

Ramy rozwoju prawa morskiego wyznacza postęp techniczny w żegludze. Od starożytności do XVIII wieku, regulacje te, zdeterminowane były niezmienną co do zasady konstrukcją statków – drewnianych i napędzanych siłą ludzkich mięśni lub wiatru. W konsekwencji także zasady prawa morskiego przez wieki nie ulegały znaczącym zmianom i skupione były na prawie prywatnym oscylującym wokół ochrony interesów przewoźników, zasad rozłożenia ryzyka związanego z podróżą morską, żywiołem morza i określane było jako prawo żeglugi (*shipping law*). Intensyfikacja ruchu drogą morską, rosnące możliwości niesienia pomocy na morzu oraz pojawiające się nowe konstrukcje statków przyczyniły się do zmiany owej wielowiekowej filozofii prawa morskiego. Ważnym czynnikiem zmian była także ewolucja skali zagrożeń w żegludze, których źródłem przestały być wyłącznie niebezpieczeństwa morza jako żywiołu, a stał się także sam statek i ładunek, który jest nim przewożony. Słynna Katastrofa Titanica przyczyniła się do regulacji zasad bezpiecznej konstrukcji statków i ochrony życia załóg i pasażerów, ujednoczenia sygnałów ratunków itd. Era tankowców i chemikaliowców stanowiących ogromne zagrożenie dla środowiska morskiego, zwróciła uwagę na konieczność rozwoju regulacji dotyczących bezpieczeństwa ekologicznego (ochrony środowiska morskiego). Powtarzające się wypadki będące efektem błędów ludzkich doprowadziły do rozrostu regulacji czynnika ludzkiego jako kluczowego dla bezpieczeństwa morskiego. W wieku XX uwaga społeczności międzynarodowej skupiła się zatem na problemach związanych z ochroną wartości uniwersalnych, bezpieczeństwa żeglugi i życia na morzu czy ochrony środowiska morskiego, zmieniając aksjologię prawa morskiego ze *stricte* kupieckiej na uwzględniającej dobro wspólne, jakim jest bezpieczeństwo ludzi i środowiska morskiego. Obecnie to właśnie publicznoprawna część prawa morskiego rozwija się najbardziej dynamicznie. Trzy filary: bezpieczeństwo statku na morzu, bezpieczeństwo ekologiczne i bezpieczeństwo ludzi na morzu, rozrosły się do rozmiarów czterech dużych konwencji morskich: konwencji o bezpieczeństwie życia na morzu (SOLAS 1978), konwencji o zapobieganiu zanieczyszczeniu morza przez statki (MARPOL) oraz dwóch konwencji regulujących kwestię czynnika o pracy na morzu (MLC) i konwencji o wymaganiach w zakresie wyszkolenia marynarzy, wydawania im świadectw oraz pełnienia wacht (STCW).

Zasadniczym celem projektu jest podjęcie próby wykazania, iż wzajemne powiązanie tych regulacji pozwala na stwierdzenie dużego stopnia integracji i koherentności ich postanowień, a w konsekwencji postawienia tezy o powstawaniu spójnego systemu prawnego bezpieczeństwa morskiego, wyodrębnionego z prywatnoprawnego *shipping law*.

Regulacje te poddawane są stosunkowo ściślej harmonizacji w skali globu. Powoduje to konieczność redefinicji i analizy nowego modelu regulacji prawa morskiego. Obie części prawa morskiego – prawo prywatne o wielowiekowej historii i jego młodsza siostra, publicznoprawna regulacja żeglugi, rozwijają się w innym tempie, odmiennych trybach i różnymi drogami zmierzają do globalnej harmonizacji. Morskie prawo prywatne jest doskonale opisane w literaturze przedmiotu. Celem projektu jest natomiast przeprowadzenie analizy pozwalającej na rekonstrukcję modelu regulacji publicznego prawa morskiego, ze szczególnym uwzględnieniem kwestii szeroko pojętego bezpieczeństwa morskiego. Osiągnięcie tego celu nie jest możliwe bez wielopłaszczyznowej, wnikliwej analizy publicznoprawnych aspektów prawa morskiego. Prawo morskie z natury ma charakter międzynarodowy a jego efektywność wynika z zastosowania podobnych rozwiązań w skali globu. W ostatnich latach jednak tworzone są wiążące Polskę regulacje regionalne przyjmowane przez Unię Europejską. Stanowią one swoistą nakładkę modyfikującą prawo międzynarodowe w stosunku do statków mających przynależność państwową (banderę) państw UE ale także, poprzez nowy instrument (kontroli państwa portu) w stosunku do statków państw trzecich wpływających do portów państw członkowskich UE. W ramach projektu analizie poddane będą regulacje dotyczące bezpieczeństwa morskiego w relacji wertykalnej i horyzontalnej. W relacji wertykalnej analizowane będą zależności między przedmiotowymi regulacjami międzynarodowymi, unijnymi i polskimi. W ramach relacji horyzontalnej, analizie poddane zostaną przepisy prawa polskiego, prowadzące do ustalenia stopnia spójności prawa bezpieczeństwa morskiego, które zgodnie z wolą polskiego ustawodawcy jest regulowane poza kodeksem morskim w rozproszonych aktach prawnych.