulacji prawnych w zakresie bezpieczeństwa morskiego pozwala także na skonstruowanie wniosku o rosnącym znaczeniu instrumentów cywilnoprawnych dla podniesienia poziomu efektywności systemu bezpieczeństwa morskiego. Zagadnienie to zostało poddane analizie w odniesieniu do szkód środowiskowych, jak i roszczeń wynikających ze stosunków pracy na morzu. Wymogi dotyczące instrumentów obowiązkowego zabezpieczenia finansowego stanowiły pierwotnie odpowiedź na rosnące zagrożenia i skalę szkód wynikających z zanieczyszczeń olejowych. Stały się one istotną częścią ustanowionego w 1969 r. reżimu odpowiedzialności za szkody olejowe. Sukces jaki wiązał się ze stosowaniem postanowień konwencji CLC z 1969 r. przełożył się na powielenie wymogu posiadania zabezpieczenia w kolejnych morskich konwencjach międzynarodowych. Mimo, że instrumenty zabezpieczenia finansowego mają charakter prywatnoprawny, a ich zasadniczym celem jest kompensacja szkód, zastosowanie ich przez IMO oraz ILO w zakresie szkód środowiskowych i w odniesieniu do roszczeń marynarzy, postrzegane jest przez obie wspomniane organizacje jako mechanizm wspierający realizację celów publicznoprawnych zmierzających do ochrony środowiska morskiego i zabezpieczenia praw socjalnych marynarzy. Powiązanie wymogu posiadania certyfikatu z zasadą odpowiedzialności na zasadzie ryzyka i możliwością kierowania roszczeń bezpośrednio przeciw dającemu zabezpieczenie (ubezpieczycielowi), wpływa na stosunek armatora do przestrzegania wymogów i procedur bezpieczeństwa.

Przedstawione wnioski cząstkowe uprawniają do postawienia kluczowej dla tematu badawczego tezy o kompleksowości międzynarodowego systemu prawa bezpieczeństwa morskiego, w szczególności w oparciu o wyodrębnienie czterech kluczowych czynników prowadzących do konsolidacji systemu prawa bezpieczeństwa morskiego. Pierwszym z kluczowych elementów było poszerzanie zakresu



przedmiotowej regulacji dotyczących bezpieczeństwa morskiego. Proces ten szczególnie wyraźnie podkreśla zestawienie tekstu pierwszej konwencji SOLAS z przyjmowanymi w kolejnych latach regulacjami. Pierwsze konwencje SOLAS opracowane na początku XX wieku dotyczyły zasadniczo kwestii technicznych: konstrukcyjnych (wymogi dotyczące wodoszczelności, statecznościowe) i w wąskim zakresie wyposażeniowych statku, nawigacyjnych związanych z prowadzeniem wachty w rejonach oblodzonych, wymogami komunikacyjnymi i obowiązkiem informowania o zauważonych niebezpieczeństwach, a także wymogami dotyczącymi obsady załogowej. Tym samym, wymogi te skupiały się zasadniczo na zaradaniu tradycyjnym niebezpieczeństwom morza oraz minimalizowaniu ryzyka kolizji na morzu. W kolejnych latach pojęcie bezpieczeństwa morskiego objęło także czynniki środowiskowe, zaś wymogi konstrukcyjne i wyposażeniowe statku oraz stosowane na nim procedury zmodyfikowane zostały tak, aby chronić nie tylko życie i mienie człowieka, ale także środowisko morskie przed negatywnymi skutkami działalności. Rozszerzeniu uległy ponadto kwestie dotyczące czynnika ludzkiego – z postrzegania ich jako części bezpieczeństwa statku poprzez wprowadzenie wymogu właściwej obsady załogowej w konwencji SOLAS, poprzez szerokie uwzględnienie wymogów operacyjnych zarówno w konwencji SOLAS jak i MARPOL, przyjęcie konwencji STCW, kodeksu ISM, aż po wprowadzenie katalogu „praw człowieka” na morze w formie konwencji MLC, będącej istotnym ogniwem systemu bezpieczeństwa w zakresie najtrudniej „mierzalnych” czynników decydujących o kondycji psychofizycznej marynarzy.

Drugim kluczowym elementem konsolidacji systemu bezpieczeństwa morskiego są instrumenty kontroli nad przestrzeganiem standardów. Sukces i znaczenie dodatkowej kontroli prowadzonej przez państwa portu dla redukcji substandardowej żeglugi jest niewątpliwy i nie budzący kontrowersji w doktrynie. Jest to jednak mechanizm wprowadzony poza zakresem działania IMO, co niewątpliwie osłabia pozycję IMO. Niemniej skuteczność dodatkowej kontroli prowadzonej przez państwa portu doprowadziła do wprowadzenia dodatkowych mechanizmów kontroli wdrażania standardów bezpieczeństwa także przez IMO. Przyjęcie przez IMO Kodeksu III zastąpiło funkcjonujący wcześniej mechanizm samooceny państw, zaś przyjęcie kodeksu instytucji klasyfikacyjnych (Kodeksu RO) zmierza do zwiększenia kontroli wobec podmiotów prywatnych. W konsekwencji efektywne wdrażanie celów IMO przez państwa i instytucje klasyfikacyjne stało się nierozdzielnie związane



i prowadzić będzie w najbliższych latach do skuteczniejszego stosowania kluczowych dla bezpieczeństwa instrumentów IMO. Na tym etapie możliwa jest już częściowa rekonstrukcja fundamentów systemu prawa bezpieczeństwa morskiego obejmującego nie tylko standardy materialnoprawne i procedury, ale także rozbudowaną strukturę wielopłaszczyznowej kontroli stosowania istniejących standardów przez podmioty prywatne, państwa i IMO oraz powiązanie ich działań z długofalowymi celami działań IMO.

Trzecim elementem systemu prawa bezpieczeństwa morskiego jest przyjęcie aktywnej, wyprzedzającej roli IMO, wyrażającej się w upowszechnieniu w pierwszej kolejności procedury formalnej oceny ryzyka, a następnie coraz szerszym stosowaniu standardów opartych na celu. Przyjęcie perspektywy celu regulacji pozwala na zmiany systemowe i zastępuje wcześniejszą kazuistyczną regulację „wydestylowaną” z wcześniejszych wypadków i błędów.

Czwartym komponentem systemu bezpieczeństwa morskiego jest wielokrotnie wskazywana na kartach pracy rosnąca zależność między standardami stanowionymi w czterech kluczowych dla bezpieczeństwa morskiego konwencjach SOLAS, MARPOL, STCW i MLC i wzajemne ich zazębianie się.

## **5. Omówienie pozostałych osiągnięć naukowo – badawczych**

Rezultaty prowadzonych przeze mnie pozostałych badań, w formie opublikowanych prac oraz wygłoszonych referatów na konferencjach naukowych, skupiają się wokół trzech zasadniczych obszarów tematycznych, tj.:

- A.** publicznego międzynarodowego prawa morskiego. W obszarze tym prowadziłam najszerze badania, które w szczególności dotyczyły: **a)** legislacji morskiej Unii Europejskiej; **b)** problematyki międzynarodowych regulacji dotyczących bezpieczeństwa morskiego; **c)** zmian aksjologii prawa morskiego; **d)** prawa morza;
- B.** polskiego prawa morskiego;
- C.** wpływu prawa Unii Europejskiej na polski porządek prawny (ze szczególnym uwzględnieniem prawa łączności elektronicznej).



## **A. Publiczne międzynarodowe prawo morskie**

Publiczne międzynarodowe prawo morskie stanowi podstawowy obszar moich zainteresowań naukowych. Badania w tym zakresie podjęłam po uzyskaniu stopnia naukowego doktora nauk prawnych i rozpoczęciu pracy w Katedrze Prawa Morskiego WPiA UG. Morskie prawo publiczne jest stosunkowo młodą dziedziną prawa morskiego, kojarzonego tradycyjnie z prawem żeglugi morskiej i utożsamianego przez stulecia z prawem prywatnym. Takie postrzeganie prawa morskiego wynikało z faktu wprowadzenia prywatnoprawnych regulacji z zakresu prawa morskiego do krajowych kodeksów handlowych lub cywilnych, poczynając od XVIII wieku. Ujęcie to zostało zweryfikowane w ostatnich dekadach w efekcie dynamicznego rozwoju innych niż żegluga sfer eksploatacji morza. Doprowadziło to do wyeksponowania w prawie morskim nowych zagadnień związanych z eksploatacją zasobów morza, ochroną środowiska morskiego i bezpieczeństwem morskim i w konsekwencji przenikania się w prawie morskim norm prawa cywilnego i handlowego z normami o charakterze publicznoprawnym, w szczególności z zakresu prawa administracyjnego i pracy. W efekcie, doszło do zmiany filozofii prawa morskiego, co znalazło odzwierciedlenie w legislacji międzynarodowej i spowodowało modyfikację podstawowych instytucji prawa morskiego. Morskie prawo publiczne obejmuje zatem zarówno prawo morza, jak i morskie prawo administracyjne, problematykę bezpieczeństwa morskiego, ochrony środowiska oraz liczne przepisy ustrojowe i proceduralne, a jego charakterystyczną cechą jest przenikanie się krajowych i międzynarodowych norm prawnych.

W ramach obszaru międzynarodowego publicznego prawa morskiego można wyodrębnić cztery grupy bardziej szczegółowych zagadnień, będących przedmiotem prowadzonej przeze mnie pogłębionej analizy, prezentowanej następnie w formie publikacji naukowych i udziału w konferencjach naukowych.

### **a) Legislacja morska Unii Europejskiej**

Istotne miejsce w mojej pracy badawczej podjętej po uzyskaniu stopnia doktora nauk prawnych, zajmowały badania dotyczące legislacji morskiej Unii Europejskiej. Obszar ten w sposób naturalny stał się podstawowym obszarem moich badań, co



wynikało z połączenia wcześniejszych zainteresowań badawczych obejmujących prawo europejskie, zwieńczonych rozprawą doktorską i podjęciem pracy w unikatowej, jedynej w Polsce Katedrze Prawa Morskiego na WPiA UG. Początkowo prowadzone przez mnie badania dotyczyły przyczyn i skali podjęcia przez UE prac legislacyjnych w zakresie prawa morskiego w sytuacji, gdy wszystkie morskie państwa członkowskie UE są także członkami Międzynarodowej Organizacji Morskiej i aktywnie uczestniczą w jej pracach. Wyniki tych badań opublikowałam w artykułach *Morska tożsamość Europy. Zintegrowana polityka morska*, [w:] B. Garbaciak, R. Majewski (red.), *Europejskość a współczesna rzeczywistość międzynarodowa*, Gdańsk 2011 i *Koncepcja nadzoru morskiego w zintegrowanej polityce morskiej Unii Europejskiej*, „Prawo Morskie” t. XXVII/2011. W efekcie wstępnych badań dotyczących polityki morskiej UE i wniosków z nich płynących, dotyczących intensyfikacji prac legislacyjnych UE stanowiących reakcję na słabości rozwiązań przyjmowanych w skali globu, moja uwaga skupiła się na kwestii wpływu polityki unijnej na globalne rozwiązania dotyczące bezpieczeństwa morskiego oraz interakcji działań UE i Międzynarodowej Organizacji Morskiej. Efekty tych badań opublikowane zostały w artykułach: *Jeden za wszystkich, wszyscy za jednego. Unia Europejska a Międzynarodowa Organizacja Morska*, „Gdańskie Studia Prawnicze” t. XXXIII/2014, *Kabotaż morski w orzecznictwie Trybunału Sprawiedliwości Unii Europejskiej*, „Prawo morskie” t. XXX/2014, *Między Scyllą a Charybdą. Sytuacja statku państwa Unii Europejskiej*, „Gdańskie Studia Prawnicze” t. XXXV/2016 i *Oddać cesarzowi co cesarskie? Narodziny polityki bezpieczeństwa morskiego UE. Uwagi na tle orzeczenia Trybunału Sprawiedliwości w sprawie C-537/11 MSC Orchestra*, „Gdańskie Studia Prawnicze” t. XXXVIII/2017. Wątki dotyczące wzajemnych zależności legislacji morskiej UE i międzynarodowego prawa morskiego oraz nasilającego się procesu regionalizacji prawa morskiego zostały rozwinięte w monografii wydanej pod moją współredakcją pt. *Europeizacja prawa morskiego*, Gdańsk 2016 r. Wyniki badań dotyczących znaczenia morskiej legislacji UE zaprezentowałam na konferencjach: podczas VI ogólnopolskiej konferencji Prawa Morskiego 20 kwietnia 2017 r. na Wydziale Prawa i Administracji Uniwersytetu Gdańskiego - *Wpływ prawa Unii Europejskiej na system inspekcji państwa bandery i państwa portu*, oraz podczas 6<sup>th</sup> International Research Seminar in Maritime, Port and Transport Law, Alma Mater Studiorum University of Bologna, we Włoszech w czerwcu 2017 r. (referat pt. *The European Union's regulation on reporting formalities for ship*). Zasadniczym efektem przeprowadzonych badań była weryfikacja



dominującego w doktrynie poglądu o konieczności stanowienia globalnego reżimu prawa morskiego i negatywnych efektach jego fragmentaryzacji.

### **b) Problematyka międzynarodowych regulacji dotyczących bezpieczeństwa morskiego**

Dostrzeżony w efekcie prowadzonych badań pozytywny wpływ regionalnych rozwiązań unijnych na skuteczność międzynarodowych mechanizmów kontroli poziomu bezpieczeństwa morskiego, skłonił mnie do podjęcia pogłębionych badań dotyczących stanu legislacji międzynarodowej w zakresie bezpieczeństwa morskiego. Badania te bezpośrednio wpłynęły na kształt rozprawy habilitacyjnej. Prawo bezpieczeństwa morskiego wymagało wieloaspektowej, złożonej analizy zarówno regulacji prewencyjnych, jak i kontroli ich przestrzegania oraz regulacji dotyczących odpowiedzialności podmiotów zaangażowanych w żeglugę. W 2017 r. uzyskałam grant Narodowego Centrum Nauki na realizację projektu badawczego *System prawny bezpieczeństwa morskiego*. Projekt ten jest nadal realizowany, a jego zakończenie przewidziane jest na koniec 2019 r. Jego efekt stanowi m.in. monografia habilitacyjna zatytułowana *Międzynarodowe prawo bezpieczeństwa morskiego*.

Badania nad zagadnieniami związanymi z analizą prawa bezpieczeństwa morskiego prowadziłam przede wszystkim w kontekście efektywności stosowanych rozwiązań oraz dokonujących się zmian w systemie międzynarodowej kontroli nad wdrażaniem regulacji przyjmowanych pod auspicjami Międzynarodowej Organizacji Morskiej. Istotnym ich elementem były wcześniejsze wnioski dotyczące pozytywnego wpływu rozwiązań unijnych na regulacje międzynarodowe, w szczególności w zakresie podejmowanych przez IMO działań zmierzających do uszczelniania systemu kontroli zarówno nad działalnością państw członkowskich IMO, jak i nad działalnością podmiotów prywatnych zaangażowanych w żeglugę. Ponieważ kwestia ta stosunkowo niedawno stała się przedmiotem ożywionej debaty naukowej w literaturze światowej, podjęłam próbę włączenia się w nią, publikując w języku angielskim opracowanie *The European Union's regulation on reporting formalities of ships: the Tower of Babel or the gift of speaking in tongues?*, [w:] F. Berlingieri, M. Musi (red.), *Maritime, port and transport law: current scenarios and emerging issues*, „Il Diritto Marittimo – Quaderni” nr 4/2017, w którym podjęłam wątek dotyczący konieczności wyważenia między takimi wartościami jak zapewnienie sprawności obrotu morskiego a zapewnienie



bezpieczeństwa państwom portu, na przykładzie regulacji unijnej. Wyniki prowadzonych badań prezentowałam także na konferencjach międzynarodowych, w tym na City University w Londynie podczas *The Ninth Annual Maritime Law and Policy Postgraduate Research Conference 2018*, gdzie prezentowałam referat: *The Legal System of Maritime Safety in Statu Nascendi* oraz, na zaproszenie dyrektora Skandynawskiego Instytutu Prawa Morskiego Uniwersytetu w Oslo na seminarium naukowym pracowników wspomnianego Instytutu w grudniu 2018 r. Badania nad spójnością i kompleksowością obowiązującego międzynarodowego reżimu prawa bezpieczeństwa morskiego zaprezentowałam także podczas posiedzenia plenarnego Komisji Prawa Morskiego Polskiej Akademii Nauk 1 marca 2019 r. (referat: *Międzynarodowy system prawa bezpieczeństwa morskiego*).

Jako istotny czynnik efektywności norm prawa bezpieczeństwa morskiego postrzegam nie tylko wymogi związane z konstrukcją statku i systemem kontroli, ale także wymogi dotyczące tzw. czynnika ludzkiego, w szerokim jego znaczeniu. W badaniach dotyczących znaczenia eliminacji ryzyka błędu ludzkiego dla bezpieczeństwa żeglugi uwzględniłam zasadniczo perspektywę międzynarodową, zmierzającą do harmonizacji systemów szkoleń marynarzy, ich certyfikacji, komunikacji, a także perspektywę behawioralną, podnoszoną w literaturze światowej (*Kodeks ISM a kształcenie marynarzy*, „Prawo morskie” t. XXXI/2015). Kwestia ta stanowiła także przedmiot moich wystąpień: na I Ogólnopolskiej Konferencji Prawa Morskiego – *Polska polityka morska – w stronę zintegrowanej polityki morskiej*, która odbyła się 1 grudnia 2011 r. (referat: *Edukacja morska dla przyszłych pokoleń*); podczas IV Konferencji Prawa Morskiego - *Prawo żeglugi morskiej* w Gdańsku, 26 lutego 2015 (referat: *Wpływ kodeksu ISM na zakres odpowiedzialności za eksploatację statku*) oraz w czasie sesji plenarnej Komisji Prawa Morskiego Polskiej Akademii Nauk w maju 2015 r. (referat: *Wpływ kodeksu ISM na edukację marynarzy*).

Prezentacja wyników badań nad skutecznością globalnych regulacji dotyczących bezpieczeństwa morskiego w wiodących zagranicznych ośrodkach prawa morskiego zaowocowała podjęciem prac nad monografią *Maritime safety in Europe – comparative approach*. Monografia ta jest drugą z zaplanowanych w ramach grantu NCN *System prawny bezpieczeństwa morskiego*. Przygotowywana jest pod moją redakcją w języku angielskim, a jej publikacją zainteresowanie wyraziło brytyjskie wydawnictwo Routledge. Wspomniana monografia stanowi obecnie przedmiot recenzji



przedwydawniczej, zgodnie z ustaleniami poczynionymi ze wskazanym wydawnictwem. Autorami poszczególnych rozdziałów są wybitni naukowcy z zakresu prawa morskiego, m.in. przewodniczący belgijskiej Komisji Kodyfikacyjnej Prawa Morskiego - prof. Eric Van Hooydonk, byli i obecni dyrektorzy wiodących ośrodków prawa morskiego w Europie, jak: prof. Erik Røsæg ze Skandynawskiego Instytutu Prawa Morskiego Uniwersytetu w Oslo, prof. Filippo Lorenzon, były dyrektor Instytutu Prawa Morskiego Uniwersytetu w Southampton w Wielkiej Brytanii oraz wykładowcy z najbardziej prestiżowych międzynarodowych ośrodków prawa morskiego, jak: prof. Henning Jessen z World Maritime University (WMU) w Malmö w Szwecji, dr Elda Belja z International Maritime Law Institute na Malcie, będącym ośrodkiem szkoleniowym Międzynarodowej Organizacji Morskiej. Książki tej nie uwzględniam w wykazie dorobku ze względu na trwające jeszcze negocjacje z wydawnictwem Routledge.

W ramach realizacji wspomnianego grantu odbyłam staże badawcze i kwerendy na Uniwersytecie bolońskim we Włoszech (czerwiec 2017 r.), w Międzynarodowym Instytucie Prawa Morskiego Międzynarodowej Organizacji Morskiej na Malcie, (styczeń/luty 2018), w City University, Londyn (kwiecień 2018), IMO Knowledge Centre (jednostce badawczej IMO) w Londynie (kwiecień 2018) oraz w Skandynawskim Instytucie Prawa Morskiego w Oslo (grudzień 2018).

### **c) Aksjologia prawa morskiego**

Badania prowadzone w ramach głównego nurtu moich zainteresowań – międzynarodowego publicznego prawa morskiego wymagały uwzględnienia nie tylko kwestii związanych z bezpieczeństwem statku i żeglugi, ale także z bezpieczeństwem środowiska morskiego, dla którego eksploatacja statków stwarza poważne zagrożenie. Nieodwracalność szkód powstałych w wyniku zanieczyszczeń morza, w szczególności olejowych, znacząco wpłynęła na aksjologię prawa morskiego i hierarchię wartości chronionych w prawie morskim, a samo prawo bezpieczeństwa morskiego uległo stosownemu rozszerzeniu, tak aby minimalizować ryzyko zanieczyszczeń środowiska morskiego w efekcie działalności morskiej człowieka. W prowadzonych badaniach dostrzegam zatem także konieczność uwypuklenia dokonującego się przesunięcia aksjologicznego w prawie morskim, w ramach którego mimo dominującej w jego rozwoju perspektywy prywatnoprawnej, dokonuje się wyraźna zmiana katalogu chronionych prawem wartości. Tego rodzaju systemowe konkluzje zawarłam m.in.



w publikacji dotyczącej rosnącego znaczenia kwestii środowiskowych i socjalnych w prawie morskim w opracowaniach: *International liability and compensation regimes as a tool of strengthening the balance between shipping economy and marine protection*, Baza Web of Conferences, vol. 52/2018 oraz w publikacjach: *Regulacja zakazu stosowania systemów przeciwporostowych zawierających związki cynoorganiczne w prawie międzynarodowym i prawie Unii Europejskiej. Próba oceny efektywności*, „Prawo Morskie” t. XXVIII/2012, *Konwencja o bezpiecznym i przyjaznym dla środowiska recydingu statków – uwagi na tle działalności armatorskiej*, [w:] B. Rakoczy, K. Karpus, M. Szalewska, M. Walas (red.), *Zasada zrównoważonego rozwoju w wymiarze gospodarczym i ekonomicznym*, Toruń 2015.

#### **d) Prawo morza**

W ramach badań dotyczących międzynarodowego publicznego prawa morskiego prowadziłam także badania obejmujące zagadnienia prawa morza, zawężone jednak do kwestii systemowych zmian jakie wynikają dla prawa morza z rosnącej ilości publicznoprawnych norm morskich, analizowanych zasadniczo przez pryzmat ochrony wartości uniwersalnych, jakimi są ochrona życia ludzkiego i środowiska morskiego. Prawo morza jest integralnie związane z międzynarodowym prawem publicznym, niemniej ze względu na rolę legislacji międzynarodowej w rozwoju prawa morskiego, stanowi istotny element prawa morskiego.

Kwestie bezpieczeństwa morskiego i ochrony środowiska morskiego wpłynęły nie tylko na aksjologię prawa morskiego, ale także na aksjologię prawa morza. Badania prowadzone nad prawem bezpieczeństwa morskiego prowadzą bowiem do wniosku, że sprawy żeglugi handlowej przestały być elementem nadrzędnym i determinującym kierunki harmonizacji prawa morskiego. Morze zaczęło być postrzegane w kategoriach wspólnego dobra, dziedzictwa, zasługującego i wymagającego ochrony, a cel ten wyznaczył w dużym zakresie nowy podział ról i obowiązków państw, co jest przedmiotem regulacji z zakresu prawa morza jako działu międzynarodowego prawa publicznego. Przedmiotem moich badań w ramach prawa morza, jest wpływ nowych konwencji Międzynarodowej Organizacji Morskiej zmierzających do ochrony środowiska morskiego i zwiększenia poziomu bezpieczeństwa morskiego na możliwą dynamiczną wykładnię postanowień konwencji o prawie morza (UNCLOS) w zakresie wzmocnienia kompetencji (i obowiązków) państw portu (PSC) i państw nadbrzeżnych.



W tej części badań dostrzegam także wyraźną erozję tradycyjnie silnej pozycji jurysdykcji państwa bandery ustanowionej w konwencji o prawie morza. Rozważania te zawarłam w publikacjach dotyczących wzrostu znaczenia państw portu i nadbrzeżnych: *Regulacja zakazu stosowania systemów przeciwporostowych zawierających związki cynoorganiczne w prawie międzynarodowym i prawie Unii Europejskiej. Próba oceny efektywności*, „Prawo Morskie” t. XXVIII/2012, *Miejsca schronienia (places of refuge) - perspektywy regulacji*, „Zeszyty Naukowe Wyższej Szkoły Administracji i Biznesu im. Eugeniusza Kwiatkowskiego w Gdyni”, z. 24/2017, *Environmental, navigational and regulatory issues on wrecks*, [w:] M. Musi (red.), *Port, maritime and transport law between legacies of the past and modernization*, “Il Diritto Maritimo - Quaderini” nr 5/2018. Kwestia redefinicji roli państw bandery statku oraz państw portu i nadbrzeżnych związana jest nie tylko z rosnącą determinacją tych ostatnich w zakresie ochrony podlegających ich jurysdykcji obszarów morskich, ale także z ustanowieniem nowych mechanizmów kontroli poziomu bezpieczeństwa morskiego i ich znaczeniem dla eliminacji statków substandardowych. Kwestie te eksponowałam w części swoich publikacji: *Rozluźnienie rzeczywistej więzi między statkiem a państwem bandery w efekcie stosowania swobód gospodarczych unii europejskiej*, [w:] M. Adamowicz, J. Nawrot (red.), *Europeizacja prawa morskiego*, Sopot 2016, *Kryteria przynależności państwowej statku a unijna zasada niedyskryminacji ze względu na pochodzenie*, [w:] D. Wetoszka (red.) *Prawo transportowe: morze, ląd, powietrze*, Warszawa 2017. Konkluzje takie zawarłam także na marginesie moich badań nad prawem bezpieczeństwa morskiego w czasie referatów wygłaszanych, m.in. w czasie II konferencji naukowej Pomorskiej Izby Adwokackiej, *Prawo transportowe: Morze, Ląd, Powietrze*, Gdynia 9-10 listopada 2016 (referat: *Redefinicja pojęcia rzeczywistej więzi w prawie Unii Europejskiej. Konsekwencje dla polskiej regulacji i przyszłości transportu drogą morską*) i w czasie seminarium naukowego *Prawne aspekty bezpieczeństwa środowiska morskiego* organizowanego przez Wyższą Szkołę Administracji i Biznesu w Gdyni 22 września 2016 (referat: *Od problemów nie należy uciekać tylko je rozwiązywać - miejsca schronienia jako instrument szukania równowagi między interesami państw nadbrzeżnych a ochroną środowiska morskiego*). Obszar ten był także kluczowy dla opracowania przeze mnie na potrzeby Komisji Kodyfikacyjnej Prawa Morskiego opinii dotyczącej wymogów rejestrowych stawianych przez państwo bandery w zakresie rejestracji statków morskich w październiku 2016 r. (niepublikowana, materiały KKPM).



## B. Polskie prawo morskie

Kwestie dotyczące polskiego prawa morskiego stanowią istotną część mojej aktywności naukowo badawczej, co wiąże się z pracą dydaktyczną prowadzoną w Katedrze Prawa Morskiego Uniwersytetu Gdańskiego. Aktywność na polu dydaktyki w sposób naturalny zainspirowała mnie do prowadzenia pogłębionych badań nad rodzimymi regulacjami z zakresu prawa morskiego, w tym także do krytycznej analizy przyjmowanych rozwiązań. W ramach ogólnych zagadnień dotyczących prawa morskiego, stanowiącego formatywną dla mojego rozwoju badawczego specjalność naukową, podejmowałam badania dotyczące zarówno prawa żeglugi, skupiającego się na prywatnoprawnych aspektach prawa morskiego, jak i kwestii publicznoprawnych, mających znaczenie dla polskiej legislacji. Zaowocowało to szeregiem publikacji dotyczących stanu polskiej legislacji morskiej: *Konwencja o ułatwieniu międzynarodowego obrotu morskiego w praktyce polskiej*, „Prawo Morskie” t. XXIX/2013, *O potrzebie wyraźnego rozróżniania pojęć „bezpieczeństwo” i „ochrona” w prawie polskim. Uwagi na tle polskiej legislacji morskiej*, „Prawo i Więź” nr 4 (14)/2015, *Bezpieczeństwo morskie: uwagi na tle anglosaskiego maritime safety i maritime security*, „Gdańskie Studia Prawnicze” t. XXXIII/2015, *Kierunki zmian w prawie o bezpieczeństwie morskim*, „Studia Prawa Publicznego” nr 2 (18)/2017. Perspektywę polskich rozwiązań w zakresie prawa morskiego, prezentowałam na tle prawnoporównawczym także w literaturze anglojęzycznej: *The notion of 'ship' in the Polish law. Some reflections on the basis of research conducted for the purposes of the CMI questionnaire*, „Prawo Morskie” t. XXXII/2016, *Maritime legislation in Poland and the proposals of the codification commission for maritime law*, „Journal of International Maritime Law” vol. 23, iss. 3/2017, *Maritime safety in Polish law*, „Polish Law Review” vol. 3/2017, *Mortgage, maritime hypothecation or pledge? Real rights on ships in the works of the Polish Maritime Law Codification Committee*, [w:] O. Fotinopoulou Basurko, J. M. Martín Osante (red.), *New trends in maritime law: maritime liens, arrest of ships, mortgages and forced sale*, a także *Ship reporting facilitation under EU regulation. The Polish path*, „Prawo Morskie” t. XXXIII/2017.



Obowiązki dydaktyczne stały się także przesłanką opracowania bardziej syntetycznych publikacji w formie haseł w *Leksykonie prawa morskiego. 100 podstawowych pojęć*, Warszawa 2013 (*bezpieczeństwo morskie, cieśniny morskie, czarter bareboat, holowanie, immunitet statków, kanały morskie, miejsca schronienia, monitoring morski, pilotaż morski, piractwo morskie, pomiar statku, przynależność statku, slot czarter, terroryzm morski*) oraz w formie komentarza do wybranych przepisów Kodeksu Morskiego (*Czarter na czas – komentarz do art. 188-200 Kodeksu Morskiego*, [w:] D. Pyć, I. Zużewicz-Wiewiórowska (red.), *Komentarz do Kodeksu Morskiego*, Warszawa 2012, *Usługi holownicze – komentarz do art. 214-219 Kodeksu Morskiego*, [w:] D. Pyć, I. Zużewicz-Wiewiórowska (red.), *Komentarz do Kodeksu Morskiego*, Warszawa 2012). Problemy badawcze związane z polskim prawem morskim prezentowałam na międzynarodowych konferencjach naukowych: podczas *IX<sup>th</sup> European Colloquium on Maritime Law Research*, Bilbao 2016 (referat: *Mortgage, maritime hypothecation or pledge? Real rights on ships in the works of the Polish Maritime Law Codification Committee*), podczas *X<sup>th</sup> European Colloquium on Maritime Law Research, Codification of Maritime Law - Challenges, possibilities and experience*, Toruń 2018 (referat: *Recent maritime codifications – reasons and scope – referat: The Polish perspective as compared with chosen jurisdictions*). Ocena stanu polskiej legislacji morskiej była także przedmiotem mojego wystąpienia w Komisji Prawa Morskiego Polskiej Akademii Nauk w czasie sesji plenarnej w 2013 r.: *Konwencja FAL w polskim porządku prawnym*. Na zaproszenie organizatorów, uczestniczyłam także w konferencji zorganizowanej w Helsinkach *Wrecks as Environmental Risks: The Legal Framework* w dniach 29-30 listopada 2017 r., biorąc udział w dyskusjach dotyczących możliwych scenariuszy wdrożenia przez państwa europejskie konwencji o usuwaniu wraków przyjętej pod auspicjami IMO.

Zagadnienia związane z podstawową dla mnie dziedziną badawczą, jaką jest prawo morskie, w tym także prawo żeglugi, pozostają mi bliskie. Moja aktywność w tym zakresie zaowocowała powołaniem mnie w skład Komisji Kodyfikacyjnej Prawa Morskiego, we wrześniu 2015 r. na okres czteroletniej kadencji, która zakończy się we wrześniu 2019 r. Praca w KKPM wymagała kompleksowej analizy obowiązującego obecnie Kodeksu Morskiego, zmierzającej do oceny adekwatności jego postanowień, zarówno do zmieniającej się rzeczywistości żeglugowej, jak i rozwoju legislacji międzynarodowej. Efektem prac KKPM jest projekt nowego Kodeksu Morskiego



przedłożony Ministrowi Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej w czerwcu 2018 r. Poza pracami nad całością projektu kodeksu, przygotowałam jako członek KKPM dwie opinie dotyczące propozycji zmiany polskich przepisów rejestrowych (rejestr statków) w zakresie zapewnienia ich zgodności z wymogami prawa UE (niepublikowane, przedłożone KKPM).

Od 2010 roku jestem ponadto członkiem Komisji Prawa Morskiego Polskiej Akademii Nauk. W 2015 r. zostałam wybrana na członka prezydium wspomnianej Komisji, na okres czteroletniej kadencji. Od 2016 roku biorę także udział, z ramienia Uniwersytetu Gdańskiego, w pracach dwóch krajowych sekcji prawnych powołanych do współpracy z komitetami Międzynarodowej Organizacji Morskiej: komitetem Bezpieczeństwa morskiego (MSC) oraz komitetem Prawnym (LEG). W 2018 r. zostałam także włączona przez Ministra Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej w skład polskiej delegacji na 105 sesję Komitetu Prawnego LEG Międzynarodowej Organizacji Morskiej, która odbyła się w Londynie w dniach 23- 15 kwietnia 2018 r., gdzie prezentowałam polskie stanowisko i brałam udział w pracach grupy roboczej państw członkowskich UE w zakresie wypracowania ich wspólnego stanowiska na forum IMO.

Ponadto w 2017 r. zostałam głównym wykonawcą w ramach grantu NCN realizowanego na Uniwersytecie Mikołaja Kopernika w Toruniu dotyczącego *Problemów nowoczesnych kodeksów morskich*. Jednym z projektów badawczych w ramach grantu jest publikacja książki *Codification of Maritime Law* pod moją współredakcją. Książka została przyjęta do druku przez brytyjskie wydawnictwo Routledge, ISBN 978-0-367-34361-3 (w druku, załącznik nr 5 – umowa wydawnicza). Autorami poszczególnych rozdziałów wspomnianej monografii są wybitni akademicy z wiodących ośrodków prawa morskiego Europy i Azji. Zasadniczym celem książki jest zidentyfikowanie problemów nowoczesnych kodeksów prawa morskiego oraz ustalenie jakie argumenty legły u podstaw przyjętych w różnych krajach rozwiązań. Zagadnienia polskiej kodyfikacji prawa morskiego przedstawione są we wspomnianej książce w rozdziale mojego współautorstwa zatytułowanym: *Recent national maritime law codifications - reasons and scope. The Polish perspective as compared with other chosen jurisdictions*. Książkę tę uwzględniam w wykazie, jej wkład w rozwój doktryny międzynarodowej uznany został bowiem przez recenzentów zagranicznych za znaczący, książka została opatrzona nr ISBN i jest w druku.

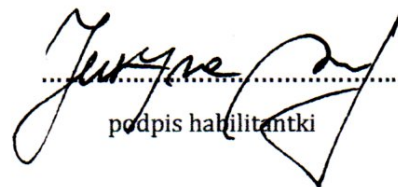


### C. Wpływ prawa Unii Europejskiej na polski porządek prawny

Moje pierwsze publikacje naukowe z okresu przed uzyskaniem stopnia naukowego doktora dotyczą kwestii instytucjonalnych prawa UE oraz wpływu regulacji unijnych na krajowe rozwiązania dotyczące prawa telekomunikacyjnego. Podjęty wówczas temat badawczy wiązał się z moją pracą zawodową – zajęciami prowadzonymi w Centrum Prawa Europejskiego Wydziału Prawa i Administracji UG, praktyką zawodową w sektorze telekomunikacyjnym oraz pobytem stażowym w 2005 r. w Ofcom Knowledge Centre, jednostce badawczej, brytyjskiego regulatora rynku telekomunikacyjnego. Rynek ten rozwijał się wówczas bardzo dynamicznie, a polskie prawo telekomunikacyjne wymagało dostosowania do wymogów Unii Europejskiej. Efektem prowadzonych wówczas badań były prace opublikowane już po uzyskaniu stopnia naukowego doktora nauk prawnych: *Usługi publiczne w sektorze łączności elektronicznej*, [w:] S. Biernat, S. Dudzik (red.), *Przeptyw osób i świadczenie usług w Unii Europejskiej. Nowe zjawiska i tendencje*, Warszawa 2009, *Jak szybko biegnie współczesny Filipades? - czyli o prawie łączności elektronicznej w europejskim modelu społeczeństwa informacyjnego*, [w:] B. Garbacik, R. Majewski (red.), *Państwo, społeczeństwo, jednostka. Przyczyunki do rozważań o współczesnej cywilizacji*, Gdańsk 2008, *Europejski model społeczeństwa informacyjnego na tle rozwiązań światowych*, „Gdańskie Studia Prawnicze” t. XXV/2011. Wśród publikacji warto wymienić także opracowanie hasła *Społeczeństwo informacyjne* w *Wielkiej Encyklopedii Prawa*, t. 3, *Prawo Unii Europejskiej*, Warszawa 2014. Prowadzone wówczas badania dotyczące prawa Unii Europejskiej skupione były wokół bliskich mi do dnia dzisiejszego zagadnień związanych z ochroną praw podmiotowych jednostek oraz funkcjami państwa w zakresie zapewniania jednostkom dostępu do usług publicznych. Przejawem zainteresowania podmiotową perspektywą analizy funkcji prawa, ze szczególnym uwzględnieniem sektorów regulacyjnych były publikacje w leksykonach: *Leksykonie Prawa Gospodarczego publicznego*, Warszawa 2009 (*Funkcja ochronna państwa, Interes publiczny, Społeczna gospodarka rynkowa*) i *Leksykonie Praw Człowieka*, Warszawa 2010 (*dostęp do informacji publicznej, dostęp do usług publicznych, Karta Praw Podstawowych, prawa podstawowe*) a także hasel: *prawo*



do dobrej administracji w *Wielkiej Encyklopedii Prawa*, t. 3, *Prawo Unii Europejskiej*, Warszawa 2014 i *Dobro wspólne w prawie w Wielkiej Encyklopedii Prawa*, t. 7, *Teoria i filozofia prawa*, Warszawa 2016. Podejmowane wówczas badania w zakresie wpływu prawa UE na porządek krajowy (*Prawo instytucjonalne Unii Europejskiej. Zasady ustrojowe*, [w:] B. Garbacik, R. Majewski (red.), *Wektory współczesnych przemian europejskich*, Gdańsk 2010, *Prawo integracji w Europie. Podręczny leksykon tematyczny*, Gdynia 2008) miały bezpośredni wpływ na podjęcie w kolejnych latach, po rozpoczęciu przeze mnie pracy w Katedrze Prawa Morskiego, badań w zakresie wpływu prawa UE na polskie i międzynarodowe prawo morskie.



podpis habilitantki