

Wiśnicki B.: *Procedura uaktualniania Kodeksu IMDG*, Zeszyty Naukowe Nr 72 Wyższej Szkoły Morskiej, Szczecin 2003, s. 147-159.

ISSN 0209-2069

**ZESZYTY NAUKOWE NR 72
WYŻSZEJ SZKOŁY MORSKIEJ
SZCZECIN 2003**

WYDZIAŁ INŻYNIERYJNO-EKONOMICZNY TRANSPORTU

Bogusz Wiśnicki

Procedura uaktualniania Kodeksu IMDG

Procedura uaktualniania Kodeksu IMDG jest na stałe wpisana w harmonogram prac odpowiednich podkomitetów Międzynarodowej Organizacji Morskiej (IMO). Cel, jakim jest bieżące korygowanie treści kodeksu jest osiągnięty w sposób uciążliwy dla użytkowników tej publikacji. Przykład dwóch ostatnich poprawek: 30-00 i 31-02, daje możliwość analizy procedury poprawiania kodeksu i pozwala sformułować szereg wniosków na ten temat.

Wstęp

Kodeks IMDG, czyli *Międzynarodowy morski kodeks towarów niebezpiecznych*¹, normuje przewóz ładunków niebezpiecznych w postaci opakowanej drogą morską. Dokument ten został wydany w 1965 r. przez Międzynarodową Organizację Morską (IMO). Od tego czasu był wielokrotnie poprawiany i najnowsza jego wersja pochodzi z 2002 r. Zgodnie z przyjętymi ostatnimi poprawkami do Konwencji SOLAS², Kodeks IMDG po raz pierwszy stanie się dokumentem obowiązkowym, a nie jak dotychczas, zalecanym przez IMO. Ponad 150 krajów zrzeszonych w Międzynarodowej Organizacji Morskiej posiada flotę handlową stanowiącą ponad 98 % światowego tonażu³. W tych krajach, najpóźniej 1.01.2004 r. będzie obowiązywał Kodeks IMDG.

Udział ładunków niebezpiecznych transportowanych drogą morską systematycznie wzrasta. Wiąże się to m.in. ze zwiększającym się udziałem przewozów morskich ładunków masowych oraz z polityką większego wykorzystania statków, jako jednego z najbezpieczniejszych środków transportu, do przewozu ładunków niebezpiecznych. Ocenia się, że ok. 50 % ogólnej masy ładunków przewożonych morzem zalicza się do niebezpiecznych lub zagrażających środowisku morskemu. Większość z nich to ładunki masowe, m.in. chemikalia, gazy skroplone, surowce i produkty naftowe oraz ładunki masowe suche. Przyjmuje się, że 10-15 % masy drobnicy przewożonej transportem morskim w opakowaniach to ładunki niebezpieczne i ta grupa ładunków podlega przepisom Kodeksu IMDG⁴.

Warto przeanalizować treść poprawek zamieszczonych w ostatnich wydaniach omawianego kodeksu oraz określić kierunki zmian prawnych odnoszących się do przewozu ładunków niebezpiecznych drogą morską, których należy się spodziewać w przyszłości. Istotna jest również ocena jak procedura uaktualniania Kodeksu IMDG wpływa na jego potencjalnych użytkowników: przewoźników, spedytorów, przeładowców. Analiza pozwoli odpowiedzieć na pytanie czy poprawki i sposób ich wprowadzania wychodzą na przeciw tzw. dobrej praktyce morskiej.

Rys historyczny

Pierwsze regulacje prawne odnoszące się do przewozu ładunków niebezpiecznych drogą morską powstały w Anglii pod koniec XIX w. Najważniejszym dokumentem normującym ten obszar działalności transportowej w skali międzynarodowej stała się Konwencja SOLAS. Kolejne konferencje zmieniały treść Konwencji SOLAS i stopniowo rozbudowywały

¹ *IMDG Code 2002 Edition*, IMO London 2002.

² Konwencja SOLAS – Convention for the Safety of Life at Sea.

³ *IMO and dangerous goods at sea. The transport by sea of dangerous and harmful goods, including marine pollutants and wastes*, Focus on IMO, May 1996, s. 1.

⁴ Tamże.

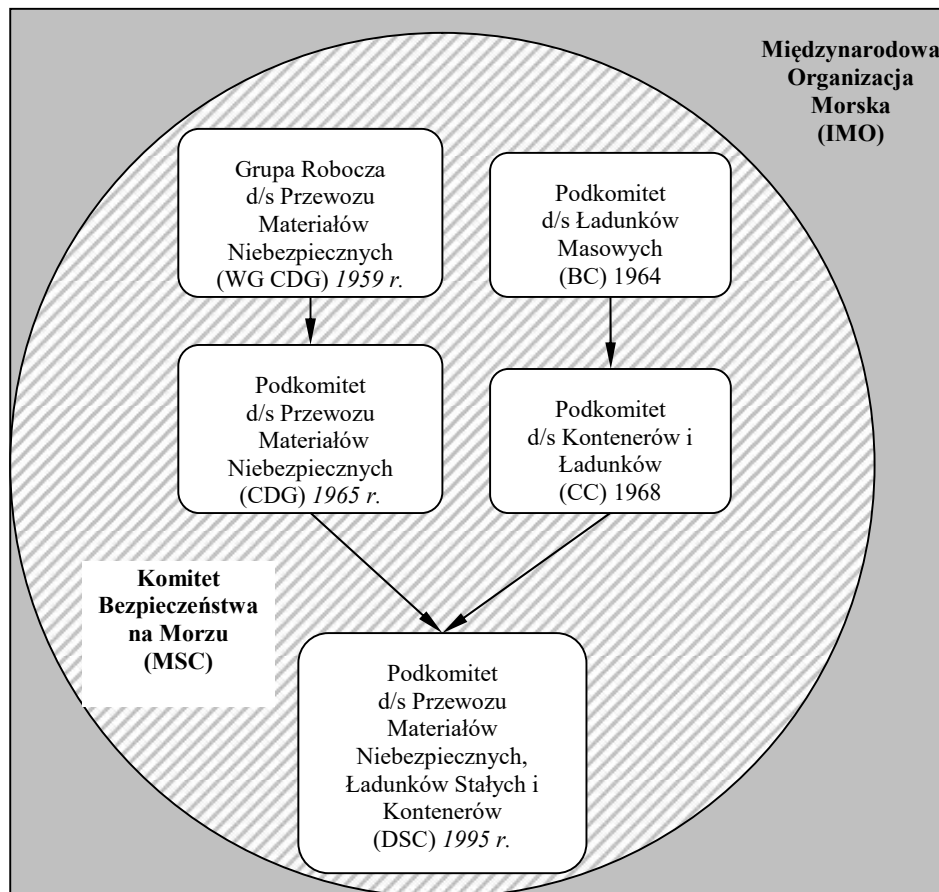
zapisy dotyczące ładunków niebezpiecznych. Nowe elementy w poszczególnych wersjach konwencji to⁵:

- 1) SOLAS 1914 – sformułowano ogólny zakaz przewozu ładunków niebezpiecznych morzem, przyznając jednocześnie władzom poszczególnych krajów prawo decydowania, które ładunki należy zaliczyć do niebezpiecznych i jakie środki ostrożności należy zastosować, aby możliwy był przewóz tych ładunków,
- 2) SOLAS 1929 – zapisy podobnej treści zostały ujęte w jeden artykuł 24 dotyczący ładunków niebezpiecznych oraz wyposażenia ratunkowego statków,
- 3) SOLAS 1948 – wprowadzono rozdział VI zatytułowany: *Przewóz ziarna i ładunków niebezpiecznych* oraz uchwalono rekomendację 22 podkreślającą konieczność ujednoczenia przepisów obowiązujących lokalnie poprzez wprowadzenie szczegółowych międzynarodowych uregulowań dotyczących m.in. klasyfikacji i oznakowania ładunków niebezpiecznych,
- 4) SOLAS 1960 – wprowadzono rozdział VII poświęcony wyłącznie transportowi ładunków niebezpiecznych i mający zastosowanie do wszystkich statków odbywających międzynarodową podróż morską o tonażu większym niż 500 ton; Rezolucja 56 uchwalona na konferencji wzywała rządy do stworzenia jednolitego międzynarodowego kodeksu towarów niebezpiecznych przewożonych drogą morską, który byłby załącznikiem do Konwencji SOLAS, a spełnieniem tego postulatu było opracowanie Kodeksu IMDG i następnie jego zatwierdzenie w 1965 r.,
- 5) SOLAS 1974 – poprawiony rozdział VII odnosi się do wszystkich statków, również o tonażu mniejszym niż 500 ton; W 1988 r. wprowadzono podział rozdziału VII na części A, B i C traktujące odpowiednio: o ładunkach niebezpiecznych w opakowaniach lub jako stałe luzem (A), chemikaliach luzem (B) i gazach skroplonych luzem (C); W dalszej kolejności wprowadzono część D dotyczącą przewozu statkami materiałów promieniotwórczych; Część A rozdziału zawierała odniesienia do Kodeksu IMDG i Kodeksu BC⁶ i było to nowe podejście do nazwy „ładunki niebezpieczne”, za które od tej pory zaczęto uważać nie tylko ładunki w opakowaniach, ale i luzem; Ostatnia

⁵ Na podst: *IMO and dangerous goods at sea. The transport by sea of dangerous and harmful goods, including marine pollutants and wastes*, Focus on IMO, May 1996, s. 1-4.

⁶ Kodeks BC – Kodeks bezpiecznego przewozu stałych ładunków masowych.

poprawka z 2002 r. wprowadza nazwę części A rozdziału VII *Przewóz ładunków niebezpiecznych w opakowaniach* i czyni Kodeks IMDG obowiązkowym⁷.



Rys. 1. Zmiany organizacyjne Grupy roboczej d/s materiałów niebezpiecznych IMO
Źródło: Opracowanie własne.

Legenda:

IMO – International Maritime Organization,

MSC – Maritime Safety Committee,

WG CDG - Working Group on the Carriage of Dangerous Goods,

CDG - Sub-Committee on the Carriage of Dangerous Goods

BC - Sub-Committee on Bulk Cargoes,

CC - Sub-Committee on Containers and Cargoes,

DSC – Sub-Committee on the Carriage of Dangerous Goods, Solid Cargoes and Containers.

⁷ Dodatkowa część A-1 rozdziału VII nosi tytuł *Przewóz stałych ładunków niebezpiecznych luzem* (Rezolucja MSC.123(75) z dn. 24.05.2002 r. IMO).

Wyspecjalizowaną organizacją odpowiedzialną za stan prawny w transporcie morskim jest Międzynarodowa Organizacja Morska IMO. Organizacja ta została ustanowiona w 1948 r. na konferencji Organizacji Narodów Zjednoczonych ONZ⁸. Pierwsze zgromadzenie IMO miało miejsce w 1959 r. Od tego też czasu rozpoczęto bezpośrednią działalność mającą na celu opracowanie kodeksu towarów niebezpiecznych. Aby wypełnić postanowienia rezolucji 56 uchwalonej na konferencji SOLAS 1960, ustanowiono Grupę Roboczą d/s Przewozu Materiałów Niebezpiecznych (WGCDG). Grupa ta ściśle współpracowała z Komitetem Ekspertów ONZ d/s Przewozu Materiałów Niebezpiecznych (UNCOE)⁹, który opublikował w 1956 r. minimalne wymagania dla transportu materiałów niebezpiecznych zawarte w tzw. Pomarańczowej Księdze¹⁰. Wymagania dotyczyły przewozu towarów niebezpiecznych wszystkimi możliwymi środkami transportu, jak również klasyfikacji, spisu dokumentów i oznakowania¹¹. Efektem pracy Grupy Roboczej WGCDG był projekt Kodeksu IMDG, który został następnie zatwierdzony na czwartym zgromadzeniu IMO w 1965 r. W tym samym roku Grupa Robocza WGCDG przekształciła się w Podkomitet d/s Przewozu Materiałów Niebezpiecznych CDG a następnie w Podkomitet ds. Przewozu Materiałów Niebezpiecznych, Ładunków Stałych i Kontenerów DSC (rys. 1).

Kodeks IMDG od momentu zatwierdzenia był wielokrotnie poprawiany. Inicjatorami zmian były rządy państw zrzeszonych w IMO. Poprawki wynikały ze zmian treści, wspomnianej wyżej Pomarańczowej księgi. Poprawki do Pomarańczowej Księgi są zatwierdzane przez Komitet UNCOE, co dwa lata. Stąd, przyjęto zasadę wydawania poprawionych wersji Kodeksu IMDG również, co dwa lata. Ostatnie wydanie Kodeksu IMDG zawiera poprawkę 31-02 z 2002 r.

Poprawka 30-00

Przykładem poprawki w pełni uzasadniającej nowe wydanie Kodeksu IMDG, jest poprawka 30-00 z 2000 r. Zmiany, jakie wносиła zarówno do treści jak i formy Kodeksu IMDG były rewolucyjne. Najważniejsze z nich to (tab. 1):

1) rezygnacja z podziału 3 klasy ładunków niebezpiecznych na trzy podklasy,

⁸ Początkowo IMO funkcjonowała pod nazwą Międzynarodowa Morska Organizacja Doradcza (International Maritime Consultative Organization - IMCO) a zarządzenie ONZ ustanawiające tą organizację weszło w życie w 1958 r.

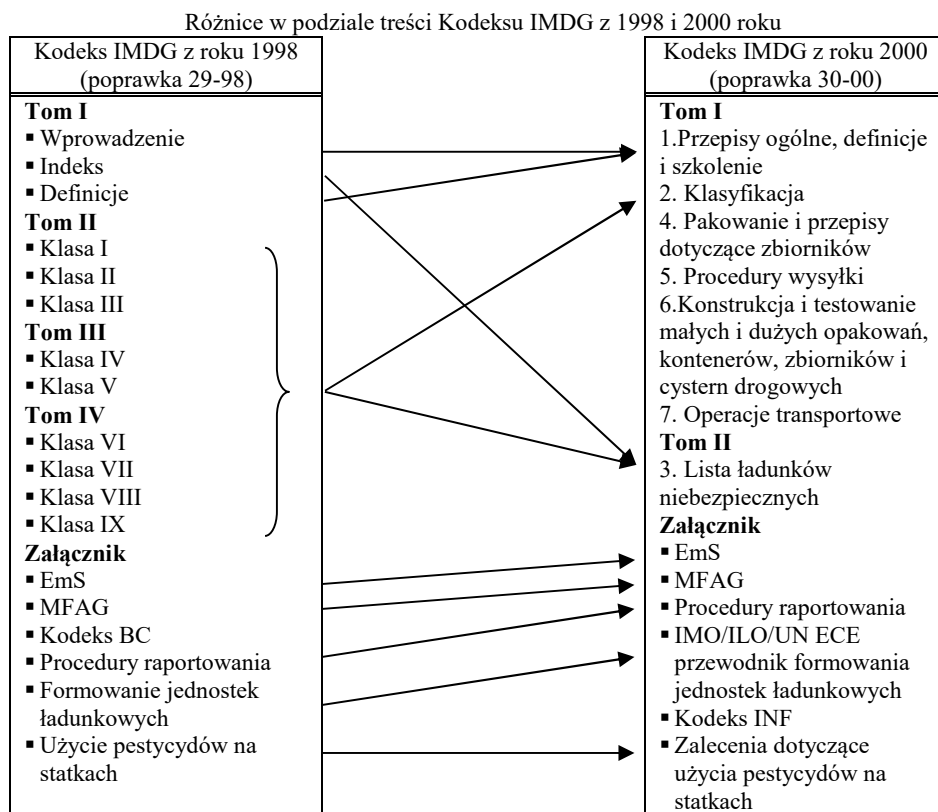
⁹ UNCOE – United Nations Committee of Experts on the Transport of Dangerous Goods.

¹⁰ Orange Book (*IMO and dangerous goods at sea. The transport by sea of dangerous and harmful goods, including marine pollutants and wastes*, Focus on IMO, May 1996, s. 5).

¹¹ Piławski T., Leśmian-Kordas R. *Przewóz towarów niebezpiecznych statkami morskimi*, WSM Szczecin 1986, s.13.

- 2) wprowadzenie *Listy ładunków niebezpiecznych* w miejsce indeksu i kart indywidualnych,
- 3) rezygnacja z zamieszczania numeru MFAG¹² w *Liście ładunków niebezpiecznych*, w odniesieniu do poszczególnych ładunków niebezpiecznych,
- 4) podział treści na dwa tomy oraz załącznik i wydanie w postaci książkowej formatu A4 w miejsce dotychczas stosowanej formy „segregatorowej” formatu A5,
- 5) dodanie osobnych rozdziałów w tomie I dotyczących opakowań, kontenerów, zbiorników oraz operacji transportowych,
- 6) dodanie w tomie II *Przepisów specjalnych* (Special provisions) w odniesieniu do poszczególnych ładunków niebezpiecznych.

Tabela 1



Zródło: Opracowanie własne na podstawie *IMDG Code 1998, 2000 Edition*, IMO London.

Legenda:

EmS – Procedury awaryjne (Emergency Procedures),

ILO – Międzynarodowa Organizacja Pracy (International Labour Organization),

¹² MFAG – Medical First Aid Guide.

UN ECE – Europejska Komisja Gospodarcza (United Nations Economic Commission for Europe),
 Kodeks INF – *Kodeks bezpiecznego przewozu statkami napromieniowanego paliwa jądrowego, plutonu i wysoko napromieniowanych odpadów* (International Code for the Safe Carriage of Packaged Irradiated Nuclear Fuel, Plutonium and High-Level Radioactive Wastes on board Ships).

Tabela 2

Harmonogram prac nad poprawkami do Kodeksu IMDG na lata 2000-2006

| Data | Komitet (nr sesji) | Poprawka 31-02 | Poprawka 32-04 | Poprawka 33-06 |
|------------|--------------------|--|--|--|
| 12.2002 | UNCOE (21) | Przyjęcie poprawek do Pomarańczowej księgi | | |
| 07.2001 | DSC (6) | Propozycja poprawki | | |
| 05.2002 | MSC (75) | Przyjęcie poprawki | | |
| 12.2002 | UNCOE | | Przyjęcie poprawek do Pomarańczowej księgi | |
| 01.2003 | | Poprawka może być dobrowolnie stosowana | | |
| 09.2003 | DSC (8) | | Propozycja poprawki | |
| 01.2004 | | Poprawka wchodzi w życie | | |
| 05-06.2004 | MSC (78) | | Przyjęcie poprawki | |
| 12.2004 | UNCOE | | | Przyjęcie poprawek do Pomarańczowej księgi |
| 01.2005 | | | Poprawka może być dobrowolnie stosowana | |
| 09.2005 | DSC | | | Propozycja poprawki |
| 01.2006 | | | Poprawka wchodzi w życie | |

Źródło: Opracowanie własne na podstawie: National Course on the Implementation of the IMDG Code, IMO&Urząd Morski Szczecin 2003.

Poprawka 31-02

Projekt poprawki do Kodeksu IMDG oznaczonej numerem 31-02 został uzgodniony na 6-tej sesji Podkomitetu d/s Materiałów Niebezpiecznych, Ładunków Stałych i Kontenerów (DSC) w 2001 r. Rok później na 75-tej sesji

Komitetu Bezpieczeństwa na Morzu (MSC) uchwalono rezolucję zatwierdzającą poprawkę 31-02 oraz poprawki do rozdziału VII konwencji SOLAS. Poprawka 31-02 wejdzie w życie za zasadzie „milczącej akceptacji” z dniem 1.01.2004 r., bez okresu przejściowego. Z dniem 1.01.2003 r. może być stosowany poprawiony Kodeks IMDG na zasadzie dobrowolności.

Ta sama procedura dotyczyć będzie prac nad następnymi poprawkami do Kodeksu IMDG o numerach 32-04, 33-06, itd. Prace Podkomitetu DSC są za każdym razem poprzedzone przyjęciem poprawek do Pomarańczowej księgi na sesjach UNCOE (tab. 2).

Najważniejsza zmiana, jaką wprowadza poprawka 31-02 jest obowiązkowy charakter Kodeksu IMDG. Pozostaną tylko nieliczne podrozdziały, których treść będzie jedynie zalecana a nie wymagana. Konieczna jest, zatem uwaga przy czytaniu przepisów omawianego kodeksu, szczególnie w jego angielskiej wersji, gdyż zalecane przepisy od obowiązkowych różnią się tylko jednym słowem. I tak, podrozdziały zalecane zawierają angielskie słowo „should”, oznaczające możliwość określonej czynności, natomiast pozostały tekst zawiera słowo „shall” wskazujące na przymusowy charakter zdania. Zalecane podrozdziały to¹³:

- 1) 1.3 – Szkolenie,
- 2) 2.1.0 – Uwagi wstępne,
- 3) 2.3.3 – Wyznaczenie temperatury zapłonu,
- 4) 3.2 – Lista ładunków niebezpiecznych (tylko kolumna 15 i 17),
- 5) 3.5 – Procedury transportowe dla klasy 7 - materiał promieniotwórczy,
- 6) 5.4.5 – Dokument towarów niebezpiecznych w transporcie multimodalnym (w odniesieniu do wzoru dokumentu),
- 7) 7.3 – Specjalne przepisy w wypadku zdarzenia z udziałem ładunków niebezpiecznych oraz środki ostrożności przeciwpożarowej.

Najważniejsze zmiany, które wprowadza poprawka 31-02 podano w tabeli 3.

Tabela 3

| Najważniejsze zmiany stanowiące treść poprawki 31-02 do Kodeksu IMDG | |
|--|--|
| Podrozdział Kodeksu IMDG | Treść poprawki |
| 1.2 Definicje, jednostki ładunkowe i skróty | Dodano dodatkowych 12 definicji w podpunkcie 1.2.1 |
| 1.3 Szkolenie personelu ładowego | Dodano podpunkty: 1.3.1.4, 1.3.1.5 i 1.3.1.6 zawierające wykaz zagadnień, które musi obejmować szkolenie wraz z niezbędną literaturą |
| 2.3 Ciecze palne | W podpunkcie 2.3.2.3 dodano tabelę charakteryzującą zależność temperatury zapłonu od lepkości cieczy palnych |

¹³ Amendments to SOLAS, materiały wewnętrzne IMO..

| | |
|---|--|
| 3.2 Lista ładunków niebezpiecznych | W kolumnie 15 wprowadzono nową numerację procedur awaryjnych (EmS) zawierającą literkę „F” dla procedur pożarowych i „S” dla procedur na wypadek rozlewu |
| 3.3 Przepisy specjalne | Usunięto 5 przepisów specjalnych dodając 13 nowych |
| 3.4 Ilości ograniczone | W podpunkcie 3.4.5.1 wprowadzono alternatywne oznakowanie ładunków w ilości ograniczonej - wystarczy numer ONZ umieszczony na nalepce w kształcie rombu. Dopuszcza się stosowanie skrótu „LTD QTY” zamiast pełnej nazwy „LIMITED QUANTITIES” |
| 4.1 Użycie opakowań, wliczając IBCs i duże opakowania | W podpunkcie 4.1.4 zmieniono instrukcję pakowania nr P200 a dodano instrukcję pakowania nr LP902 |
| 4.2 Użycie zbiorników i złożonych kontenerów-cystern do przewozu gazu (MEGCs) ¹⁴ | Dodano podpunkt 4.2.4 zatytułowany „Przepisy ogólne stosowania złożonych kontenerów-cystern do przewozu gazu (MEGCs)” |
| 5.4 Dokumentacja | <p>Nowy podpunkt 5.4.1.3 formułuje obowiązek zamieszczania w dokumencie przewozu daty jego wystawienia oraz nazwy i adresu nadawcy i odbiorcy przesyłki.</p> <p>Zgodnie z podpunktami 5.4.1.4.1 i 5.4.1.4.2, opis ładunku niebezpiecznego w dokumentach może występować w dotychczasowej formie: „Paint, Class 3, UN 1263, PG III” jak i formach zmienionych: „UN 1263, Paint, Class 3, PG III” lub „UN 1263, Paint, 3, III”.</p> <p>W przypadku ładunku w ilości ograniczonej prawidłowa forma opisu to: „Paint, Class 3, UN1263, PG III, Limited Quantity”.</p> <p>Dodano podpunkt 5.4.1.6.1 zezwalający na zastąpienie, w dokumentach przesyłanych elektronicznie, podpisu odręcznego nazwiskiem zapisanym czcionką (wielkimi literami).</p> |
| 6.7 Projektowanie, konstrukcja, testowanie i inspekcje zbiorników i złożonych kontenerów-cystern do przewozu gazu (MEGCs) | Dodano podpunkt 6.7.5 zatytułowany: „Projektowanie, konstrukcja, testowanie i dokonywanie inspekcji złożonych kontenerów-cystern do przewozu gazów pod ciśnieniem”. |

Źródło: Na podstawie: Currie J.V. - Countdown to Amendment 31, Vohma Horizon, December 2002, s. 1-2; IMDG Code 2000 Edition; IMDG Code 2002 Edition.

Praktyczne znaczenie zmian w Kodeksie IMDG

Zmiany, jakie wprowadza w Kodeksie IMDG poprawka 31-02 trudno nazwać istotnymi. Największe praktyczne znaczenie ma nowa numeracja procedur awaryjnych (EmS) oraz zmiany formy opisu ładunków niebezpiecznych w dokumentacji. John V. Currie, konsultant

¹⁴ MEGCs – multiple-element gas containers.

Międzynarodowego stowarzyszenia przewoźników morskich materiałów niebezpiecznych (VOHMA)¹⁵, określił omówione poprawki jako „kilka usprawniających niuansów”¹⁶. Można, zatem zadać pytanie, czy uzasadnione jest publikowanie kolejnych poprawionych wydań Kodeksu IMDG w odstępach dwuletnich? Może cykl ten powinien być wydłużony lub częstość wydań powinna być dostosowana do rzeczywistych potrzeb. Nie można negować konieczności bieżącego uaktualniania Kodeksu IMDG, lecz obecne procedury wydają się być uciążliwe dla użytkowników.

Obowiązkowy Kodeks IMDG powinien znajdować się na burcie każdego statku przewożącego ładunki drobnicowe oraz w biurach większości spedytorów morskich, armatorów, przeładowców portowych, itd. Obecna procedura obliguje znaczną ilość podmiotów działających na międzynarodowym rynku transportu morskiego do zakupu kolejnych wydań kodeksu, co dwa lata i zapoznawania się z dokonywanymi w nich poprawkami. Pomijając wysoką cenę wydawnictw IMO i bardzo ograniczoną liczbę ich wersji językowych, podstawową barierę stanowi praktyczne korzystanie z Kodeksu IMDG¹⁷. Dwa tomy i załącznik, mające razem ponad 1000 stron formatu A4, stanowią zasób fachowej wiedzy zapisanej trudnym prawniczotechnicznym językiem. Pełne korzystanie z treści kodeksu wymaga, zatem dużej sprawności w posługiwaniu się tego typu wydawnictwami. Często jedynym sposobem zdobycia tej sprawności jest ukończenie odpowiedniego kursu.

Wprowadzanie kolejnych poprawek, a co za tym idzie, publikowanie kolejnych wydań Kodeksu IMDG co dwa lata, utrudnia jego praktyczne wykorzystanie. Błędem jest posługiwanie się nieaktualną wersją kodeksu lub korzystanie równoległe z kilku jego wersji. Dla gruntownego zaznajomienia się z nowymi poprawkami należałoby, co dwa lata odnawiać odpowiednie specjalistyczne szkolenie.

Niedogodności w korzystaniu z Kodeksu IMDG wynikają m.in. ze względu na trudności z odnalezieniem zmian dokonanych w tekście kolejnych jego wydań. Sporządzenie tabeli 2 wymagało wnikliwej analizy tekstu, w oparciu o trudno dostępne publikacje w fachowych czasopismach oraz dokumenty zamieszczone na stronach internetowych. Brak jest przejrzystych informacji o pełnej treści poprawek. Utrudniona jest fachowa informacja na ten temat od instytucji rozprawdzających publikacje IMO oraz podmiotów administracji morskiej.

Następujące działania mogłyby pomóc w lepszym zrozumieniu tekstu Kodeksu IMDG i usprawnić procedurę jego uaktualniania:

¹⁵ VOHMA – International Vessel Operators Hazardous Materials Association.

¹⁶ „some operational nuances” (Countdown to Amendment 31, Vohma Horizon, December 2002, s. 1)

¹⁷ Kodeks IMDG jest wydawany przez IMO w trzech wersjach językowych: angielskiej, francuskiej i hiszpańskiej

- 1) częstość nowych wydań powinna być dostosowana do ilości i wagi zebranych poprawek w toku prac Podkomitetu d/s Materiałów Niebezpiecznych, Ładunków Stałych i Kontenerów (DSC),
- 2) wskazane jest zrewidowanie treści omawianego kodeksu pod kątem jej uproszczenia i wyeliminowania rozdziałów przeznaczonych dla bardzo wąskiego kręgu użytkowników, np. można rozważyć przeniesienie rozdziału 6 pt. „Konstrukcja i sprawdzanie małych i dużych opakowań, kontenerów, zbiorników i pojazdów drogowych” do osobnego wydawnictwa,
- 3) równoległe z wydaniem angielskim powinny być publikowane wydania obcojęzyczne, m.in. w języku polskim,
- 4) ostatnie poprawki powinny wyróżniać się w tekście, np. poprzez zastosowanie innego kroju i grubości czcionki,
- 5) pierwsze dwa tomy Kodeksu IMDG, podobnie jak załącznik, powinny być wydawane w postaci zbioru numerowanych luźnych kartek formatu A4 ujętych w klamry segregatora; powrót do „segregatorowej” formy wydawania ułatwi dokonywanie drobnych poprawek między kolejnymi wydaniem, poprzez wymianę wybranych kartek z segregatora.

Literatura

1. Currie J.V. *Countdown to Amendment 31*, Vohma Horizon, December 2002
2. *IMDG Code 1998, 2000, 2002 Edition*, IMO London.
3. *IMO and dangerous goods at sea. The transport by sea of dangerous and harmful goods, including marine pollutants and wastes*, Focus on IMO, May 1996.
4. *Międzynarodowa konwencja o bezpieczeństwie życia na morzu, SOLAS 1974*, PRS, Gdańsk 2002
5. *National Course on the Implementation of the IMDG Code*, IMO&Urząd Morski, Szczecin 2003.
6. Pilawski T., Leśmian-Kordas R. *Przewóz towarów niebezpiecznych statkami morskimi*, WSM Szczecin 1986.
7. Popek M., Rutkowska M. *Znowelizowany Kodeks IMDG w logistyce transportu morskiego towarów niebezpiecznych*, I Krajowa konferencja pt. „Problematyka normalizacji zapewnienia jakości i kodyfikacji w aspekcie integracji z NATO i UE”, 9.11.2001 Warszawa