

MIĘDZYNARODOWA ORGANIZACJA MORSKA (IMO) W PROCESIE GLOBALIZACJI ŻEGLUGI MORSKIEJ

W artykule przedstawiono definicję globalizacji transportu morskiego. Zaprezentowano strukturę organizacyjną Międzynarodowej Organizacji Morskiej (IMO) oraz jej działalność w zakresie bezpieczeństwa transportu morskiego. Pokazano również wkład pracy organizacji w zakresie procesów bezpieczeństwa żeglugi oraz globalizacji procesów w żegludze morskiej.

Słowa kluczowe: globalizacja żeglugi morskiej, Międzynarodowa Organizacja Morska.

1. PROCES GLOBALIZACJI TRANSPORTU MORSKIEGO

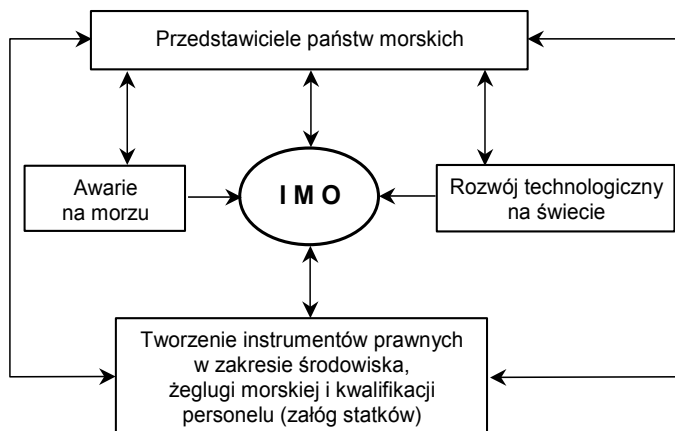
Globalizacja obejmuje działanie lub procedurę międzynarodowej integracji, powstałej z wymiany światowych poglądów, produktów, idei oraz innych aspektów kultury. Postępy w transporcie, telekomunikacji, infrastrukturze, Internecie mają duży udział w globalizacji [5].

Proces rozwoju globalizacji żeglugi morskiej na świecie odbywa się pod nadzorem technologiczno-prawnym Międzynarodowej Organizacji Morskiej. Jej wkład w rozwój żeglugi morskiej obejmuje takie elementy, jak:

- bezpieczeństwo na morzu w szerokim zakresie;
- walka o czystość środowiska morskiego, wody i powietrza;
- bezpieczeństwo ruchu statków;
- ustawodawstwo związane z bezpieczeństwem ludzkiego życia i mienia.

Schemat działalności IMO pokazano na rysunku 1.

W ten sposób proces rozwoju żeglugi morskiej na świecie odbywa się pod nadzorem techniczno-prawnym. Transport morski stał się dzięki takiej działalności elementem kontroli, regulacji prawnej, normalizacji oraz podlega globalizacji. Międzynarodowa Organizacja Morska stanowi najważniejsze ogniwo postępu technologicznego w żegludze morskiej jako twórca globalizacji procesów w światowym transporcie morskim.

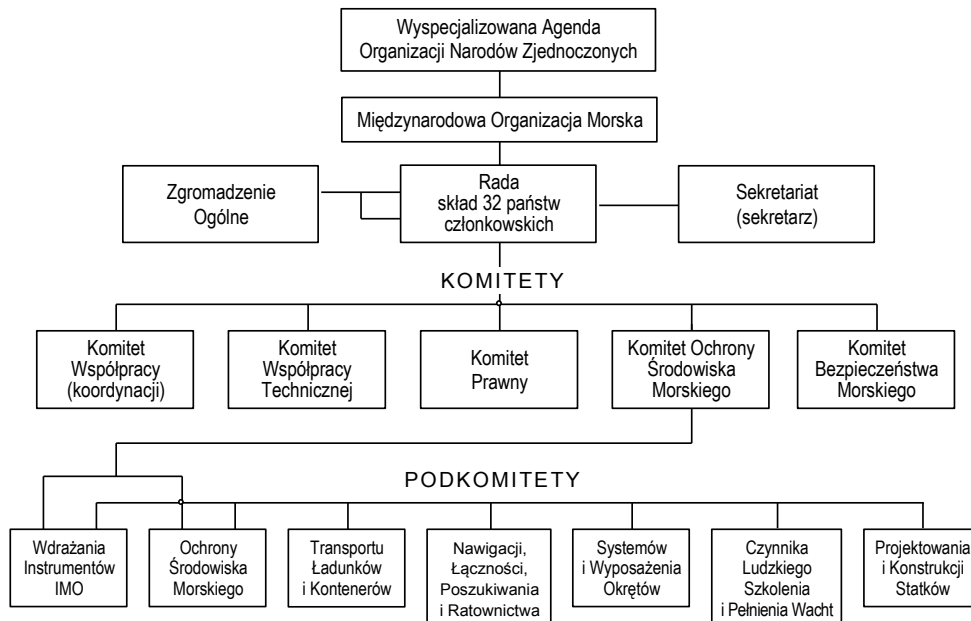


Rys. 1. Ogólny model pracy IMO

Źródło: opracowanie własne.

2. STRUKTURA ORGANIZACYJNA IMO

Strukturę organizacyjną IMO pokazano na rysunku 2.



Rys. 2. Struktura organizacji pracy Międzynarodowej Organizacji Morskiej (IMO)

Źródło: opracowanie własne na podstawie [7].

Międzynarodowa Organizacja Morska (IMO) powstała w Genewie w 1948 roku jako Międzynarodowa Morska Organizacja Doradcza. Działała do roku 1982. Międzynarodowa Organizacja Morska z siedzibą w Londynie jest jednostką agencji Organizacji Narodów Zjednoczonych. Stanowi forum współpracy rządów państw morskich na świecie, zrzeszając 171 członków państw morskich oraz członków stowarzyszonych, jak Wyspy Owcze, Hongkong i Makao. System pracy organizacji opiera się na przekazywaniu dokumentów w sprawach morskich przez państwa członkowskie do poszczególnych podkomitetów. Przewodniczący podkomitetu zgłasza temat do sekretariatu. Sekretariat opracowuje agendy na zebranie podkomitetów. Tam tworzą się grupy robocze ekspertów zgłaszanych przez państwa członkowskie. Eksperti w grupach roboczych przygotowują dokumenty na obrady plenarne podkomitetów. Wyniki dyskusji na obradach plenarnych podkomitetów przenoszone są na zgromadzenia, które odbywają się co dwa lata. Wyniki zgromadzenia obowiązują do zastosowania przez wszystkie państwa członkowskie. W ten sposób tworzy się konwencje, rezolucje, poradniki oraz zalecenia.

3. KRÓTKA HISTORIA DZIAŁALNOŚCI IMO

Podstawą działania IMO było wprowadzanie w życie poprawek do Konwencji SOLAS, a następnie do Konwencji MARPOL 73/78. Następnym problemem do rozwiązania było stworzenie morskiego systemu łączności alarmowej i bezpieczeństwa w 1988 roku, który został wdrożony w życie w 1999 roku. Następnie zaadaptowano kodeks zarządzania bezpieczeństwem na statkach powyżej 500 GT (1998 r.). W roku 1978 stworzono konwencję kwalifikacyjną (STCW/78) [3]. Od roku 1959 opracowano i stworzono 50 konwencji międzynarodowych i protokołów oraz 800 kodeksów, zaleceń i poradników jako prawnych instrumentów międzynarodowych.

Zakres pracy IMO obejmuje wszystkie techniczne i eksploatacyjne obszary żeglugi, jak: bezpieczeństwo życia, zabezpieczenie technologicznego rozwoju, projektowanie i wyposażenie statków, ochrona pożarowa, bezpieczeństwo nawigacji, łączność radiowa, poszukiwanie i ratowanie, szkolenie oraz przepisy dotyczące kwalifikacji marynarzy, ustalenie zasad przewozu ładunków niebezpiecznych, bezpieczeństwo ruchu statków w portach przez wprowadzenie systemów (VTS) [4].

W pracach legislacyjnych IMO uczestniczyły też inne organizacje, takie jak:

- Międzynarodowa Organizacja Hydrograficzna (IHO);
- Narodowe Biura Hydrograficzne (NHO);
- Międzynarodowe Stowarzyszenie Służb Oznakowania Nawigacyjnego (*The International Association of Lighthouse Authorities* – IALA);
- Rządowa Służba Radiotechniki Morskiej (*Radio Technical Commission for Maritime* – RTCM);
- inne organizacje pozarządowe.

IMO opracowała efektywne mechanizmy współpracy, rozwoju i wdrażania fundamentalnych ważnych międzynarodowych konwencji, standardów, kodów oraz przepisów bezpieczeństwa nawigacji i ochrony środowiska morskiego.

Konwencje stworzone przez IMO nakładają na administracje państw członkowskich obowiązek wdrożenia ich do ustawodawstwa państwowego, a następnie stosowania na wszystkich statkach morskich w żegludze międzynarodowej.

Żegluga morska od kilku dekad podlega procesowi globalizacji instytucji handlowych w różnych rejonach świata. Typowym przykładem tego procesu jest konteneryzacja. Elementem globalizacji w transporcie morskim podlega nawigacja przez wprowadzenie:

- standaryzacji urządzeń i systemów;
- integracji;
- efektywności transportu;
- efektywności finansowania.

4. AKTUALNE TEMATY PRAC IMO

Poniżej przedstawiono główne tematy, którymi aktualnie zajmuje się IMO:

1. Standardy budowy nowych statków (GBS).
2. Metoda oceny ryzyka (FSA).
3. Czynniki ludzkie na morzu (ISM).
4. Szkolenie i wydawanie dyplomu (STCW).
5. Kod bezpiecznego zarządzania (ISM CODE).
6. Poszukiwanie i ratownictwo (SAR).
7. Łączność morska (GMDSS).
8. Przewóz ładunków niebezpiecznych.
9. Polepszenie standardów technologii budowy statków.
10. Bezpieczeństwo statków.
11. Harmonizacja działalności kontroli w portach (PSC).
12. Badanie wypadków morskich.
13. Bezpieczeństwo statków pasażerskich.
14. Bezpieczeństwo nawigacji, łączności i środowiska morskiego.
15. Strategia rozwoju e-Nawigacji.
16. Kod polarny (*International Code for Ships Operating in Polar Waters*).

5. CZYNNIK LUDZKI W PROCESACH DZIAŁALNOŚCI IMO

Wzrost bezpieczeństwa żeglugi oraz bezpieczeństwa życia ludzkiego w pracy na morzu wzrasta dzięki globalizacji w transporcie morskim. Wynika to ze zmiany modelu transportu morskiego, jak:

- wykorzystanie aktualnych, dokładnych prognoz pogody, w tym: ruchów cyklonów tropikalnych, ruchu gór lodowych i tras sztormów;
- wyposażenie statków w zintegrowane systemy nawigacyjne, dające możliwości precyzyjnego określenia pozycji statku, informacji o ruchu statków (AIS, ECDIS);
- wyposażenie statków w czarne skrzynki do rejestracji danych z podróży;
- systemy satelitarne do określania pozycji rozbitka na morzu (EPIRB);
- systemy łączności – VHF, GMDSS;
- obowiązkowe szkolenia załóg statków w zakresie bezpieczeństwa przeciwpożarowego, ratunkowego, itp. (STCW, Kod ISM);
- ujednolicone programy wymagań egzaminacyjnych na poszczególne stopnie marynarzy i oficerów (STCW);
- kontrole wyszkolenia załóg i stanów technicznych statków w portach przed wyjściem statku w podróż (Kod ISM).

Wprowadzenie w życie w 1978 roku Konwencji o kwalifikacjach marynarzy (*International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers* – STCW) stanowiło duży krok w podniesieniu poziomu wyszkolenia załóg statków w skali międzynarodowej [3]. Przeprowadzono szereg uzupełnień i poprawek do tej konwencji (w 2006 i 2010 roku). Konwencja weszła w życie wraz z poprawkami 1 stycznia 2012 roku. Jednocześnie wprowadzono wiele kodeksów związanych z działalnością zawodową załóg statków.

Wprowadzenie w życie Kodeksu ISM (*International Safety Management Code*) w 1998 roku na wszystkich statkach w żegludze międzynarodowej spowodowało zmianę procedur, związanych z nawigacją i z bezpieczeństwem eksploatacji statków. Zanotowano mniejszą liczbę wypadków na statkach. Inspekcje statków w portach morskich prowadzone przez władze kontrolne znacznie zdyscyplinowały kapitanów i załogi do przestrzegania bezpieczeństwa morskiego na podstawie procedur Kodeksu ISM. Kultura bezpieczeństwa eksploatacji statków znacznie się poprawiła.

PODSUMOWANIE

Globalizacja stanowi element przyspieszający i intensyfikujący procesy interakcji i integracji między ludźmi w środowiskach tworzących dobra materialne w przedsiębiorstwach żeglugowych w rządach różnych narodów świata [5].

Ważnym elementem działalności IMO w zakresie walki o ogólny poziom czystości środowiska morskiego jest przygotowanie i wdrożenie instrumentów prawnych, jak np. Konwencji MARPOL [1].

Rolą IMO, jako wyspecjalizowanej agencji Organizacji Narodów Zjednoczonych, jest promocja bezpieczeństwa morskiego, ochrona środowiska morskiego, efektywność, zrównoważenie i współpraca międzynarodowa w żegludze morskiej.

Procesy te powinny współdziałać z adaptacją najwyższych standardów bezpieczeństwa morskiego i życia ludzkiego, efektywności nawigacji, prewencji i kontroli środowiska morskiego w zakresie zanieczyszczania morza przez statki. Istotne jest również zastosowanie instrumentów prawnych przez wprowadzenie ich w życie w kierunku jednolitego przestrzegania przepisów prawnych w żegludze morskiej.

Zwiększono Konwencję SOLAS o rozdział XII oraz powiększono rozdział V. W latach 2001–2002 wprowadzono do Konwencji SOLAS rozdział XIII oraz powiększono rozdział V do 46 prawideł.

Dane statystyczne, dotyczące liczby śmiertelnych wypadków załóg statków światowej floty, wskazują na zmniejszenie w funkcji czasu.

Tabela 1

Liczba śmiertelnych wypadków w okresie od 2000 do 2010 r. [6]

Źródło	Lata				
	2006	2007	2008	2009	2010
Dane Fairplay (bez rybaków)	1825	525	1160	699	250
IMO	–	–	1921	2335	1622

LITERATURA

1. Corbett J.J., Winebrake J.J., *The Role of International Policy in Mitigating Global Shipping Emissions*, *Born Journal of World Affairs* Spring/Summer, vol. XVI, 2010, www.grown.edu.
2. *International Convention for the Safety of Life of Sea (SOLAS)*, 1974 as amended.
3. *International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers (STCW)* an amended, including the 1995 and 2010 Manila Amendments.
4. *International Shipping Facts and Figures – Information Resources on Trade, Safety, Security, Environment*, Maritime Knowledge Centre, March 2012.
5. Rothenberg L.E., *Globalization 101, The Three Tensions of Globalization*, webpace.ship.edu/347/14global/3-tensions.

Źródła internetowe

6. http://dev.ulb.ac.be/ceese/ABC_Impacts/glossary/imo.php.
7. http://www.classnk.or.jp/hp/en/info_service/imo_and_iacs/topics_imo.html.

THE GLOBALIZATION PROCESS IN SHIPPING BY INTERNATIONAL MARITIME ORGANIZATION (IMO)

Summary

In this paper definition of globalization in sea transport has been presented. The IMO organization structure and activities in globalization processes in shipping has been shown. The IMO achievements on globalization processes in sea transport has been given.

Keywords: *globalization in sea transport, the IMO structure.*