

**J. Urbański, W. Morgaś, Z. Kopacz**  
*Institut Nawigacji i Hydrografii Morskiej, Akademia Marynarki Wojennej  
w Gdyni*

## **BEZPIECZEŃSTWO MORSKIE I OCHRONA ŻEGLUGI ORAZ ZARZĄDZANIE NIMI; PRÓBA IDENTYFIKACJI I SPECYFIKACJI PRZEDMIOTU**

W niniejszym artykule podjęto próbę identyfikacji i specyfikacji przedmiotu „bezpieczeństwa morskiego i ochrony żeglugi” oraz procesu zarządzania nimi. Chodzi tu głównie o to, aby wszystko to, co stanowi o bezpieczeństwie morskim i ochronie żeglugi, a co powstawało, doskonaliło się i przekształcało w ciągu całej historii rozwoju żeglugi i co często wydaje się nieuporządkowanym zbiorem elementów, również pod względem stosowanej terminologii – przedstawić w sposób bardziej uporządkowany, tj. w sposób uwzględniający logiczną relację między nimi oraz ogólne zasady i wymagania procesu zarządzania żeglugą morską oraz jej bezpieczeństwem i ochroną.

Poniżej przedstawione zostaną następujące zagadnienia:

- żegluga morska, jej przedmiot, instytucje i zarządzanie,
- bezpieczeństwo morskie i ochrona żeglugi; przedmiot, system oraz jego podstawowe komponenty,
- zarządzanie bezpieczeństwem morskim i ochroną; cele, poziomy, instytucje oraz instrumenty zarządzania,
- subregionalne i regionalne poziomy i systemy zarządzania bezpieczeństwem morskim i ochroną żeglugi; cele, zadania i ich realizacja.

### **1. ŻEGLUGA MORSKA, JEJ PRZEDMIOT, INSTYTUCJE ORAZ ZARZĄDZANIE**

Żegluga morska rozwijała się wraz z rozwojem cywilizacji. Doskonaliła się ona wraz z postępowaniem naukowo-technicznym. Na przełomie XIX i XX wieku zmienił się również rodzaj napędu okrętów. Ale już epoka wielkich odkryć geograficznych zapoczątkowała rozwój przewozów towarów i ludzi drogą morską. Jednakże dopiero rozwój gospodarczy współczesnego świata i towarzyszący mu rozwój wymiany handlowej drogą morską, spowodowały, że żegluga morska stanowi obecnie podstawowy rodzaj działalności ludzkiej na morzu, a także jedno z głównych źródeł dochodu narodowego państw morskich [2]. Wszystko to spowodowało, że pojęcie „żegluga morska” nie jest pojęciem jednoznacznym. Znaczenie tego pojęcia zależy głównie od środowiska, które to pojęcie stosuje, jakiego okresu historii rozwoju żeglugi ono dotyczy, ale głównie od tego, w jakim kontekście to pojęcie występuje i dla jakich potrzeb jest ono stosowane.

W niniejszym artykule przyjęto, że pojęcie „żegluga morska” jest stosowane w takim znaczeniu, w jakim jest obecnie stosowane przez środowisko ludzi związanych bezpośrednio z żeglugą morską, tj. w znaczeniu, który odpowiada współczesnemu poziomowi rozwoju żeglugi i uwzględnia również stan współczesnych zagrożeń dla żeglugi, łącznie z zagrożeniem ze strony światowego terroryzmu. Tak, więc pod pojęciem „żegluga morska” rozumieć będziemy te rodzaje działalności, które stanowią przedmiot żeglugi morskiej. Zostały one przedstawione w tabeli 1.

**Tabela 1.** Rodzaje działalności ludzkiej stanowiące przedmiot żeglugi morskiej.

Lp.	Rodzaj działalności
1	Przewóz towarów i ludzi drogą morską
2	Obsługa portowa przewozów morskich
3	Działalność zapewniająca bezpieczeństwo morskie i ochronę żeglugi

Biorąc pod uwagę powyższe rodzaje działalności ludzkiej, można wnioskować, że podstawowe instytucje tworzące infrastrukturę żeglugi morskiej są to następujące instytucje (Tabela 2):

**Tabela 2.** Podstawowe rodzaje instytucji żeglugi morskiej.

Lp.	Rodzaje instytucji
1	Przedsiębiorstwa przewozu towarów i ludzi, łącznie z przedsiębiorstwami turystyki morskiej
2	Porty i przystanie morskie
3	Instytucje służb morskich państwa

Wymienione w tabeli 2 instytucje służb morskich państwa, to instytucje zapewniające bezpieczeństwo i ochronę żeglugi. Są to zarówno specjalne morskie służby państwowe, jak służba poszukiwania i ratownictwa SAR, służba hydrograficzna, itp., ale też upoważnione i zobowiązane przez państwo do świadczenia określonych rodzajów usług, przedsiębiorstwa będące spółkami w znaczeniu Kodeksu spółek handlowych, jak PRS, PRO, itp.

Biorąc powyższe pod uwagę, w tabeli 3 zostały przedstawione instytucje służb morskich bezpieczeństwa i ochrony żeglugi, które nazywać będziemy „służbami morskimi” lub „operacyjnymi służbami morskimi”.

**Tabela 3.** Podstawowe służby morskie bezpieczeństwa i ochrony żeglugi.

Lp.	Rodzaj służby morskiej
1	Administracja morską (kontrola państwa portu, państwa bandery, certyfikacja, kwalifikacje załóg, itp.)
2	Służba infrastruktury nawigacyjnej
3	Służba hydrograficzna
4	Służby informacji bezpieczeństwa morskiego i alarmowania na morzu
5	Służba ratownictwa morskiego SAR
6	Służby zwalczania zanieczyszczeń środowiska morskiego
7	Służby (Systemy) Zarządzania Ruchem Statków (VTMS)
8	Służby (System) Monitoringu Ruchu Statków i Informacji (VTMIS)
9	Służby technicznego nadzoru i inspekcji statków (PRS)
10	Służby ratownictwa okrętowego (PRO) i inne

„Zarządzanie” to działanie polegające na powodowaniu funkcjonowania rzeczy, osób, organizacji systemów, rodzajów działalności, itp., podległych zarządzającemu zgodnie z wytyczonym przez niego celem [9].

Istotą funkcji zarządzania jest:

- formułowanie celu działań,
- planowanie niezbędnych działań,
- pozyskiwanie i rozmieszczanie niezbędnych zasobów,
- kontrolowanie realizacji.

Powyższe etapy procesu zarządzania, są również definiowane następująco:

- planowanie,
- organizowanie,
- kierowanie,
- koordynowanie,
- kontrolowanie.

Biorąc pod uwagę rodzaje instytucji przedstawionych w tabeli 2 oraz w tabeli 3, można wnioskować, że rządzenie żeglugą morską obejmuje trzy rodzaje zarządzania, a mianowicie:

- zarządzanie instytucjami gospodarczymi, tj. zarządzanie przedsiębiorstwami,
- zarządzanie służbami państwowymi,

- zarządzanie zbiorem instytucji usługowych zapewniających bezpieczeństwo morskie i ochronę żeglugi.

Zgodnie z tematem niniejszego artykułu przedmiotem dalszych rozważań jest głównie zarządzanie bezpieczeństwem morskim i ochroną żeglugi.

Należy jednakże nadmienić, że przedstawione w Tabeli 3 służby morskie państwa nie stanowią pełnego zbioru instytucji bezpieczeństwa morskiego i ochrony żeglugi. Są to wprawdzie podstawowe instytucje, ale nie wszystkie.

W zarządzaniu każdego rodzaju przedsiębiorstwem, systemem, rodzajem działalności, jednostki terytorialnej państwa, itp. wyróżnia się dwa rodzaje zarządzania, a mianowicie:

- zarządzanie w normalnych warunkach zagrożenia,
- zarządzanie w sytuacjach kryzysowych, tj. w sytuacjach kiedy zagrożenie jest duże lub kiedy nastąpił kryzys, tj. groźna awaria, klęska żywiołowa, itp.

Podstawowym zagrożeniem, oprócz typowych zagrożeń środowiskowych dla żeglugi i jej bezpieczeństwa, stanowi obecnie światowy terroryzm.

Przedmiotem dalszych rozważań jest zarządzanie bezpieczeństwem morskim i ochroną żeglugi w normalnych warunkach jej funkcjonowania.

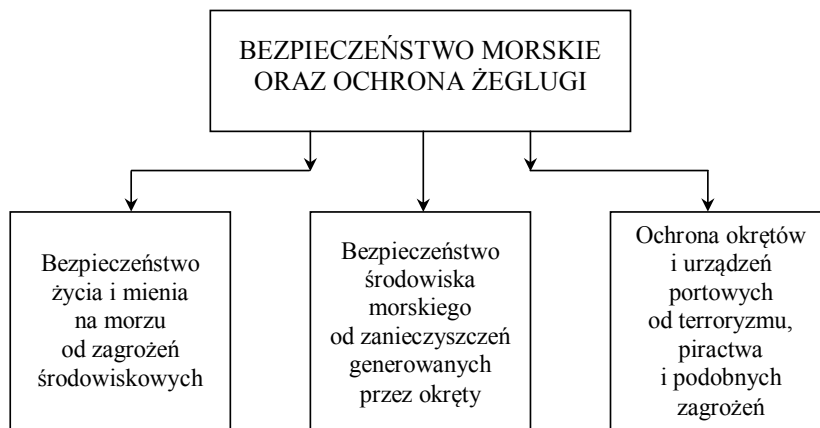
## **2. BEZPIECZEŃSTWO MORSKIE I OCHRONA ŻEGLUGI; PRZEDMIOT, SYSTEM ORAZ JEGO PODSTAWOWE KOMPONENTY**

Bezpieczeństwo morskie (ang. *maritime safety*), to bezpieczeństwo życia i mienia na morzu oraz bezpieczeństwo środowiska morskiego od zanieczyszczeń powodowanych przez okręty i inne jednostki pływające na morzu.

Ochrona morska (ang. *maritime security*), to ochrona działalności ludzkiej na morzu od terroryzmu, piractwa i podobnych zagrożeń oraz skuteczne przeciwdziałanie wszelkiej szkodliwej i zakazanej działalności na morzu, a szczególnie zanieczyszczania środowiska morskiego; nielegalnej eksploatacji zasobów morskich; nielegalnej imigracji oraz przemytu narkotyków, ludzi, broni i wszelkich innych towarów, które mogą być użyte do działalności terrorystycznej.

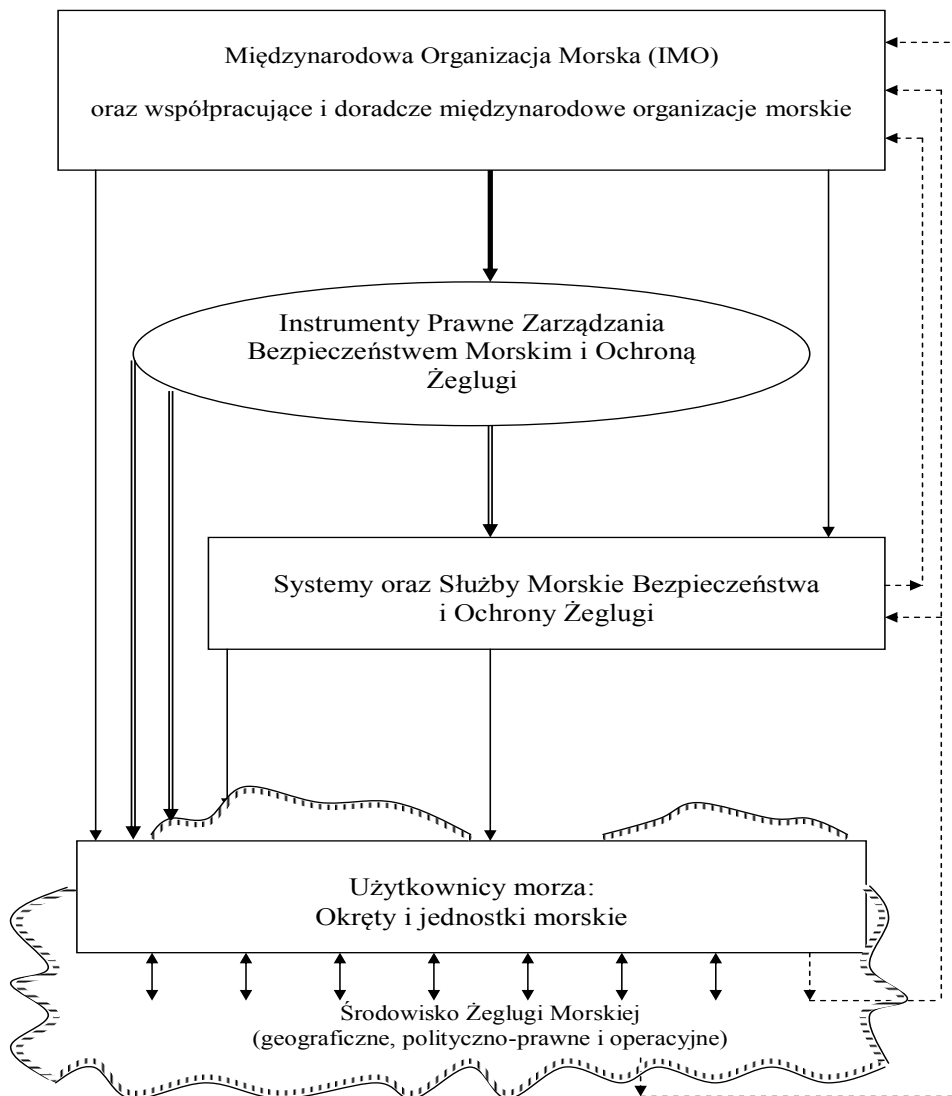
Biorąc pod uwagę przedmiot i charakter żeglugi morskiej, pojęcie „bezpieczeństwo morskie i ochrona żeglugi” można sformułować następująco: Bezpieczeństwo morskie i ochrona żeglugi to bezpieczeństwo ludzi, okrętów oraz przewożonych towarów oraz bezpieczeństwo środowiska morskiego od zanieczyszczeń przez okręty, a także ochrona okrętów i urządzeń portowych od zagrożeń terroryzmu, piractwa i podobnych zagrożeń.

Przedmiot i części składowe bezpieczeństwa morskiego i ochrony żeglugi zostały przedstawione na rys. 1.



Rys. 1. Bezpieczeństwo morskie i ochrona żeglugi oraz ich części składowe.

Bezpieczeństwo morskie i ochrona żeglugi są uzyskiwane jako wynik funkcjonowania Systemu Bezpieczeństwa Morskiego i Ochrony Żeglugi. Dlatego też zarządzanie bezpieczeństwem morskim i ochroną żeglugi, nie bez podstaw utożsamiane jest z zarządzaniem Systemem Bezpieczeństwa Morskiego i Ochrony Żeglugi. Ogólnie struktura takiego Systemu została przedstawiona na rys. 2.



Rys. 2. Ogólna Struktura Systemu Bezpieczeństwa Morskiego i Ochrony Żeglugi

Uwidocznione na rys. 2 komponenty Systemu Bezpieczeństwa Morskiego i Ochrony Żeglugi zostały przedstawione też w tabeli 4.

**Tabela 4.** Podstawowe części składowe Systemu Bezpieczeństwa Morskiego i Ochrony Żeglugi.

Lp.	Nazwy części składowych Systemu Bezpieczeństwa Morskiego i Ochrony Żeglugi
1	Instytucje zarządzające systemem bezpieczeństwa morskiego i ochrony żeglugi
2	Instrumenty prawne zarządzania systemem bezpieczeństwa morskiego i ochrony żeglugi
3	Służby operacyjne systemu bezpieczeństwa morskiego i ochrony żeglugi
4	Użytkownicy, tj. okręty i jednostki morskie
5	Środowisko żeglugi morskiej

Istota i funkcje poszczególnych komponentów Systemu wynikają częściowo z ich nazwy. Pierwsze dwa z tych komponentów zostaną bardziej szczegółowo omówione w dalszej części artykułu. Poniżej chcemy jedynie zwrócić uwagę na 3 i 5 komponent systemu. Służby operacyjne systemu zostały krótko scharakteryzowane i przedstawione w tabeli 3. Należy jednak mieć na uwadze, że mówiąc o danym rodzaju służby mamy również na myśli zadania i instrumenty danej służby. Tak np. mówiąc o służbie wyposażenia nawigacyjnego należy mieć na uwadze, że instrumentem tej służby jest zarówno Satelitarny System Nawigacyjny jak też pława morska na torze wodnym.

W ogólnym wypadku służby te „generują” niezbędne warunki dla zapewnienia bezpieczeństwa i ochrony poszczególnych użytkowników morza (okręty, jednostki morskie).

Natomiast komponent Systemu nazwany „środowisko żeglugi morskiej” (porównać rys. 2 i tabelę 4) oznacza następujące części składowe tego środowiska, a mianowicie:

- środowisko fizyczno-geograficzne,
- środowisko polityczno-prawne zdefiniowane głównie uregulowaniami Konwencji Organizacji Narodów Zjednoczonych o prawie morza oraz innymi konwencjami i umowami międzynarodowymi,
- środowisko operacyjne żeglugi, tj. zbiór obowiązujących zasad i procedur postępowania dotyczących bezpieczeństwa morskiego i ochrony żeglugi.

Przedstawiony na rys. 2 System Bezpieczeństwa Morskiego i Ochrony Żeglugi realizuje, ale i charakteryzuje proces, który zapewnia bezpieczeństwo i ochronę użytkowników morza, tj. okrętów i innych jednostek morskich. System ten jednak nic nie mówi ani o procesie ani o warunkach, jakie muszą być spełnione, aby zapewnić bezpieczeństwo morskie i ochronę poszczególnym użytkownikom morza. W tabeli 5 przedstawione zostaną warunki niezbędne dla zapewnienia bezpieczeństwa morskiego i ochrony każdego użytkownika morza.

**Tabela 5.** Niezbędne warunki dla zapewnienia bezpieczeństwa morskiego i ochrony poszczególnych użytkowników morza

Lp.	Niezbędne warunki zapewnienia bezpieczeństwa i ochrony użytkownikom morza	Treść warunku
1	Spełnienie technicznych wymagań względem kadłuba, urządzeń, systemów i wyposażenia okrętu	Wymagania określone w Konwencji SOLAS 74, przepisach Towarzystw Klasyfikacyjnych, itp.
2	Osiągnięcie gotowości okrętu do operowania na morzu (gotowości eksploatacyjnej okrętu)	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Niezbędne świadectwa i certyfikaty okrętowe,</li> <li>– Załoga i jej kwalifikacje,</li> <li>– Procedury obsługi i postępowania, itp. (wg Konwencji SOLAS 74, MARPOL 73/78, STCW 78/95 i in.),</li> </ul>
3	Sprawne funkcjonowanie podstawowych dla żeglugi służb morskich	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Infrastruktura nawigacyjna,</li> <li>– Informacja o środowisku, itp.</li> </ul>
4	Operowanie okrętu na morzu zgodnie z wymaganiami konwencji i obowiązującymi standardami	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Obsługa urządzeń i napędu,</li> <li>– Prowadzenie okrętu,</li> <li>– Bezpieczeństwo okrętu, ludzi i ładunku,</li> <li>– Bezpieczeństwo środowiska morskiego,</li> <li>– Ochrona antyterrorystyczna i antypiracka okrętu,</li> <li>– Sprawność realizacji alarmów okrętowych, itp.,</li> </ul>
5	Niezawodne funkcjonowanie służb alarmowania i powiadamiania oraz ratownictwa morskiego	<ul style="list-style-type: none"> <li>– System GMDSS,</li> <li>– Służba SAR, itp.,</li> </ul>
6	Zapewnienie ochrony antyterrorystycznej urządzeń portowych oraz okrętów znajdujących się w portach	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Międzynarodowy Kodeks Ochrony Statków i Urządzeń Portowych (<i>ISPS Code</i>), itp.</li> </ul>



### **3. ZARZĄDZANIE BEZPIECZEŃSTWEM MORSKIM I OCHRONĄ ŻEGLUGI; CELE, POZIOMY, INSTYTUCJE ORAZ INSTRUMENTY ZARZĄDZANIA**

Bezpieczeństwo morskie i ochrona żeglugi mają charakter międzynarodowy, a ściślej, światowy. Wynika to z następujących przyczyn:

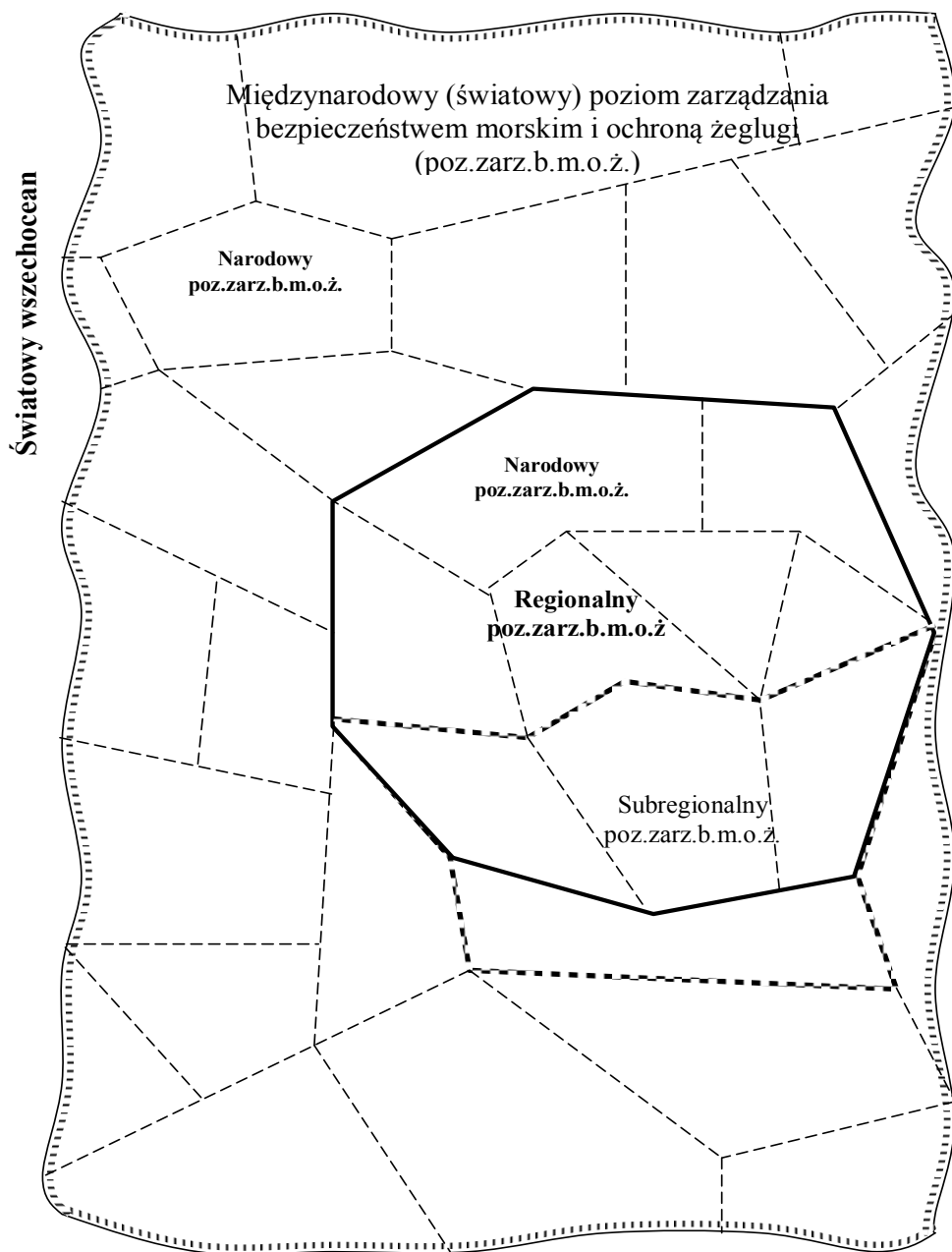
- żegluga morska jest uprawiana na jednym wspólnym „światowym wszechoceanie”,
- żegluga, jako działalność ludzka, ma charakter międzynarodowy,
- bezpieczeństwo morskie i ochronę żeglugi można zapewnić pod warunkiem, że działania realizowane dla ich osiągnięć są prowadzone na całym wszechoceanie wg jednakowych, wspólnych zasad, wymagań i standardów.

Przedmiot, tj. istota procesu zarządzania, które w skrócie zostały już przedstawione powyżej, są uniwersalne. Dotyczą one również zarządzania bezpieczeństwem morskim i ochroną żeglugi. Jednakże proces zarządzania bezpieczeństwem morskim i ochroną żeglugi musi jednak uwzględniać specyficzne właściwości tego procesu. Wynikają one z następujących przyczyn, a mianowicie:

- celem tego rodzaju zarządzania jest utrzymanie podstawowych zagrożeń dla ludzi, okrętów, przewożonych ładunków oraz środowiska morskiego, antyterrorystycznej ochrony okrętów i urządzeń portowych na „akceptowalnym poziomie” [1],
- cele zarządzania bezpieczeństwem morskim i ochroną żeglugi osiąga się poprzez zarządzanie systemem bezpieczeństwa morskiego i ochrony żeglugi.

System Bezpieczeństwa Morskiego i Ochrony Żeglugi, którego ogólna koncepcja przedstawiona została na rys. 2, jest złożonym systemem organizacyjno – technicznym, który jest zarządzany na różnych jego poziomach, a które charakteryzują się głównie zakresami, tj. obszarami, na których one zarządzają, ale również, częściowo, jakością podstawowych części składowych tego systemu (por. tabelę 4).

Na rys. 3 przedstawiono schematycznie poziomy zarządzania bezpieczeństwem morskim i ochroną żeglugi oraz odpowiadające im obszary zarządzania.



Rys. 3. Poziomy zarządzania bezpieczeństwem morskim i ochroną żeglugi; zakresy i obszary zarządzania

W tabeli 6 przedstawiono poziomy, ich zakresy oraz obszary zarządzania, a także ich charakterystyczne właściwości.

**Tabela 6.** Charakterystyka poziomów zarządzania bezpieczeństwem morskim i ochroną żeglugi

Lp.	Nazwa poziomu zarządzania	Zakres i obszar zarządzania	Podstawowe właściwości danego poziomu zarządzania
1	Międzynarodowy (światowy) poziom zarządzania	Cały obszar światowego wszechoceanu	Ustalenie prawnych instrumentów zarządzania dla całego światowego wszechoceanu i zarządzanie za ich pomocą
2	Narodowy (krajowy) poziom zarządzania	Obszary morskie państwa	Jest to podstawowy poziom zarządzania służbami operacyjnymi bezpieczeństwa morskiego i ochrony żeglugi
3	Subregionalny poziom zarządzania (np. poziom zarządzania obszaru Morza Bałtyckiego)	Obszary morskie danego subregionu (np. Morze Bałtyckie, Morze Śródziemne, itp.)	Podstawowy cel tego poziomu zarządzania to głównie zwiększenie bezpieczeństwa środowiska morskiego, szczególnie wrażliwych obszarów, jak morze zamknięte itp., przed zanieczyszczeniami ze statków
4	Regionalny poziom zarządzania (np. poziom zarządzania Unii Europejskiej, itp.)	Obszary morskie danego regionu (np. obszary morskie Unii Europejskiej, itp.)	Podstawowy cel tego poziomu zarządzania to zwiększenie poziomu bezpieczeństwa morskiego, a zwłaszcza bezpieczeństwa środowiska morskiego od zanieczyszczeń, a także poziomu antyterrorystycznej ochrony żeglugi w danym regionie

Na podstawie tabeli 6 oraz rys. 3 można stwierdzić, co następuje:

- podstawowymi poziomami zarządzania bezpieczeństwem morskim i ochroną żeglugi na światowym wszechoceanie jest poziom międzynarodowy oraz poziomy narodowe,

- subregionalne i regionalne poziomy zarządzania obejmują tylko części światowego oceanu, gdzie zwiększają poziom bezpieczeństwa morskigo, zwłaszcza poziom bezpieczeństwa środowiska morskigo od zanieczyszczeń oraz poziom ochrony żegluga od zagrożeń terrorystycznych.

Na podstawie powyższych rozważań można stwierdzić, że zarządzanie bezpieczeństwem morskigo i ochroną żegluga charakteryzuje się trzema następującymi właściwościami:

- proces zarządzania bezpieczeństwem morskigo i ochroną obejmuje następujące podprocesy, a ściślej funkcje: planowania, organizowania, kierowania, koordynowania i kontrolowania,
- zarządzanie bezpieczeństwem morskigo i ochroną żegluga odbywa się za pomocą Systemu Bezpieczeństwa Morskigo i Ochrony Żegluga, który jest złożonym systemem organizacyjno-technicznym,
- zarządzanie bezpieczeństwem morskigo i ochroną żegluga jest realizowane na kilku poziomach zarządzania, z których podstawowymi są poziom międzynarodowy i poziomy narodowe.

Poniżej zostaną scharakteryzowane, w dużym skrócie, dwa pierwsze, tj. dwa podstawowe poziomy zarządzania. Przedstawione zostaną ich instytucje zarządzające oraz instrumenty zarządzania.

### **3.1. Międzynarodowy Poziom Zarządzania Bezpieczeństwem Morskigo i Ochroną Żegluga; Podstawowe instytucje i instrumenty zarządzania**

Krótką charakterystyka międzynarodowego i narodowych poziomów zarządzania przedstawiona zostanie w następującej kolejności:

- instytucje zarządzające,
- instrumenty zarządzania,
- ogólna charakterystyka danego poziomu zarządzania (por. rys. 2 i 3 oraz tabela 6).

Podstawową instytucją międzynarodowego poziomu zarządzania bezpieczeństwem morskigo i ochroną żegluga jest Międzynarodowa Organizacja Morska (*International Maritime Organization* – IMO). Jest to Wyspecjalizowana Agencja Organizacji Narodów Zjednoczonych będąca odpowiedzialną za bezpieczeństwo morskigo i ochroną żegluga na światowym wszechoceanie, a w tym za bezpieczeństwo środowiska morskigo od zanieczyszczeń przez okręty.

Główne instytucje IMO to:

- Międzynarodowe Konferencje Morskie zwoływane z inicjatywy IMO,
- Zgromadzenie Ogólne,
- Rada IMO,
- Komitety IMO,
- Sekretarz Generalny oraz Sekretariat.

Za zagadnienia bezpieczeństwa morskigo i ochroną żegluga przed zanieczyszczeniami odpowiadają dwa następujące Komitety IMO, a mianowicie:

- Komitet Bezpieczeństwa Morskigo (MSC) oraz
- Komitet Ochrony Środowiska Morskigo (MEPC).

IMO ściśle współpracuje z wieloma międzynarodowymi organizacjami, które mają status organizacji współpracujących lub doradczych. Do najważniejszych z nich należą:

- Międzynarodowa Organizacja Pracy (ILO),
- Międzynarodowa Unia Telekomunikacyjna, pion Radio (ITU-R),
- Światowa Organizacja Meteorologiczna (WMO),
- Międzynarodowa Organizacja Hydrograficzna (IHO),
- Międzynarodowe Stowarzyszenie Środków Wyposażenia Nawigacyjnego oraz Zarządów Latań Morskich (IALA),
- Międzynarodowa Mobilna Organizacja Satelitarna (IMSO),
- Międzynarodowa Organizacja dla Standaryzacji (ISO),
- Międzynarodowa Komisja Elektrotechniczna (IEC) i inne.

Do głównych instrumentów zarządzania bezpieczeństwem morskim i ochroną żeglugi należą instrumenty prawne, a mianowicie:

- Międzynarodowe konwencje morskie,
- Rezolucje Zgromadzenia Ogólnego IMO oraz Rezolucje Komitetu Bezpieczeństwa Morskiego (MSC) i Komitetu Ochrony Środowiska Morskiego od Zanieczyszczeń (MEPC),
- Pisma okólne IMO,
- Wytyczne IMO.

Do podstawowych Międzynarodowych Konwencji dotyczących bezpieczeństwa morskiego i ochrony żeglugi zaliczane są następujące konwencje wraz z ich kodeksami:

- Międzynarodowa konwencja o bezpieczeństwie życia na morzu (SOLAS 74),
- Konwencja w sprawie międzynarodowych przepisów o zapobieganiu zderzeniom na morzu (COLREG 72),
- Międzynarodowa konwencja o zapobieganiu zanieczyszczeniom morza ze statków (MARPOL 73/78),
- Międzynarodowa konwencja o poszukiwaniu i ratownictwie morskim (SAR79),
- Międzynarodowa konwencja o wymaganiach w zakresie wyszkolenia marynarzy, wydawania im świadectw oraz pełnieniu wacht (STCW 78/95)
- Międzynarodowa konwencja o liniach ładunkowych (LL-66),
- Międzynarodowa konwencja o pomiarach pojemności statków (TONNAGE 69),
- Międzynarodowa konwencja o bezpiecznych kontenerach (CSC 72),
- Konwencja o utworzeniu Międzynarodowej Organizacji Morskiej Łączności Satelitarnej (INMARSAT 76) i inne.

Proces zarządzania bezpieczeństwem morskim i ochroną żeglugi obejmuje głównie następujące działania:

- inicjowanie i uchwalanie nowych konwencji bezpieczeństwa morskiego,
- aktualizowanie i uzupełnianie obowiązujących konwencji,
- uchwalanie rezolucji, pism okólnych oraz wytycznych.

Aktualizowanie istniejących międzynarodowych konwencji realizowane jest w następujący sposób:

- dodawanie nowych prawideł do poszczególnych rozdziałów konwencji,
- zmianę treści poszczególnych rozdziałów,
- dodawanie nowych rozdziałów.

Przygotowanie nowych aktów prawnych trwa obecnie stosunkowo krótko. Dotyczy to również okresów uprawomocniania się nowych aktów prawnych. Jest to możliwe dzięki stosowaniu stosunkowo nowej procedury wprowadzania w życie wspomnianych aktów prawnych, zwanej procedurą „cichej zgody” (*tacit agreement*).

### **3.2. Narodowy Poziom Zarządzania Bezpieczeństwem Morskim i Ochroną Żeglugi; Podstawowe instytucje i instrumenty zarządzania.**

Narodowy poziom zarządzania bezpieczeństwem morskim i ochroną żeglugi jest drugim, podstawowym poziomem zarządzania (por. rys. 2 i 3 oraz tabelę 6). Ten poziom stanowi podstawowy i składowy element zarządzania, tj. nie tylko międzynarodowego, ale również subregionalnego i regionalnego (por. rys. 3).

Ale, jak już zostało niejednokrotnie wspomniane, zarządzanie bezpieczeństwem morskim i ochroną żeglugi jest realizowane za pomocą odpowiedniego, dla danego poziomu zarządzania, systemu bezpieczeństwa morskiego i ochrony żeglugi. Ogólna koncepcja takiego systemu została przedstawiona na rys. 2.

Podstawowa różnica między narodowym poziomem zarządzania, a poziomem międzynarodowym, polega nie tylko na wielkości obszaru, którego ten poziom zarządzania dotyczy, ale również charakteru, tj. właściwości procesu zarządzania. Narodowy poziom zarządzania, w porównaniu do międzynarodowego, charakteryzuje się głównie następującymi właściwościami (por. tabela 6):

- podstawę narodowego systemu zarządzania bezpieczeństwem morskim i ochroną żeglugi, stanowi Administracja Morska oraz instytucje Ministerstwa Spraw Wewnętrznych i Administracji. Ich postanowienia wykonują operacyjne służby morskie (por. tabelę 3).
- na poziomie narodowym przeważają bezpośrednio instrumenty zarządzania (polecenie, zarządzenie, itp.) nad prawnymi instrumentami zarządzania (międzynarodowa konwencja, Dyrektywy, itp.),

Jedną z bardzo istotnych służb morskich, której znaczenie bardzo szybko wzrasta, jest służba, a ściślej System Monitoringu Ruchu Statków i Informacji, tj. system VTMIS (por. tabela 3, poz. 8). System VTMIS stanowi również jeden z podstawowych systemów subregionalnego i regionalnego poziomu zarządzania bezpieczeństwem morskim i ochroną żeglugi.

Podstawowe komponenty Systemu VTMIS przedstawione zostały w tabeli 7.

**Tabela 7.** Podstawowe komponenty Systemu VTMISS

Lp.	Nazwy systemów składowych VTMISS
1	Systemy Automatycznej Identyfikacji Statków (AIS)
2	Systemy Meldunkowe Okrętów (SRS)
3	Systemy Wspomagania Służb Morskich (MAS) wraz z miejscami schronienia (places of refuge)
4	System Identyfikacji i Śledzenia Dalekiego Zasięgu (LRIT System)
5	Narodowe Komputerowe Centra Wymiany Danych (Narodowe Systemy SafeSeaNet)

Podstawowymi instytucjami zarządzania bezpieczeństwem morskim i ochroną żeglugi na poziomie narodowym, oprócz najwyższych władz państwowych, są:

- właściwy minister, tj. minister odpowiedzialny za żeglugę morską,
- administracja morska i/lub straż przybrzeżna,
- władze poszczególnych służb morskich państwa (por. tabelę 3).

Prawne instrumenty zarządzania na poziomie narodowym, stanowią następujące rodzaje tych instrumentów, a mianowicie:

- ratyfikowane międzynarodowe konwencje bezpieczeństwa morskiego,
- ustawy dotyczące bezpieczeństwa morskiego i ochrony żeglugi,
- rezolucje IMO,
- Dyrektywy i Zarządzenia Unii Europejskiej,
- zarządzenia oraz inne uregulowania poszczególnych służb morskich państwa.

Do podstawowych ustaw dotyczących bezpieczeństwa morskiego i ochrony żeglugi w Polsce należy zaliczyć następujące:

- Ustawa kodeks morski, 1961,
- Ustawa o ochronie granicy państwa, 1990,
- Ustawa o straży granicznej, 1990,
- Ustawa o obszarach morskich Rzeczypospolitej Polskiej i administracji morskiej, 1991,
- Ustawa o portach i przystaniach morskich, 1997,
- Ustawa o bezpieczeństwie morskim, 2000,
- Ustawa o ochronie żeglugi i portów (projekt 2005),
- Ustawa o bezpieczeństwie żeglugi.

W każdym państwie morskim istnieją również instytucje doradcze do spraw bezpieczeństwa morskiego i ochrony żeglugi. W Polsce funkcje takiej instytucji doradczej spełnia Ośrodek do spraw Współpracy z Międzynarodową Organizacją Morską (IMO) przy Polskim Rejestrze Statków (PRS).

Należy też nadmienić, że struktura instytucji zarządzających bezpieczeństwem morskim i ochroną żeglugi, a zwłaszcza struktura służb morskich znacznie się różnią w poszczególnych państwach. Sytuacja taka jest wynikiem różnego doświadczenia i tradycji poszczególnych państw morskich dotyczących zapewniania bezpieczeństwa morskiego i ochrony żeglugi w tych państwach.

#### **4. SUBREGIONALNE I REGIONALNE POZIOMY I SYSTEMY ZARZĄDZANIA BEZPIECZEŃSTWEM MORSKIM I OCHRONĄ ŻEGLUGI; CELE, ZADANIA I ICH REALIZACJA**

Subregionalne i Regionalne poziomy zarządzania bezpieczeństwem i ochroną żeglugi nie zastępują i nie mogą zastąpić narodowych poziomów zarządzania. Subregionalne i regionalne poziomy zarządzania „wzmacniają” jedynie narodowe poziomy zarządzania na określonych obszarach morskich „subregionów i regionów”, ale tylko w odniesieniu do niektórych aspektów bezpieczeństwa morskiego i ochrony żeglugi (por. rys. 3 oraz tabelę 6).

Podstawowym powodem tworzenia i funkcjonowania subregionalnych poziomów zarządzania bezpieczeństwem morskim i ochroną żeglugi jest konieczność zwiększenia poziomu bezpieczeństwa środowiska morskiego od zanieczyszczeń ze statków w tych subregionach światowego wszechoceanu, gdzie środowisko morskie jest szczególnie wrażliwe na zanieczyszczenia, zwłaszcza przez stale zwiększające się przewozy niebezpiecznych towarów (chemikalia, ropa, skroplony gaz ziemny, itp.). Takimi obszarami (subregionami) są obszary morskie z ograniczonym dostępem do otwartych obszarów światowego wszechoceanu. Do takich właśnie subregionów został zaliczony również obszar Morza Bałtyckiego. Ten też obszar będzie przedmiotem naszych dalszych rozważań, jakkolwiek istnieje również szereg innych podobnych subregionów, jak obszar Morza Śródziemnego, Morza Czarnego i in. Należy tu nadmienić, że subregionalne poziomy zarządzania bezpieczeństwem morskim w znacznej większości powstały wcześniej niż regionalne poziomy zarządzania. Zadania tych ostatnich są z zasady znacznie szersze niż subregionalnych poziomów zarządzania. Również nie wszystkie państwa morskie obszaru Morza Bałtyckiego podlegają regionalnemu poziomowi zarządzania, a w danym przypadku, poziomowi zarządzania bezpieczeństwem morskim i ochroną żeglugi na obszarach morskich Unii Europejskiej. Państwem takim jest między innymi Rosja.

Tak więc podstawowym celem, ale i zadaniem „Bałtyckiego” poziomu zarządzania bezpieczeństwem morskim i ochroną żeglugi jest zwiększenie poziomu bezpieczeństwa środowiska morskiego tego subregionu przed zanieczyszczeniami ze strony statków przewożących niebezpieczne materiały (*hazardous materials* - HAZMAT).

Podstawę utworzenia „Bałtyckiego” poziomu zarządzania bezpieczeństwem morskim i ochroną żeglugi stanowiła „Konwencja o Ochronie Środowiska Morskiego Obszaru Morza Bałtyckiego” 1992. Sygnatariuszami ww. Konwencji, która w pierwszej wersji uchwalona była w 1973 r., były wszystkie Państwa Bałtyckie. Organem wykonawczym tej Konwencji, a więc i główną instytucją



zarządzającą „Bałtyckiego” poziomu zarządzania bezpieczeństwem morskim i ochroną, w zakresie zwiększenia bezpieczeństwa środowiska morskiego tego subregionu – jest Komisja Helsińska (HELCOM). Jest ona organem wykonawczym państw sygnatariuszy ww. Konwencji.

W wyniku starań Komisji Helsińskiej utworzony został na obszarze Morza Bałtyckiego System Monitoringu Ruchu Statków i Informacji (VTMIS) zwany Systemem VTMIS „HELCOM”. System ten VTMIS „HELCOM” stanowi część składową Regionalnego Systemu VTMIS, tj. Systemu VTMIS Unii Europejskiej. System VTMIS „HELCOM” tworzą głównie narodowe sieci Systemu Automatycznej Identyfikacji Statków (AIS) oraz narodowe Komputerowe Centra Wymiany Danych, tj. narodowe Systemy SafeSeaNet. Subregionalne Komputerowe Centrum Wymiany Danych (Subregionalny System SafeSeaNet) znajduje się w Kopenhadze. Bałtycki System VTMIS, tj. subregionalny poziom zarządzania bezpieczeństwem morskim i ochroną żeglugi, tworzą wszystkie państwa obszaru Morza Bałtyckiego oraz Norwegia.

Cele i zadania regionalnych poziomów zarządzania bezpieczeństwem morskim i ochroną żeglugi są w znacznym stopniu zbliżone do celów i zadań subregionalnych poziomów zarządzania, ale na znacznie większych obszarach morskich niż te ostatnie. Ale zadania obu poziomów zarządzania nie są identyczne, zwłaszcza obecnie, tj. w sytuacji prowadzenia globalnej wojny ze światowym terroryzmem (por. tabela 6). Regionalne poziomy zarządzania, podobnie jak i subregionalne, są jedynie uzupełniającymi poziomami w stosunku do narodowych poziomów zarządzania.

Tworzenie Europejskiego regionalnego poziomu zarządzania bezpieczeństwem morskim i ochroną żeglugi na obszarach morskich Państw Członków Unii Europejskiej, zostało zapoczątkowane w 2002 r. na mocy Dyrektywy 2002/59/EU Parlamentu i Rady Unii Europejskiej w sprawie utworzenia Systemu Monitoringu Ruchu Statków i Informacji (Systemu VTMIS) na obszarze Unii. Początkowo głównym celem powyższego systemu, i poziomu zarządzania bezpieczeństwem morskim i ochroną żeglugi było zwiększenie bezpieczeństwa środowiska morskiego od zanieczyszczeń ze statków, a zwłaszcza ze statków przewożących niebezpieczne materiały (HAZMAT).

Ale stopniowo cel i zakres zadań powyższego systemu zaczął się poszerzać o zadania dotyczące zwiększenia efektywności ochrony żeglugi przed działalnością terrorystyczną na obszarach morskich Unii Europejskiej. Tak więc obecnie celem systemu VTMIS, tj. Unijnego poziomu zarządzania bezpieczeństwem morskim i ochroną żeglugi na obszarach morskich Unii Europejskiej, jest zwiększenie bezpieczeństwa środowiska morskiego od zanieczyszczeń przez statki przewożące ładunki niebezpieczne oraz zwiększenie efektywności ochrony żeglugi od zagrożeń terrorystycznych na tych obszarach.

System VTMIS Unii Europejskiej składa się z narodowych systemów VTMIS, których struktura została przedstawiona w tabeli 7, oraz z Unijnego Komputerowego Centrum Wymiany Danych, tj. z Unijnego Systemu SafeSeaNet. Unijne Komputerowe Centrum Wymiany Danych ściśle współpracuje z Narodowymi Komputerowymi Centrami Wymiany Danych, tj. Narodowymi Systemami SafeSeaNet.

W zależności od wielkości obszarów morskich poszczególnych państw, a zwłaszcza od ilości i wielkości portów w tych państwach, Narodowe (Krajowe) Komputerowe Centrum Wymiany Danych może być jednopoziomowe, jak np. w niektórych Państwach Bałtyckich, lub dwu- względnie trypoziomowe. Podstawowe poziomy to:

- poziom portowy oraz
- poziom krajowy.

Portowe Komputerowe Centrum Wymiany Danych to System Kontroli i Informacji o Portach. Natomiast Krajowe Komputerowe Centrum Wymiany Danych (Krajowy System SafeSeaNet), to system kontroli i informacji o ruchu na obszarach morskich danego państwa i w portach tego obszaru. Polskie Krajowe Komputerowe Centrum Wymiany Danych, tj. Polski System SafeSeaNet, nazywa się oficjalnie Polską Platformą Informatyczną Administracji Morskiej.

Z Krajowego Komputerowego Centrum Wymiany Danych korzystają liczni upoważnieni użytkownicy. Są to Urzędy Celne, Straż Graniczna, Inspektoraty Sanitarne, itp., ale również zainteresowani armatorzy, agenci okrętowi i inni.

## WNIOSKI KOŃCOWE

Celem artykułu była próba identyfikacji i specyfikacji „bezpieczeństwa morskiego i ochrony żeglugi”. Dla osiągnięcia powyższego celu należało dokonać identyfikacji i specyfikacji przedmiotu żeglugi morskiej, bezpieczeństwa morskiego i ochrony żeglugi oraz zarządzania bezpieczeństwem morskim i ochroną żeglugi. W wyniku realizacji powyższego zostały ustalone odpowiednie zbiory danych, które zostały przedstawione w postaci tabel i rysunków. Udało się też ustalić i przedstawić szereg mniej znanych relacji między tymi danymi.

W charakterze wniosków końcowych autorzy chcą zwrócić uwagę na dwa, istotne ich zdaniem zagadnienia, a mianowicie:

- definicję pojęcia „zarządzanie bezpieczeństwem morskim i ochroną żeglugi” oraz
- konieczne warunki zapewnienia bezpieczeństwa morskiego i ochrony uczestników procesu żeglugi, a zwłaszcza okrętów i innych jednostek morskich.

Autorzy proponują następującą definicję pojęcia „zarządzanie bezpieczeństwem morskim i ochroną żeglugi”.

**„Zarządzanie bezpieczeństwem morskim i ochroną żeglugi jest procesem realizowanym za pomocą Systemu Bezpieczeństwa Morskiego i Ochrony Żeglugi, który zbiera, przetwarza oraz informuje użytkowników morza o warunkach środowiska żeglugi stwarzając w ten sposób niezbędne warunki do utrzymania zagrożeń na morzu na akceptowalnym poziomie ryzyka.”**

Następnym istotnym wnioskiem, zasługującym na podkreślenie jest ten, który mówi, że dla zapewnienia każdemu użytkownikowi morza, bezpieczeństwa morskiego i ochrony, niezbędne jest spełnienie wszystkich warunków wymienionych w tabeli 5. Ich spełnienie jest wypadkową działania wszystkich komponentów **Systemu Bezpieczeństwa Morskiego i Ochrony Żeglugi** przedstawionych na rys. 2.

## BIBLIOGRAFIA

1. Formal Safety Assessment (FSA), as amended. MSC and MEPC/IMO, 2002.
2. International Shipping and World Trade. Facts and Figures. <http://www.imo.org/InfoResource>.
3. Jones E. Maritime Security. A Practical Guide. The Nautical Institute, 2006.
4. Kopacz Z., Morgaś W., Urbański J., The Maritime Safety System; Its Components and Elements. The Journal of Navigation No 2, 2001.
5. Kopacz Z., Morgaś W., Urbański J., Skoordynowany system bezpieczeństwa morskiego, ochrony i obrony jako ważny czynnik w wojnie ze światowym terroryzmem. Myśl Wojskowa Nr 1, 2006.
6. Naval Cooperation and Guidance for Shipping (NCAGS). Study draft NATO/PIP. Unclassified, January 2002.
7. Urbański J., Morgaś W., Kopacz Z., System Monitoringu Ruchu Statków i Informacji Unii Europejskiej. Zeszyty Naukowe AMW Nr 2, 2007.
8. Urbański J., Morgaś W., Kopacz Z., Żegluga Morska oraz Zarządzanie jej Bezpieczeństwem. Materiały X Międzynarodowej Konferencji nt. „Aspekty bezpieczeństwa nawodnego, podwodnego oraz lotów nad morzem. AMW, Gdynia 2007.
9. Zarządzanie <http://pl.wikipedia.org/wiki/Zarządzanie>