

# Janusz Markiewicz

---

## Pojęcie i charakter bezpieczeństwa morskiego

---

Obronność - Zeszyty Naukowe Wydziału Zarządzania i Dowodzenia Akademii  
Obrony Narodowej nr 1(9), 114-128

---

2014

Artykuł został opracowany do udostępnienia w internecie przez Muzeum Historii Polski w ramach prac podejmowanych na rzecz zapewnienia otwartego, powszechnego i trwałego dostępu do polskiego dorobku naukowego i kulturalnego. Artykuł jest umieszczony w kolekcji cyfrowej [bazhum.muzhp.pl](http://bazhum.muzhp.pl), gromadzącej zawartość polskich czasopism humanistycznych i społecznych.

Tekst jest udostępniony do wykorzystania w ramach  
dozwolonego użytku.

AUTOR

kpt. żw. mgr inż. Janusz Markiewicz  
janusz.markiewicz@poczta.onet.pl

## **POJĘCIE I CHARAKTER BEZPIECZEŃSTWA MORSKIEGO**

### **Wstęp**

Dynamicznie rozwijający się transport morski, rosnąca liczba statków oraz natężenie ruchu jednostek pływających zwiększa zagrożenie dla środowiska morskiego i bezpieczeństwa morskiego. Również budowa nowych elektrowni wiatrowych, platform wiertniczych wydobywających gaz i ropę naftową, rurociągi, połowy morskie oraz turystyka morska to formy działalności ludzkiej, które mogą doprowadzić do ryzyka wystąpienia wypadków morskich, rozlewów olejowych i innych rodzajów zagrożeń środowiska i bezpieczeństwa morskiego. Nasza planeta to: 30% powierzchnia ziemi, 70% powierzchnia wód. W kontekście tych proporcji niezrozumiały wydaje się fakt, że tak mało uwagi zwraca się na bezpieczeństwo morskie, które jest bardzo ważnym elementem bezpieczeństwa każdego państwa, nie tylko państwa z dostępem do morza. Zabezpieczenie państwowego interesu na morzu powinno być skuteczną działalnością nie tylko gospodarczą, lecz także działalnością wykorzystującą wszystkie dostępne czynniki polityczne i ekonomiczne, mogące dać podstawy do budowy systemu zapewniającego bezpieczeństwo morskie państwa. Bezpieczeństwo powinno pobudzać do rozwoju nowe sektory działalności gospodarczej człowieka, nowe techniki i środki wzrostu bezpieczeństwa, powinno być płaszczyzną umożliwiającą gospodarkom narodowym i społeczeństwom sprawny i świadomy rozwój.

Autor niniejszego artykułu pragnie przedstawić złożoność problemów dotyczących bezpieczeństwa morskiego, koncentrując się tylko na aktywnej działalności człowieka na morzu. Ogromna liczba międzynarodowych i krajowych instytucji oraz organizacji, akty prawa międzynarodowego i krajowego, ich implementacja to wszystko nie ułatwia budowy zintegrowanego systemu bezpieczeństwa morskiego. Dlatego należy dokonać wysiłku, aby określić parytety bezpieczeństwa morskiego w aspekcie krajowym z zachowaniem integralności międzynarodowej.

## **Przesłanki zainteresowania problematyką bezpieczeństwa morskiego**

Człowiek od najwcześniejszych czasów dążył do pokonywania odległości na lądzie i na morzu. Pierwsze próby zdobywania akwenów morskich odbywały się na bardzo prymitywnych środkach transportu wykonanych ze zwykłych pni drzew. Z czasem rozwój i zastosowanie narzędzi wymyślonych przez człowieka, a także technika budowy nowych środków transportu szybko zaczęły się udoskonalać. Powstawały pierwsze łodzie – najpierw wiosłowe, a potem z zastosowaniem różnego typu żagli. Budowano coraz większe i bardziej skomplikowane jednostki. Zaczęła rozwijać się wymiana towarowa na coraz dłuższych trasach. Człowiek śmielej wyruszał w dalekomorskie wyprawy w poszukiwaniu nowych lądów. Za wymianą towarową zaczął rozwijać się ruch pasażerski. Ludzie chcieli poznawać nowe miejsca, prowadzić interesy w najdalej dostępnych miejscach na ziemi. Rozwój techniki doprowadził do powstania maszyny parowej, która od razu znalazła zastosowanie jako napęd nowo powstających statków.

Impulsem do zainteresowania się problematyką bezpieczeństwa morskiego w wymiarze instytucjonalnym była katastrofa statku pasażerskiego Titanic, dumy brytyjskich stoczniowców, zwodowanego 31 maja 1911 r. Był on wybitnym osiągnięciem technicznym i w założeniu bardzo bezpiecznym. Swoją dziewiczy rejs rozpoczął 10 kwietnia 1912 r. Statek, który miał być praktycznie niezatopialny, po zderzeniu z górą lodową poszedł na dno. Po katastrofie specjalna konferencja w Londynie w 1913 roku wprowadziła nowe zasady prowadzenia służby przy urządzeniach nadawczo-odbiorczych i przepisy o środkach ostrożności oraz urządzeniach ratowniczych. Była to pierwsza tak znamienita katastrofa statku, katastrofa od której zmieniło się podejście do spraw bezpieczeństwa żeglugi, wymogów budowy statków i ich wyposażenia. Niestety wszystkie przejawy wzmożonej aktywności człowieka na rzecz bezpieczeństwa następowały właśnie po takich lub podobnych wypadkach i tragediach. Zaczęły powstawać organizacje o zasięgu międzynarodowym, które podejmowały pracę nad wprowadzeniem ujednoczonych zasad bezpieczeństwa, uwzględniając szybki rozwój techniki i nauki.

We współczesnych czasach krokiem milowym w walce o bezpieczeństwo morskie były działania wprowadzone po zatonięciu tankowca Erica (fot. 1) przy wybrzeżu Francji w grudniu 1999 roku.

Już w trzy miesiące po katastrofie 21 marca 2000 r. przyjęto *komunikat w sprawie bezpieczeństwa transportu morskiego ropy naftowej* oraz cały zestaw wniosków dotyczących wprowadzenia specjalnych zaleceń, aby zapobiegać w przyszłości podobnym tragediom. Trzy pakiety morskie, które przyjął Parlament Europejski mają umożliwić prowadzenie aktywnej polityki w zakresie żeglugi morskiej, które spełnią międzynarodowe standardy bez-

pieczeństwa. Efektem wypadku tankowca „Erica” była też decyzja o utworzeniu Agencji ds. Bezpieczeństwa na Morzu wzorowanej na Agencji Bezpieczeństwa Lotniczego, która zapewni państwom członkowskim pomoc i wsparcie w stosowaniu i monitorowaniu przepisów wspólnotowych w dziedzinie bezpieczeństwa morskiego i ochrony środowiska morskiego oraz ocenie ich skuteczności.



Źródło: [www.euroarl.europa.eu](http://www.euroarl.europa.eu) [dostęp: 28.12.2013].

**Fot. 1 Tankowiec Erica 12 grudnia 1999**

W dniu 19 listopada 2002 r. u wybrzeży Galicji po sześciu dniach dryfowania przy bardzo niesprzyjających warunkach meteorologicznych zatonał tankowiec „Prestige”. Plamy wydobywającej się ropy naftowej dotarły do wybrzeży Portugalii i Francji. W grudniu zanieczyszczonych było już 500 km wybrzeża Hiszpanii, a ropa nadal wydobywała się z zatopionego tankowca. Szkody w środowisku naturalnym i w gospodarce spowodowane tym wypadkiem były tak duże, że Parlament Europejski zdecydował się utworzyć tymczasową komisję dla zbadania tej katastrofy morskiej. Parlament wytknął państwom członkowskim Unii Europejskiej zaniedbania we wdrożeniu europejskiego i międzynarodowego prawodawstwa w zakresie bezpieczeństwa morskiego. Podkreślono wagę przygotowania planów zapewnienia statkom miejsc schronienia w sytuacjach zagrożeń oraz zachęcano armatorów do pływania pod banderami Wspólnoty Europejskiej, która przestrzega standardy bezpieczeństwa. Wezwano Wspólnotę Europejską również do poprawy warunków pracy na morzu, bezpieczeństwa i wyszkolenia załóg marynarskich.

Naprzeciw wymaganiom w ograniczeniu zagrożenia bezpieczeństwa morskiego i ochrony środowiska wychodzą działania wielu organizacji mor-

skich, które starają się zapobiec niebezpieczeństwu wynikającemu z działalności gospodarczej człowieka na obszarach morskich.

Do najbardziej zaangażowanych i znanych organizacji należą:

- Międzynarodowa Organizacja Morska<sup>1</sup> (International Maritime Organization – IMO);
- Europejska Agencja Bezpieczeństwa Morskiego<sup>2</sup> (European Maritime Safety Agency – EMSA).

Efektom pracy tych organizacji jest wiele aktów prawnych regulujących sprawy bezpieczeństwa na morzu. Do najważniejszych należy zaliczyć:

- Międzynarodową Konwencję Bezpieczeństwa Życia na Morzu (SOLAS 74/)<sup>3</sup>;
- Konwencję o ochronie środowiska morskiego przed zanieczyszczeniami przez statki i okręty (MARPOL 73/78)<sup>4</sup>;
- Konwencję o poszukiwaniu i ratowaniu na morzu (SAR 79)<sup>5</sup>;
- Konwencję dotyczącą zapobiegania kolizjom na morzu (COLREG 72)<sup>6</sup>;

---

<sup>1</sup> Międzynarodowa Organizacja Morska działa w Londynie na podstawie konwencji przyjętej na międzynarodowej konferencji w Genewie w 1948 roku, która weszła w życie w 1958 roku. Została ona utworzona jako jedna z wyspecjalizowanych agend związanych z Organizacją Narodów Zjednoczonych. Do 1982 roku IMO funkcjonowała pod nazwą Międzynarodowa Morska Organizacja Doradcza (IMCO – Intergovernmental Consultative Maritime Organization), dopiero od 22 maja 1982 roku przyjęła nazwę, pod którą jest znana do dziś. Przedmiotem jej kompetencji są wyłącznie sprawy związane z morzem, a przede wszystkim polepszenie współpracy państw w zakresie korzystania z międzynarodowych dróg morskich, przygotowanie bezpiecznej żeglugi i efektywnej nawigacji. IMO odpowiada również za ochronę środowiska morskiego.

<sup>2</sup> Europejska Agencja ds. Bezpieczeństwa na Morzu z siedzibą w Lizbonie została utworzona po katastrofie tankowca Erika. Zapewnia państwom członkowskim pomoc techniczną i wsparcie przy opracowaniu i wprowadzaniu w życie przepisów dotyczących bezpieczeństwa na morzu, zanieczyszczeń spowodowanych podczas eksploatacji statków oraz ochrony na morzu.

<sup>3</sup> Międzynarodowa konwencja bezpieczne życia na morzu (International Convention for the Safety of Life at Sea – SOLAS 74), została uchwalona przez Międzynarodową konwencję ds. Bezpieczeństwa Życia na Morzu w dniu 1 listopada 1974 r., zwołaną przez Międzynarodową Organizację Morską (IMO). Konwencja ma na celu podniesienie bezpieczeństwa na morzu przez ustalenie jednolitych zasad i przepisów budowy statków, jak również podaje wzory wystawianych przez administracje morskie dokumentów.

<sup>4</sup> Międzynarodowa konwencja o zapobieganiu zanieczyszczeniu morza przez statki (International Convention for the Prevention of Pollution From Ships – MARPOL 73/78) została zorganizowana przez IMO w październiku 1973 r., a zmodyfikowana w 1978.

<sup>5</sup> Międzynarodowa Konwencja o poszukiwaniu i ratownictwie morskim (SAR 79) sporządzona w Hamburgu dnia 27 kwietnia 1979 r. (Dz. U. z dnia 15 sierpnia 1988 r.) Morską Służbę Poszukiwania i ratownictwa (SAR) w Polsce powołano 9 listopada 2000 r. na mocy Ustawy o bezpieczeństwie morskim z dnia 1 stycznia 2002 r.

<sup>6</sup> Konwencja zapobiegająca kolizjom na morzu (International Regulations for Preventing Collisions at Sea – COLREG 72) została sporządzona w Londynie dnia 20 października 1972 r. została ratyfikowana przez Polskę 6 maja 1977 r. Przepisy prawa drogi morskiej są normami imperatywnymi – bezwzględnie obowiązującymi, modyfikowane i uaktualniane na przestrzeni wielu lat. Ich celem jest zminimalizowanie niebezpieczeństwa kolizji statków.

- Międzynarodową konwencję o wymaganiach w zakresie wyszkolenia marynarzy, wydawania świadectw oraz pełnienia wacht (STCW 78/95)<sup>7</sup>.

Również nie mniej ważny jest Międzynarodowy Kodeks Ochrony Statków i Obiektów Portowych (International Ships and Port Facility Code – ISPS)<sup>8</sup>. Kodeks ISPS wskazuje zasady ochrony nie tylko statku, ale również infrastruktury portowej, której bezpieczeństwo bardzo znacząco wpływa na stan bezpieczeństwa morskiego, co zostało opisane w ustawie o ochronie żeglugi i portów morskich<sup>9</sup>.

Każde państwo mające dostęp do morza musi na podległym sobie akwenie zapewnić bezpieczeństwo morskie wszystkim użytkownikom, wykorzystując między innymi zapisy międzynarodowych aktów prawnych wymienionych powyżej, organizując struktury zarządzania bezpieczeństwem i w niebezpieczeństwie. Zapewnienie bezpieczeństwa morskiego przez państwa nadmorskie, przy współpracy z międzynarodowymi organizacjami morskimi wpływa znacząco na poziom międzynarodowego bezpieczeństwa morskiego i ochronę środowiska morskiego.

Na stronie internetowej IMO już we wstępie zwraca uwagę następujące stwierdzenie: *Żegluga morska jest międzynarodową działalnością gospodarczą człowieka o zasięgu globalnym, i jednocześnie najbardziej niebezpieczną. Poprawa bezpieczeństwa na morzu jest możliwa jedynie poprzez*

---

MPDM składa się z części: A – postanowienia ogólne, B – przepisy wymijania, C – światła i znaki, D – sygnały dźwiękowe i świetlne, E – zwolnienia.

<sup>7</sup> Międzynarodowa konwencja o wymaganiach w zakresie wyszkolenia marynarzy, wydawania świadectw oraz pełnienia wacht (Standard of Training, Certification and Watchkeeping – STCW). Przyjęta w Londynie 7 lipca 1978 r. i opublikowana w Polsce w Dz. U. 1984 Nr 39 poz. 201. obszerne zmiany do konwencji zostały wprowadzone 1995 roku i dlatego konwencję tą oznacza się jako STCW 78/95. konwencja STCW weszła w życie 1 lutego 1997 roku.

<sup>8</sup> Międzynarodowy kodeks ochrony statków i obiektów portowych (ISPS) składa się z części A (obligatoryjna) i część B (rekomendowana), przyjęto 12 grudnia 2002 r. Uchwałą nr 2 konferencji Umawiających się Rządów – Stron Międzynarodowej konwencji o bezpieczeństwie życia na morzu, 1974 r. z późn. zm. i (Dz. U. Nr 120 poz. 1016 z 5 lipca 2005 r.). Cele niniejszego Kodeksu obejmują:

- ustanowienie międzynarodowych ram obejmujących współpracę pomiędzy Umawiającymi się Rządami, agencjami rządowymi, lokalnymi administracjami oraz przemysłem okrętowym i portowym w celu wykrywania zagrożeń dla ochrony i podejmowania środków zapobiegawczych wobec zdarzeń naruszających ochronę, wywołujących skutki dla statków i obiektów portowych wykorzystywanych w e-handlu międzynarodowym;

- ustalenie odpowiednich ról i obowiązków dla Umawiających się Rządów, agencji rządowych, lokalnych administracji oraz przemysłu okrętowego i portowego na poziomie krajowym i międzynarodowym dla zapewnienia ochrony na morzu;

- zapewnienie szybkiego i efektywnego gromadzenia i wymiany informacji związanych z ochroną;

<sup>9</sup> Ustawa o ochronie żeglugi i portów morskich z dnia 4 września (Dz. U. z dnia 23 września 2008 r.) Ustawa określa zasady ochrony żeglugi morskiej i portów morskich, w tym ochrony życia i zdrowia osób znajdujących się na terenie portów morskich, obiektów portowych lub statkach.

*wprowadzenie uregulowań międzynarodowych, które są następnie przestrzegane przez wszystkie kraje morskie.*

### **Definicje bezpieczeństwa morskiego**

Dyskutując na temat bezpieczeństwa morskiego poruszamy się pomiędzy definicjami „międzynarodowe bezpieczeństwo morskie”, „bezpieczeństwo morskie” i „bezpieczeństwo morskie państwa”<sup>10</sup>. Wszystkie rodzaje bezpieczeństwa morskiego mają wiele wspólnego ze sobą. Nie możemy mówić o bezpieczeństwie morskim państwa bez bezpieczeństwa morskiego i międzynarodowego bezpieczeństwa morskiego. Definiując międzynarodowe bezpieczeństwo morskie, nie możemy ograniczać się tylko do akwenów morskich otaczających dane państwo, ale musimy mieć na uwadze wszystkie obszary morskie, gdyż niebezpieczeństwo nie zna granic, a uprawianie żeglugi jest przedsięwzięciem międzynarodowym. Statki jednego kraju przepływają przez wody morskie innych krajów i przez wspólne wody międzynarodowe. Reżimy budowlane statków obowiązują wszystkie stocznie na świecie w jednakowym stopniu, poziom wykszolenia załóg statkowych jest pilnowany przez międzynarodowe organizacje i akty prawne, które określają minimalne wymagania szkoleniowe. Administracje morskie krajów nadmorskich kontrolują międzynarodowe wymagania konstrukcji i wyposażenia statków, aby nie dopuścić do uchybień zagrażających bezpieczeństwu, życia załóg marynarskich, mienia oraz ochrony środowiska naturalnego.

Międzynarodowe bezpieczeństwo morskie to sprawa wszystkich beneficjentów korzystających z morza i oceanów, to bezpieczeństwo życia i mienia, ochrona środowiska morskiego przed niepożądanymi skutkami działalności człowieka i działaniami samej natury, której efektów działania często nie jesteśmy w stanie przewidzieć. Międzynarodowy charakter bezpieczeństwa morskiego powoduje, że budując zasady bezpieczeństwa morskiego musimy uwzględnić już istniejące międzynarodowe pojęcia i procedury w taki sposób, żeby zabezpieczyły i były zgodne z interesem narodowym.

Bezpieczeństwo morskie państwa to część składowa bezpieczeństwa narodowego, to sprawa polityki i strategii państwa mającego bezpośredni dostęp do morza oraz wzajemnego bezpiecznego oddziaływania: morze – ląd i ląd – morze.

Bezpieczeństwo morskie zaś z reguły odnosi się do obszaru pod jurysdykcją państwa nadmorskiego. W przypadku państwa polskiego sprawy te

---

<sup>10</sup> Zob., T. Szubrycht, *Współczesne aspekty bezpieczeństwa państwa*, ZN AMW nr. 4, Gdynia 2006; T. Szubrycht, *Bezpieczeństwo morskie państwa, zarys problemu*, AMW, Gdynia 2011.

regulują *Ustawa o bezpieczeństwie morskim*<sup>11</sup>, i *Ustawa o obszarach morskich Rzeczypospolitej Polskiej i administracji morskiej*<sup>12</sup>.

Dyskutując o bezpieczeństwie morskim, należy również określić, w którym miejscu bezpieczeństwo morskie znajduje się w ogólnym systemie bezpieczeństwa narodowego. Umieszczenie to pomoże dokładniej określić zadania do utrzymania i rozbudowy bezpieczeństwa morskiego, jednocześnie uniknąć lub ograniczyć niepotrzebną ingerencję w inne obszary bezpieczeństwa narodowego, z którym bezpieczeństwo morskie ma kontakt lub bezpośredni wpływ.

## **Obszary bezpieczeństwa morskiego**

Aby określić obszary bezpieczeństwa morskiego, należy zacząć od zapoznania się z ideą bezpieczeństwa narodowego, którego celem jest ochrona suwerenności i niezawisłości Rzeczypospolitej Polskiej, utrzymanie integralności terytorialnej kraju i nienaruszalności granic. Zadania te wynikają wprost z zapisu w Konstytucji Rzeczypospolitej Polskiej<sup>13</sup>, której art. 5 brzmi: *Rzeczpospolita Polska strzeże niepodległości i nienaruszalności swojego terytorium, zapewnia wolność i prawa człowieka i obywatela oraz bezpieczeństwo obywateli, strzeże dziedzictwa narodowego oraz zapewnia ochronę środowiska, kierując się zasadą zrównoważonego rozwoju.*

Terytorium Polski to również obszar morski, który został zdefiniowany w *Ustawie o obszarach morskich Rzeczypospolitej Polskiej i administracji morskiej*<sup>14</sup>.

Art. 2. tej ustawy informuje:

1. *Obszarami morskimi Rzeczypospolitej polskiej są:*

1) *morskie wody wewnętrzne,*

2) *morze terytorialne,*

3) *wyłączna strefa ekonomiczna – zwane dalej „polskimi obszarami morskimi”.*

2. *Morskie wody wewnętrzne i morze terytorialne wchodzą w skład terytorium Rzeczypospolitej.*

---

<sup>11</sup> *Ustawa o bezpieczeństwie morskim z dnia 18 sierpnia 2011 r.* Ustawa reguluje sprawy bezpieczeństwa morskiego w zakresie budowy statku, jego stałych urządzeń i wyposażenia, kwalifikacji składu załogi statku, bezpiecznego uprawiania żeglugi morskiej oraz ratowania życia na morzu.

<sup>12</sup> *Ustawa o obszarach morskich Rzeczypospolitej Polskiej i administracji morskiej z dnia 21 marca 1991 r.* Ustawa określa położenie prawne obszarów morskich Rzeczypospolitej Polskiej, pasa nadbrzeżnego oraz organy administracji morskiej i ich kompetencje.

<sup>13</sup> *Konstytucja Rzeczypospolitej Polskiej z dnia 2 kwietnia 1997 r.*

<sup>14</sup> *Ustawa z dnia 21 marca 1991 r. o obszarach morskich Rzeczypospolitej i administracji morskiej*, Dz. U. 2003, nr 153, poz. 1502.



3. *Zwierzchnictwo terytorialne Rzeczypospolitej Polskiej nad morskimi wodami wewnętrznymi i morzem terytorialnym rozciąga się na wody, przestrzeń powietrzną nad tymi wodami oraz na dno morskie wód wewnętrznych i morza terytorialnego, a także na wnętrze ziemi pod nim.*

Zatem budując system bezpieczeństwa narodowego, musimy uwzględnić również polskie obszary morskie, interesy państwa na tych obszarach i wymóg zapewnienia bezpieczeństwa na całym obszarze.

### **Podział bezpieczeństwa morskiego**

Istnieje wiele kategorii podziału bezpieczeństwa narodowego, o których można napisać odrębny artykuł. Na użytek tego opracowania na rysunku 1 autor zaproponował podział bezpieczeństwa narodowego ze względu na obszary działalności państwa w sferze zapewnienia bezpieczeństwa. W każdym z wymienionych obszarów bezpieczeństwo można podzielić na militarne i niemilitarne, aczkolwiek wzajemny wpływ i wzajemne przenikanie się jest nieuniknione lub wręcz pożądane.

Od bezpieczeństwa narodowego<sup>15</sup> przechodzimy do bezpieczeństwa morskiego. Obok tego pojęcia coraz częściej pojawia się pojęcie „ochrona morska”, która najczęściej jest kojarzona z ochroną przed zagrożeniami, takimi jak: piractwo i terroryzm. Ochrona jest na pewno bardzo ważną częścią bezpieczeństwa morskiego, jednak jej dokładne określenie jest zbyt wieloznaczne i zależy od kontekstu, w którym może być używana. Ochrona jako komponent bezpieczeństwa morskiego jest zdefiniowana i opisana w Międzynarodowym Kodeksie Ochrony Statków i Obiektów Portowych i w takim znaczeniu powinna być używana w dyskusji o bezpieczeństwie morskim.

Bezpieczeństwo morskie można rozpatrywać w kategorii bezpieczeństwa w aspekcie militarnym i niemilitarnym. Autor celowo pomija zagadnienie bezpieczeństwa militarnego, gdyż wszystkie wymienione w artykule organizacje i akty prawne odnoszą się do gospodarczej działalności człowieka na morzu, a nie wynikają z doktryn politycznych i obronnych państw nadmorskich. Ponadto art. 4.1. *Ustawy o bezpieczeństwie morskim informuje, że:*

1. *Przepisów ustawy, z zastrzeżeniem przypadków w niej określonych, nie stosuje się do jednostek pływających Marynarki Wojennej, Straży Granicznej i Policji.*

---

<sup>15</sup> Bezpieczeństwo narodowe – założenia i wytyczne do realizacji zostały przedstawione w „Strategii Bezpieczeństwa Narodowego”, która została podpisana przez Prezydenta Lecha Kaczyńskiego 13 listopada 2007 r. Dokument ten został wydany w oparciu o art. 4a ust.1, pkt.1 ustawy z dnia 21 listopada 1967 r. o powszechnym obowiązku obrony Rzeczypospolitej polskiej.

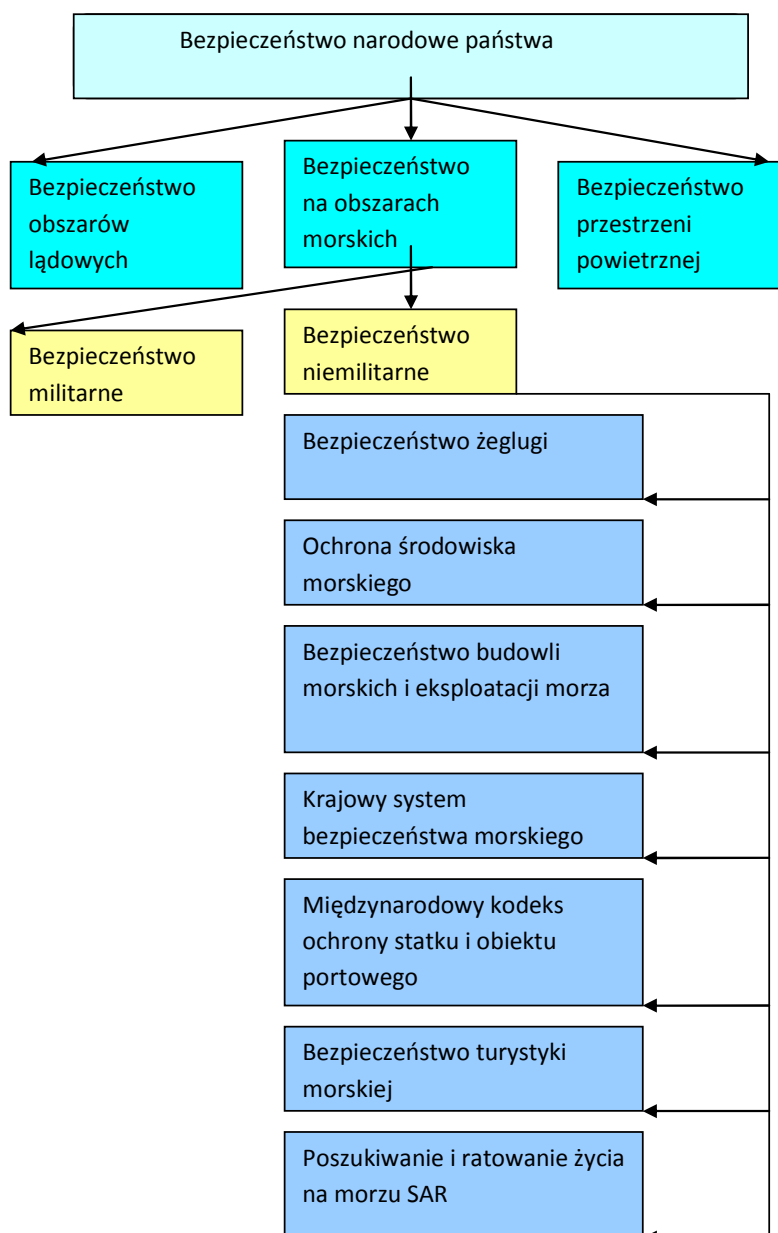
Wynika więc wprost z wymienionego artykułu ustawy, że administracja morska, która odpowiada za bezpieczeństwo morskie na podległym sobie obszarze, nie ma wpływu na bezpieczeństwo związane z wymienionymi podmiotami, a statki wymienionych podmiotów nie podlegają reżimowi inspekcyjnemu sprawdzającemu stan bezpieczeństwa statku i wyszkoleniu załóg. Statki Marynarki Wojennej, Straży Granicznej i Policji podlegają przepisom resortowym odpowiednich ministerstw. Zadania wymienionych podmiotów wynikają ze Strategii Bezpieczeństwa Narodowego i polityki obronnej państwa. Aczkolwiek współpraca między administracją morską a wymienionymi wyżej podmiotami jest nieunikniona i wręcz konieczna, to odbywa ona się na zasadzie bilateralnej umowy. Zadania na rzecz bezpieczeństwa morskiego nie mogłyby być wykonane przez administrację morską bez daleko idącej współpracy z wieloma podmiotami między innymi z organizacjami militarnymi.

Dbając o bezpieczeństwo morskie, wpływamy bezpośrednio na poziom międzynarodowego bezpieczeństwa morskiego i bezpieczeństwo morskie państwa. Dlatego podstawową jednostką bezpieczeństwa morskiego państwa jest bezpieczeństwo morskie na obszarach morskich podległych państwu. Następnie rozszerza się tę działalność na międzynarodowe wody morskie, realizując interesy Państwa i jego obywateli. Należy zwrócić uwagę, że konsekwentna polityka transportowa Unii Europejskiej, której jesteśmy członkami, powoduje wzrost zagrożenia bezpieczeństwa morskiego poprzez zmianę charakteru portów morskich, rozwijanie transportu intermodalnego i eksplorację akwenów morskich.

Polska jako państwo nadbrzeżne jest również państwem granicznym Unii Europejskiej, co narzuca wiele wyzwań nie tylko natury gospodarczej, ale przede wszystkim natury politycznej w budowaniu i zapewnieniu bezpieczeństwa morskiego nie tylko polskim podmiotom gospodarczym, lecz także podmiotom gospodarczym pochodzącym z państw Unii Europejskiej.

Według autora artykułu bezpieczeństwo morskie to przede wszystkim:

- bezpieczeństwo żeglugi,
- ochrona środowiska morskiego,
- bezpieczeństwo budowli morskich i eksploatacja morza,
- krajowy system bezpieczeństwa morskiego,
- międzynarodowy kodeks ochrony statku i obiektu portowego,
- bezpieczeństwo turystyki morskiej,
- poszukiwanie i ratowanie życia na morzu.



Źródło: Opracowanie własne.

**Rys. 1. Podział bezpieczeństwa**

Są to elementy bezpieczeństwa morskiego, które można znaleźć w najważniejszych aktach prawnych Rzeczypospolitej Polskiej. Aktami tymi są *Ustawa o bezpieczeństwie morskim i Ustawa o obszarach morskich Rzeczypospolitej i administracji morskiej, Międzynarodowym kodeksie*

*ochrony statków i obiektów portowych oraz Ustawie o ochronie żeglugi i portów morskich.* Wymienione akty prawne powinny być podstawą budowania i zarządzania bezpieczeństwem morskim na polskich obszarach morskich, zaczynając od terenów portowych po granice strefy ekonomicznych wód morskich. Wszystkie przedstawione komponenty bezpieczeństwa morskiego są bardzo ważnymi elementami nie tylko bezpieczeństwa morskiego, lecz także całej działalności gospodarczej człowieka na obszarach morskich.

Zakres bezpieczeństwa morskiego na polskich obszarach morskich określa *Ustawa o bezpieczeństwie morskim*, która w art. 1 brzmi: *Ustawa reguluje sprawy bezpieczeństwa morskiego w zakresie budowy statku, jego stałych urządzeń i wyposażenia, inspekcji statku, kwalifikacji załogi statku, bezpiecznego uprawiania żeglugi morskiej oraz ratowania życia na morzu.*

Artykuł ten jednoznacznie określa zadania i cele bezpieczeństwa morskiego na obszarach polskich, nie ma więc dodatkowej potrzeby tworzenia nowych definicji.

Kolejnym bardzo ważnym artykułem ustawy regulującym bezpieczeństwo morskie, którego treść informuje do jakich statków ma zastosowanie wspomniana ustawa jest art. 3.

1. *Przepisy ustawy stosuje się do:*

1) *statków morskich o polskiej przynależności;*

2) *statków morskich o obcej przynależności znajdujących się na:*

a) *polskich morskich wodach wewnętrznych lub na polskim morzu terytorialnym, uwzględniając postanowienia umów międzynarodowych, których Rzeczpospolita Polska jest stroną,*

b) *polskich obszarach morskich, w zakresie przepisów o monitorowaniu i informacji o ruchu statków.*

2. *Do statków żeglugi śródlądowej uprawiających żeglugę na wodach morskich przepisy ustawy stosuje się w zakresie w niej określonym.*

### **Administracja morska w zarządzaniu bezpieczeństwem morskim**

Nowoczesna administracja morska czyni wszelkie starania, aby wykorzystać potencjał i doświadczenie, jakie tkwi w biznesie i szuka wsparcia w partnerstwie publiczno-prawnym. Wszelkie zagrożenia dotyczą zarówno obszar biznesu, jak i administracji, dezorganizując lub utrudniając funkcjonowanie administracji oraz wyrządzając szkody biznesowi, uniemożliwiając sprawne działanie i rozwój gospodarki narodowej. Dlatego administracja morska stara się wykorzystać wszystkie dostępne środki prawne do realizacji zadań istotnych dla bezpieczeństwa nie tylko morskiego, lecz także

dla rozwoju społeczeństw lokalnych, które będą wspierały z kolei działania administracji na rzecz bezpieczeństwa i rozwoju wzajemnej współpracy.

Bezpieczeństwo morskie na polskich obszarach morskich nadzoruje administracja morską. *Ustawa o obszarach morskich Rzeczypospolitej Polskiej i administracji morskiej* w art. 38 informuje 1. *Organami administracji morskiej są:*

1) *minister właściwy do spraw gospodarki morskiej – jako naczelny organ administracji morskiej;*

2) *dyrektorzy urzędów morskich – jako terenowe organy administracji morskie.*

Na terenie Rzeczypospolitej Polskiej organem naczelnym administracji morskiej jest obecnie Ministerstwo Infrastruktury i Rozwoju. Terenowymi organami są Urzędy Morskie, których placówkami są kapitanaty i bosmanaty. Wymieniona ustawa w trosce o bezpieczeństwo morskie przekazuje Dyrektorowi Urzędu Morskiego wiele kompetencji i zadań. Zgodnie z art. 42:

1. *Do organów administracji morskiej należą sprawy z zakresu administracji rządowej związane z korzystaniem z morza w zakresie unormowanym niniejszą ustawą i innymi ustawami.*

2. *W szczególności do administracji morskiej należą sprawy:*

1) *bezpieczeństwa żeglugi morskiej,*

1a) *ochrony portów morskich i żeglugi morskiej, w tym związane z wykonywaniem obronnych oraz zadań o charakterze niemilitarnym, w szczególności zapobieganie aktom terroru oraz likwidacji skutków zaistniałych zdarzeń,*

2) *korzystania z dróg morskich oraz portów i przystani morskich [...],*

4) *bezpieczeństwa związanego z badaniami, rozpoznawaniem i eksploatacją zasobów mineralnych dna morskiego,*

5) *ochrony środowiska morskiego przed zanieczyszczeniem wskutek korzystania z morza oraz przez zatapianie odpadów i innych substancji w zakresie nieuregulowanym przepisami prawa geologicznego i górniczego,*

6) *ratowania życia, prowadzenia prac podwodnych i wydobywania mienia z morza [...],*

12) *wyznaczania dróg morskich, kotwiczowisk i badania warunków ich żeglowności,*

13) *oznakowania nawigacyjnego dróg morskich i kotwiczowisk w portach i przystaniach morskich oraz na wybrzeżu [...],*

19) *organizacji pilotażu morskiego [...],*

23) *monitorowania i informowania o ruchu statków.*

Zakres zadań związanych z bezpieczeństwem morskim nałożonych na administrację morską jest bardzo szeroki. Wymaga to ścisłej współpracy pomiędzy urzędami morskimi w Szczecinie, Słupsku i Gdyni, a także z wła-

ściwym ministerstwem. Utrzymanie wielu specjalistycznych wydziałów wymaga zatrudniania wysoko wyspecjalizowanej kadry zawodowej, bardzo często wywodzącej się spośród absolwentów szkół morskich, którzy po odbyciu wieloletniej praktyki morskiej swoje doświadczenie i wiedzę przekazują, pracując w szeregach administracji morskiej. Cykliczne szkolenia i aktywny udział w międzynarodowych organizacjach działających na rzecz bezpieczeństwa morskiego pozwalają na utrzymanie światowych standardów w tej dziedzinie.

Bezpieczeństwo morskie to nie tylko akweny mórz i oceanów, na których odbywa się żegluga morska. Problem bezpieczeństwa morskiego zaczyna się już na deskach kreślarskich w biurach konstrukcyjnych, gdzie planowane są nowe konstrukcje statków i budowli morskich. To wiedza inżynierów wsparta doświadczeniem i badaniami naukowców pozwala na budowę nowoczesnych jednostek spełniających wymagania zarówno konwencyjne, jak i armatorów, aby żegluga była bezpieczna poprzez wpływ na stan techniczny statku i opłacalna ze względu na potrzeby armatora. Szybki rozwój technologii informatycznych w żegludze i budownictwie okrętowym spowodował, że statki są coraz większe i szybsze. Skomputeryzowane systemy nawigacji i systemy napędowe statków zrewolucjonizowały żeglugę, a przed załogami obsługującymi te nowoczesne i często skomplikowane jednostki wyrosły wymagania i potrzeba nowych umiejętności. Edukacja morska na całym świecie stanęła przed wielkim wyzwaniem wyszkolenia dużej liczby nowych kadr morskich, które podążyłyby za rozwojem odpowiednich wymagań i standardów bezpieczeństwa. Te wszystkie wymagania nadzorują odpowiednio przeszkoleni pracownicy administracji morskiej, którzy podczas kontroli statków i ich załóg, sprawdzają czy międzynarodowe normy dotyczące bezpieczeństwa konstrukcji statków i ich wyposażenia oraz wyszkolenia załóg są spełnione, ponieważ ich nieprzestrzeganie zagraża życiu i środowisku naturalnemu.

Statki, mimo nowoczesnego wyposażenia i systemów nawigacji satelitarnej, potrzebują dodatkowego wsparcia choćby w postaci dokładnych map morskich (coraz częściej w formie elektronicznej), wyznaczania dróg morskich, zwłaszcza w rejonach o dużym natężeniu ruchu lub na podejściach do portów. Mapy morskie zarówno tradycyjne papierowe, jak i elektroniczne to żmudna i odpowiedzialna praca wielu ludzi. Im mapa dokładniejsza i bardziej aktualna, to poruszanie się statku po wodach określonych przez mapę jest bardziej bezpieczne. Drogi morskie to nie tylko pasy ruchu wyznaczone na mapie. Przy podejściach do portów to cały system oznakowania nawigacyjnego, które ma być czytelne zwłaszcza przy złej pogodzie i ograniczonej widoczności. To znów praca wielu ludzi nad budową odpowiednich znaków nawigacyjnych spełniających wymagania międzyna-

rodowej organizacji IALA<sup>16</sup>, ich odpowiednie umieszczenie i konserwacja, aby wskazana droga była czytelna i bezpieczna.

Bezpieczeństwo morskie to również praca służb kontroli i nadzoru ruchu statków. System bezpieczeństwa i ochrony żeglugi tworzą narodowe systemy bezpieczeństwa i ochrony żeglugi, których służby morskie oprócz udzielania informacji o ruchu statków, warunkach nawigacyjnych i meteorologicznych, reagują na wszelkie incydenty, wypadki morskie, potencjalne niebezpieczne sytuacje na podległym obszarze morskim oraz biorą udział w operacjach ratowania życia i ochrony środowiska morskiego.

Pilotaż morski jest kolejnym elementem mającym znaczny wpływ na bezpieczeństwo morskie. Wartość nowych statków i towarów na nich przewożonych jest tak wysoka, że coraz więcej armatorów decyduje się na korzystanie z usług pilota również w miejscach nie tylko wymaganych przez administrację morską, aby maksymalnie zapewnić bezpieczeństwo załodze, statkowi i przewożonemu ładunkowi. Wzmożony ruch na akwenach morskich, w pobliżu cieśnin i kanałów, ograniczenie liczebności załóg statków oraz nadmierne zmęczenie załóg spowodowały, że korzystanie z usług pilota morskiego jest coraz bardziej powszechne, zwłaszcza zimą, gdy część dróg morskich pokryta jest lodem i warunki nawigacyjne mogą powodować zagrożenie dla bezpieczeństwa.

W dyskusji na temat bezpieczeństwa morskiego prawie całkowicie pomija się porty morskie. I nie chodzi tylko o wypadki, które zdarzają się na akwenach portowych, ale bardziej znaczące z perspektywy bezpieczeństwa morskiego jest niewłaściwe przeprowadzenie operacji załadunkowych i wyładunkowych statków, czyli przeładowanie lub nieumiejętne rozmieszczenie ładunku oraz zabalastowanie statku na podróż morską bez ładunku. Według statystyk właśnie te powody są przyczyną wielu groźnych wypadków morskich, w których giną ludzie i zanieczyszczane jest środowisko morskie. Należy zwracać uwagę na poziom wykształcenia pracowników portowych i portowe służby bezpieczeństwa. Od ich pracy również zależy bezpieczeństwo morskie, tym bardziej że efekty złego załadunku mają swój tragiczny skutek z dala od portu, gdzie udzielenie pomocy często jest nie możliwe albo przychodzi zbyt późno.

---

<sup>16</sup> Międzynarodowe Stowarzyszenie Zarządów Latarni Morskich i Środków Wyposażenia Nawigacyjnego (International Association of Maritime Aids to Navigation and Lighthouse Authorities IALA). Intensywny rozwój żeglugi morskiej stał się powodem do opracowania niemal jednolitego oznakowania morskich akwenów żeglugowych. IALA dokonało tego w 1976 roku. Różnica dotycząca kolorów stosowanych w oznakowaniu bocznym spowodowała, że świat podzielono na dwa regiony: A – obejmujący Europę, Afrykę, Australię i większość Azji oraz B – stosowany w obu Amerykach, Japonii, Filipinach oraz Korei.

## **Zakończenie**

Budowa systemu bezpieczeństwa morskiego tylko w sektorze niemilitarnym wymaga zaangażowania wielu instytucji państwowych, ośrodków akademickich, biznesu, wsparcia politycznego i świadomości społecznej oraz otwartej i kompleksowej współpracy międzynarodowej.

Poziom legislacji prawnej jest obecnie za bardzo rozdrobniony. Decyzje dotyczące bezpieczeństwa morskiego podejmowane są w zbyt wielu ministerstwach i na różnych poziomach decyzyjności, co nie sprzyja prawidłowemu zarządzaniu, doprowadzając często do nieprecyzyjnego określania intencji.

## **Bibliografia**

1. *Strategia Bezpieczeństwa Narodowego Rzeczypospolitej Polskiej*, Warszawa 2007.
2. Szubrycht T. *Bezpieczeństwo Morskie Państwa – zarys problemu*, AMW, Gdynia 2011.
3. Szubrycht T. *Współczesne aspekty bezpieczeństwa państwa*, ZN AMW nr 4, Gdynia 2006.
4. Ustawa o bezpieczeństwie morskim z dnia 18 sierpnia 2011 r.
5. Ustawa o obszarach morskich Rzeczypospolitej Polskiej i administracji morskiej z dnia 21 marca 1991 r.
6. Ustawa o ochronie żeglugi i portów morskich z dnia 4 września 2008 r.
7. Zięba R, *Pojęcie i istota bezpieczeństwa państwa w stosunkach międzynarodowych*, Sprawy Międzynarodowe, Warszawa 1989.

## **THE IDEA AND CHARACTER OF MARITIME SECURITY**

Maritime security is a very important element of national security for every coastal state. It consists of many crucial mutually interacting components. We do not often realize how much it affects economic operation not only on sea basins but port infrastructure as well. Maritime security is a significant factor deciding in general on the security of the state and its citizens and also national economy. The article aims at outlining maritime security problems to all readers, but focusing on persons (politicians, local governments) who while performing their daily duties influence the shape of maritime security or its elements.