

## **KONCEPCJA ZARZĄDZANIA ZABEZPIECZENIEM NAWIGACYJNO-HYDROGRAFICZNYM NA POLSKICH OBSZARACH MORSKICH**

### **WSTĘP**

Różnorodność technologiczna i ilościowa realizowanych działań ludzkich na morzu wymaga wyspecjalizowanych instytucji zarządzających na tych obszarach. Uprawnienia do zarządzania na wodach międzynarodowych zostały zdefiniowane w głównych międzynarodowych konwencjach morskich i bezpieczeństwa morskiego takich jak: Konwencja Narodów Zjednoczonych o Prawie Morza 1982; SOLAS 74; COLREG 72; MARPOL 73/78; STCW 78/95 i SAR 79 – natomiast na wodach terytorialnych i wewnętrznych oraz w części na wodach szelfowych w systemach prawnych poszczególnych państw morskich.

W Polsce głównymi dokumentami prawnymi, dotyczącymi bezpieczeństwa morskiego i ochrony są ustawy: Kodeks Morski 1961; Ustawa o Obszarach Morskich Rzeczypospolitej Polskiej i Administracji Morskiej 1991r.; Ustawa o zmianie ustawy o Obszarach Morskich Rzeczypospolitej Polskiej i Administracji Morskiej z listopada 1994 r.; Ustawa o ochronie granicy państwowej 1990; Ustawa o Straży Granicznej 1990; Ustawa o portach i przystaniach morskich 1997 r., Ustawa o bezpieczeństwie morskim 2000 r.; Ustawa o ochronie żeglugi i portów 2008; Ustawa o powszechnym obowiązku obrony Rzeczypospolitej Polskiej 1967.

Współcześnie państwa aspirują do zachowania suwerenności i jednocześnie opowiadają się za procesami integracyjnymi i unifikacją prawa. Istotną rolę w kształtowaniu wzajemnych stosunków pomiędzy państwami odgrywa prawo międzynarodowe. Odpowiednio do stopnia zagrożenia bezpieczeństwa na morzu wzrasta potrzeba ciągłej dbałości o zapewnienie określonego statusu bezpieczeństwa państwa. Wielkie znaczenie w tym zakresie ma ustawodawstwo wewnętrzne. Przyjęte przez nie rozwiązania, mimo otwartości na implementację prawa międzynarodowego, mają przede wszystkim gwarantować sprawne funkcjonowanie państwa, zwłaszcza w czasie wprowadzania stanów nadzwyczajnych.

Drugą trudnością w realizacji zarządzania na obszarach morskich jest ich różny status prawny oraz różnorodność realizowanych na nich zadań.

Podstawowym obowiązkiem państw i organizacji realizujących działalność ludzką na morzu jest zapewnienie bezpieczeństwa. Bezpieczeństwo

morskie ma charakter międzynarodowy i systemy realizujące go pracują w oparciu o prawodawstwo międzynarodowe (głównie IMO) i regionalne (głównie UE i organizacje państw bałtyckich). Natomiast zapewnienie bezpieczeństwa państwa od strony morza ma charakter narodowy i może czasami kolidować lub różnić się od potrzeb bezpieczeństwa morskiego.

Zarządzanie na obszarach morskich wymaga zorganizowania stosownego systemu, który zapewniłby interesy narodowe, bezpieczeństwo i ochronę żeglugi na morzu, a także obronę w przypadku wystąpienia takiej konieczności.

Podstawową sprawą w systemach zarządzania jest wiarygodna informacja i dostęp do niej dla operatorów służb realizujących cele w tych systemach. Służby te powinny być służbami państwowymi.

Szczegółowe cele stawiane są przed instytucjami odpowiedzialnymi za realizację poszczególnych zadań. Biorąc jednak pod uwagę podobieństwo ich charakterystyk można je uogólnić i przedstawić w trzech grupach celów o podobnych charakterystykach nawigacyjnych, tj.

- bezpieczeństwa i ochrony żeglugi,
- działalności naukowej i gospodarczej,
- działalności militarnej (obronnej).

Zakres realizacji tych celów zależy również od stopnia zagrożenia bezpieczeństwa i generalnie można wyróżnić dwa stany, w których mogą być osiągnięte tj.

- okres pokoju,
- okres wojny.

## **1. SYSTEM BEZPIECZEŃSTWA PAŃSTWA**

Państwo w dążeniu do zapewnienia bezpieczeństwa swoim obywatelom posługuje się swoistym narzędziem – systemem bezpieczeństwa państwa. Nowa „Strategia Bezpieczeństwa Narodowego Rzeczypospolitej Polskiej” przyjęta przez Radę Ministrów 5.11.2007 r. i zatwierdzona przez Prezydenta 13.11.2007 r. wskazuje, że podstawowym zadaniem polskiej polityki bezpieczeństwa jest rozwój sprawnego, wydajnego i właściwie zorganizowanego systemu bezpieczeństwa państwa.

Strategia nie określa struktury tego systemu, a określa jedynie, że pilnym zadaniem jest nadanie systemowi charakteru w pełni zintegrowanej, spójnej i uporządkowanej całości. Strategia wskazuje jedynie, że podsystemy tworzą „siły i środki” pozostające we właściwościach ministerstw kierujących działaniami administracji rządowej i organów centralnych, wojewodów, organów samorządu terytorialnego oraz innych podmiotów odpowiedzialnych za realizację ustawowo określanych zadań w zakresie bezpieczeństwa narodowego.

Takie „resortowe” podejście do zapewnienia bezpieczeństwa wymaga, wg autorów niniejszego artykułu zintegrowanego, a w stanach zagrożenia, skoordynowanego systemu dla zrealizowania zadań użytkowników morza [12].

## **2. ORGANIZACJA I ZADANIA ADMINISTRACJI MORSKIEJ**

### **2.1. Organizacja administracji morskiej**

Administrację morską w Polsce stanowią:

- minister właściwy do spraw gospodarki morskiej jako naczelny organ administracji morskiej,
- dyrektorzy urzędów morskich jako terenowe organy administracji morskiej.

Szeroki zakres zadań realizowany przez ministerstwo powoduje, że sprawami morskimi zajmują się głównie dwa departamenty:

- Departament Bezpieczeństwa Morskiego,
- Departament Transportu Morskiego i Żeglugi Śródlądowej.

Minister sprawuje nadzór nad działalnością dyrektorów urzędów morskich w zakresie wynikającym z ustaw [7]. Dyrektor urzędu morskiego podlega ministrowi właściwemu ds. gospodarki morskiej.

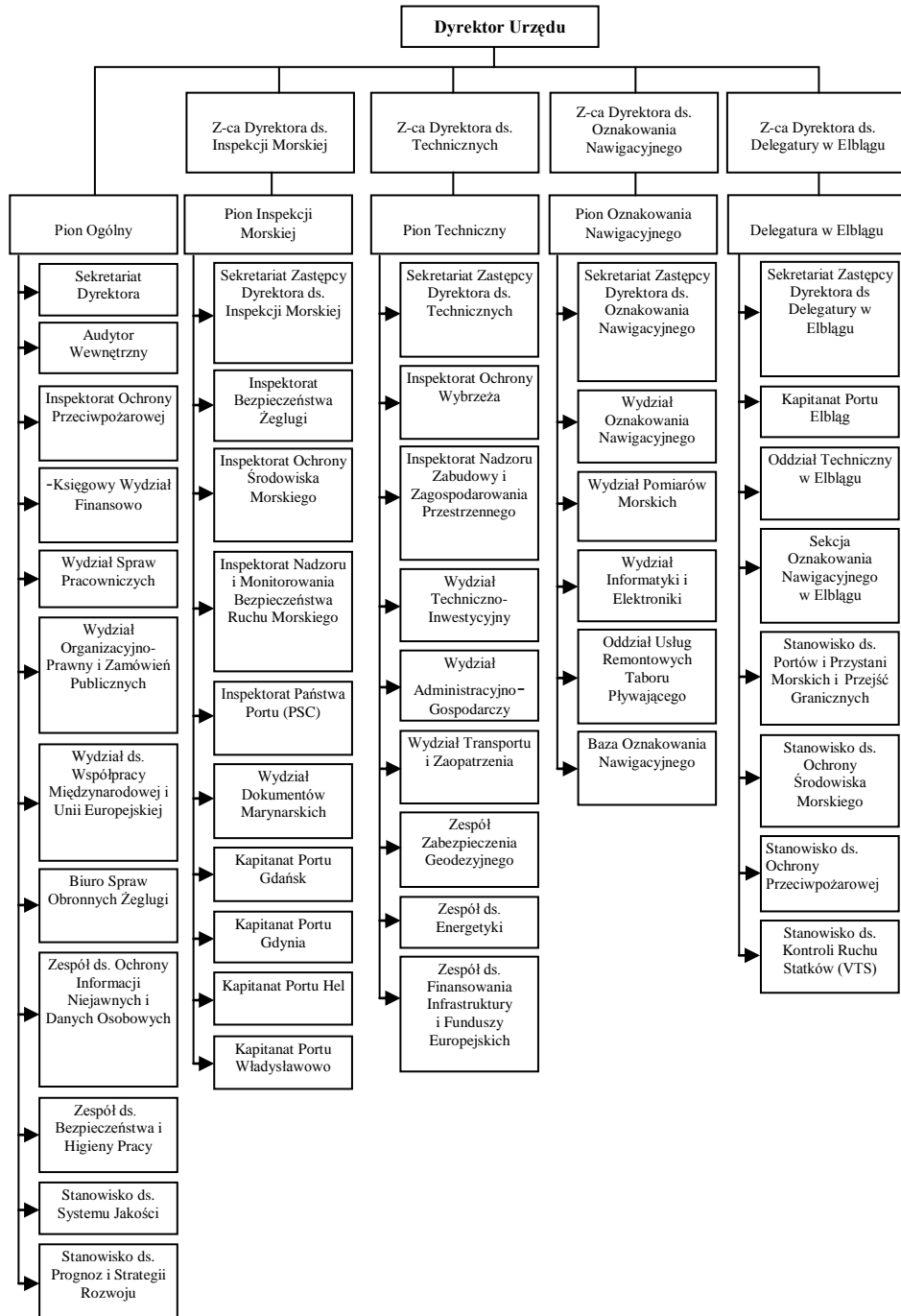
W Polsce występują trzy urzędy morskie:

- Urząd Morski w Gdyni,
- Urząd Morski w Słupsku,
- Urząd Morski w Szczecinie.

W skład urzędu morskiego wchodzi w szczególności:

- inspekcja morską, inspekcja bandery, inspekcja portu – przy pomocy których dyrektor urzędu morskiego realizuje swoje zadania w zakresie inspekcji statków,
- służba kontroli ruchu statków (służba VTS) – przy pomocy której dyrektor urzędu morskiego realizuje swoje zadania w zakresie monitorowania ruchu statków i przekazywania informacji,
- kapitanaty i bosmanaty portów - przy pomocy których dyrektor urzędu morskiego wykonuje swoje kompetencje w portach i przystaniach morskich,
- Biuro Spraw Obronnych Żeglugi – do realizacji ochrony portów morskich i żeglugi morskiej, w tym związane z wykonywaniem zadań obronnych oraz zadań o charakterze niemilitarnym, w szczególności zapobieganie aktom terroru oraz likwidacji skutków zaistniałych zdarzeń.

Zakres realizacji poszczególnych zadań na obszarze działalności każdego z urzędów jest zróżnicowany. Skutkuje to niewielkimi zmianami w organizacji. Przykładowy schemat organizacji Urzędu Morskiego w Gdyni przedstawiono na rys. 1. Zakres terytorialny działalności poszczególnych urzędów morskich został określony w [15].



Rys. 1. Schemat Urzędu Morskiego w Gdyni

Organy Administracji Morskiej działają na polskich obszarach morskich w portach i przystaniach oraz w pasie technicznym, chyba, że przepis szczegółowy stanowi inaczej.

Obszarami morskimi Rzeczypospolitej Polskiej są:

- morskie wody wewnętrzne,
- morze terytorialne,
- wyłączna strefa ekonomiczna.

Morskie wody wewnętrzne i morze terytorialne wchodzi w skład terytorium Rzeczypospolitej Polskiej. Zwierzchnictwo terytorialne Rzeczypospolitej Polskiej nad morskimi wodami wewnętrznymi i morzem terytorialnym rozciąga się na wody, przestrzeń powietrzną nad tymi wodami oraz dno morskie a także wnętrze ziemi pod nimi.

## **2.2. Zadania Administracji Morskiej**

Do organów administracji morskiej należą sprawy z zakresu administracji rządowej związane z korzystaniem z morza w zakresie unormowanym ustawami. W szczególności do organów Administracji morskiej należą sprawy :

1. bezpieczeństwa żeglugi morskiej ochrony portów morskich i żeglugi morskiej, w tym związane z wykonywaniem zadań 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;
3. bezpieczeństwa związanego z badaniami, rozpoznawaniem i eksploatacją zasobów mineralnych dna morskiego;
4. ochrony środowiska morskiego przed zanieczyszczeniem wskutek korzystania z morza oraz przez zatapianie odpadów i innych substancji w zakresie nieuregulowanym przepisami prawa geologicznego i górniczego;
5. ratowania życia, prowadzenia prac podwodnych i wydobywania mienia z morza;
6. nadzoru przeciwpożarowego w polskich obszarach morskich oraz morskich portach i przystaniach;
7. wyznaczania dróg morskich, kotwiczowisk i badania warunków ich żeglowności;
8. oznakowania nawigacyjnego dróg morskich i kotwiczowisk w portach i przystaniach morskich oraz na wybrzeżu;
9. sporządzania planów zagospodarowania przestrzennego morskich wód wewnętrznych, morza terytorialnego i wyłącznej strefy ekonomicznej;
10. organizacji pilotażu morskiego;
11. zarządzania portami niemającymi podstawowego znaczenia dla gospodarki narodowej i przystaniami morskimi;
12. monitorowania i informowania o ruchu statków;
13. zarządu nad morzem terytorialnym i morskimi wodami wewnętrznymi oraz nad gruntami pokrytymi tymi wodami.

### **3. ORGANIZACJA I ZADANIA SIŁ ZBROJNYCH**

#### **3.1. Organizacja i zadania Marynarki Wojennej**

Dowództwo Marynarki Wojennej (DMW) ma swoją siedzibę w Gdyni. Składa się między innymi z pionu sztabu, zajmującego się działalnością planistyczną i bieżącą sił Marynarki Wojennej oraz pionu szkolenia odpowiadającego za szkolenie dowództw i jednostek MW.

Centrum Operacji Morskich (COM) zapewnia bieżące dowodzenie siłami Marynarki Wojennej. Odpowiada za koordynację działań wszystkich jednostek MW wykonujących zadania na morzu, w powietrzu oraz na lądzie. Główne siły Marynarki Wojennej zorganizowane są w związki taktyczne bezpośrednio podporządkowane dowódcy Marynarki Wojennej:

- 3 Flotyllę Okrętów w Gdyni,
- 8 Flotyllę Obrony Wybrzeża,
- Brygadę Lotnictwa Marynarki Wojennej w Gdyni.

Trzon 3 Flotylli Okrętów stanowią jednostki uderzeniowe. Okręty transportowo-minowe oraz trałowo-minowe zgrupowane są w 8 Flotylli Obrony Wybrzeża, natomiast samoloty i śmigłowce w Brygadzie Lotnictwa MW. W składzie flotyll znajdują się także jednostki wsparcia, zabezpieczenia działań, jednostki pomocnicze i brzegowe.

Część okrętów oraz instytucji i jednostek (szkolne, pomocnicze, techniczne i materiałowe) podlegają odpowiednim komórkom znajdującym się w strukturze Dowództwa Marynarki Wojennej.

Zadania Marynarki Wojennej:

- operacyjne:
  - zapewnienie wczesnego wykrycia symptomów zagrożenia bezpieczeństwa państwa od strony morza;
  - realizacja programowych zadań szkolenia bojowego jednostek i przygotowanie sił do realizacji zadań w czasie zagrożenia i wojny;
  - utrzymanie wysokiej gotowości bojowej i mobilizacyjnej do realizacji zadań osłony operacyjnej morskiej granicy państwa i polskich obszarów morskich;
  - wsparcie Straży Granicznej w ochronie morskiej granicy państwowej i polskiej strefy ekonomicznej;
  - udział w ratowaniu życia w polskiej strefie ratownictwa SAR oraz ratownictwo załóg samolotów we współdziałaniu z Wojskami Lotniczymi i Obrony Powietrznej;
  - zapewnienie bezpieczeństwa żeglugi na polskich obszarach morskich przez Biuro Hydrograficzne Marynarki Wojennej istniejące obecnie na zasadach instytucji i urzędu państwowego;
  - demonstrowanie obecności morskiej w strefie zainteresowania państwa (32,8 tys. km<sup>2</sup> Wyłącznej Strefy Ekonomicznej i ponad 140 tys. km<sup>2</sup> obszaru zainteresowania Państwa);

- udział w ochronie ekologicznej polskich obszarów morskich;
- utrzymywanie gotowości do udziału w misjach pokojowych organizacji międzynarodowych oraz uczestniczenia w programie "Partnerstwo dla Pokoju", a także współpracy bilateralnej i multilateralnej z siłami morskimi innych państw;
- realizacja zadań polskiej morskiej racji stanu (demonstrowanie bandery, utrzymywanie więzi z środowiskami polonijnymi);
- odparcie uderzeń przeciwnika z kierunku morskiego;
- zwalczanie sił przeciwnika w strefie obrony Marynarki Wojennej we współdziałaniu z innymi rodzajami sił zbrojnych;
- utrzymanie panowania na morzu w przybrzeżnej strefie obrony;
- udział w obronie przeciwdesantowej wybrzeża morskiego we współdziałaniu z wojskami lądowymi i wojskami lotniczymi - zwalczanie desantów morskich przeciwnika.
- w układzie sojuszniczym:
  - zapewnienie systematycznego monitoringu sytuacji morskiej w strefie obrony i rejonach przyległych, samodzielnie i we współdziałaniu z siłami morskimi nadbałtyckich państw NATO;
  - zapewnienie bezpieczeństwa żeglugi na liniach komunikacji morskiej przechodzących wzdłuż strefy obrony Marynarki Wojennej;
  - utrzymywanie ciągłości funkcjonowania systemu ratownictwa morskiego w polskiej strefie odpowiedzialności SAR, zgodnie z normami międzynarodowymi i NATO;
  - utrzymanie w gotowości sił i środków zdolnych do natychmiastowego reagowania w sytuacjach incydentalnych na morzu lub przeciwdziałania nagle powstałym zagrożeniom w strefie obrony, do czasu rozwinięcia sił Sojuszu;
  - wydzielenie określonego składu sił okrętowych i lotnictwa morskiego do wielonarodowego zgrupowania morskich sił reagowania Sojuszu.

### **3.2. Organizacja i zadania Morskiego Oddziału Straży Granicznej**

W skład Morskiego Oddziału Straży Granicznej wchodzi placówki oraz dywizjony grupujące morskie jednostki pływające Straży Granicznej, których zadaniem jest dozorowanie i kontrola ruchu na obszarach morskich. Mają one prawo kontrolować i zatrzymywać inne jednostki pływające, a w przypadkach przewidzianych w ustawie - użyć broni pokładowej.

Zadania Morskiego Oddziału Straży Granicznej :

- ochrona granicy morskiej;
- organizowanie kontroli ruchu granicznego w przejściach granicznych;
- zwalczanie zorganizowanej przestępczości i niedopuszczenie do przemytu ludzi, narkotyków oraz innych towarów w przejściach granicznych oraz na granicy morskiej;
- wykrywanie przestępstw i wykroczeń granicznych oraz ściganie ich sprawców;

- zapewnienie bezpieczeństwa i porządku publicznego w zasięgu terytorialnym przejść granicznych oraz strefie nadgranicznej;
- zabezpieczenie interesów ekonomicznych RP na polskich obszarach morskich;
- wykrywanie zanieczyszczeń środowiska na morzu i ustalanie ich sprawców;
- udział w akcjach ratowania życia na morzu.

### **3.3. Organizacja i zadania Biura Hydrograficznego Marynarki Wojennej**

Biuro Hydrograficzne Marynarki Wojennej (BHMW) zabezpiecza pod względem nawigacyjnym, hydrograficznym i meteorologicznym działania sił Marynarki Wojennej. Zapewnia bezpieczeństwo użytkownikom morza. Dzięki BHMW marynarze mają m.in. mapy, wydawnictwa nawigacyjne, jak również ostrzegani są o niebezpieczeństwach podczas żeglugi.

Biuro prowadzi pomiary hydrograficzne na polskich obszarach morskich oraz opracowuje mapy morskie i publikacje nautyczne. Jednym z zadań BHMW jest utrzymanie systemu informacji nautycznej i ostrzeżeń nawigacyjnych. Jest przedstawicielem Polski w Międzynarodowej Organizacji Hydrograficznej (IHO) i w jej komitetach i grupach.

Jednostki organizacyjne BHMW podlegają Szefowi Biura. W skład Biura wchodzi następujące komórki organizacyjne:

- Oddział Hydrograficzny,
- Oddział Informacji Nautycznej,
- Oddział Kartografii Morskiej,
- Oddział Oceanograficzno-Meteorologiczny,
- Wydział Zabezpieczenia,
- Wydział Organizacji i Planowania,
- Pion Głównego Księgowego.

Główne zadania BHMW to:

- Wykonywanie przedsięwzięć zabezpieczenia nawigacyjno-hydrograficznego i oceanograficzno-meteorologicznego działań sił Marynarki Wojennej RP;
- Prowadzenie pomiarów hydrograficznych na polskich obszarach morskich oraz opracowywanie map morskich i publikacji nautycznych;
- Utrzymywanie krajowego systemu informacji nautycznej i ostrzeżeń nawigacyjnych;
- Reprezentowanie Polski w międzynarodowej organizacji hydrograficznej (IHO) oraz jej komitetach i grupach (BSHC, RENC itp.).

Oddział Hydrograficzny wykonuje przedsięwzięcia związane z planowaniem pomiarów hydrograficznych prowadzonych przez Służbę



Hydrograficzną MW, tworzeniem, eksploatacją i wykorzystaniem systemu Numerycznej Bazy Danych Hydrograficznych i produkcji Elektronicznej Mapy Nawigacyjnej (ENC) oraz zabezpieczeniem nawigacyjno-hydrograficznym działań sił Marynarki Wojennej. System Numerycznej Bazy Danych Hydrograficznych przeznaczony jest do generowania:

- plików do druku map i wydawnictw nautycznych,
- ENC i poprawek w standardzie S-57,
- plików map cyfrowych w innych standardach,
- danych do systemu ostrzeżeń nawigacyjnych,
- plików do opracowania produktów specjalnych dla MW.

Oddział Informacji Nautycznej BHMW redaguje zestaw publikacji nautycznych BHMW i koordynuje, przy udziale cywilnych instytucji morskich, przedsięwzięcia związane z przepływem informacji nautycznej.

Struktura Oddziału:

- sekcja Krajowego Koordynatora Ostrzeżeń Nawigacyjnych;
- sekcja Wiadomości Żeglarskich;
- sekcja Spisu Światła i Sygnałów Nawigacyjnych;
- sekcja Spisu Radiostacji Nautycznych;
- sekcja Locji;
- sekcja korekty map morskich i publikacji nautycznych.

Zakres produkcji (wydawane publikacje):

- Wiadomości Żeglarskie (wydanie tygodniowe);
- Locje;
- Spisy Światła i Sygnałów Nawigacyjnych;
- Spis Radiostacji Nautycznych;
- Tablice Nawigacyjne;
- Katalog map morskich i publikacji nautycznych;
- INT1 - Znaki, skróty, terminologia;
- Oznakowanie Nawigacyjne - System IALA;
- Przewodnik dla małych jednostek (dodatek do atlasów map dla małych jednostek).

Oddział Kartografii Morskiej BHMW wykonuje mapy morskie i morskie mapy specjalne. "Katalog map morskich i publikacji nautycznych" BHMW zawiera 53 godła map. Mapy opracowywane przez Oddział Kartografii Morskiej są zgodne ze standardami Międzynarodowej Organizacji Hydrograficznej (IHO).

Oddział Oceanograficzno-Meteorologiczny zajmuje się:

- organizowaniem i prowadzeniem zabezpieczenia oceanograficznego i meteorologicznego działań sił Marynarki Wojennej RP;
- organizowaniem systemu obiegu informacji oceanograficznej i meteorologicznej w MW;
- analizowaniem i archiwizacją danych oceanograficznych;
- opiniowaniem wniosków na prowadzenie prac naukowo-badawczych prowadzonych przez statki obcych bander;

- organizowaniem i prowadzeniem szkolenia specjalistycznego w zakresie oceanografii i meteorologii;
- reprezentowaniem Polski w obradach grup NATO - MILOC i METOC.

#### Zadania Wydziału Zaopatrzenia BHMW:

- zaopatrywanie jednostek Marynarki Wojennej w:
  - mapy i wydawnictwa topograficzne,
  - urządzenia nawigacyjne i hydrometeorologiczne,
  - mapy i wydawnictwa nawigacyjne;
- organizacja remontów wyposażenia i urządzeń nawigacyjnych, hydrograficznych i hydrometeorologicznych;
- obsługa procedur zamówień publicznych w zakresie dostaw i remontów sprzętu nawigacyjnego i hydrometeorologicznego;
- monitoring segmentów rynku leżących w obszarze zainteresowań BHMW;
- planowanie dostaw urządzeń nawigacyjnych, hydrograficznych i hydrometeorologicznych.

### **3.4. Organizacja i zadania dywizjonu Zabezpieczenia Hydrograficznego**

Dywizjon Zabezpieczenia Hydrograficznego Marynarki Wojennej (dZH) jest dywizjonem morskim z autonomicznymi systemami radionawigacyjnymi i geodezyjnymi, z własną bazą środków transportowych, podlegającym Dowódcy Marynarki Wojennej poprzez Szefa Szkolenia MW. W skład dywizjonu wchodzi okręty ORP „Arctowski”, ORP „Heweliusz”, ORP „Iskra”, dwa kutry i trzy motorówki hydrograficzne oraz pododdziały zabezpieczenia radionawigacyjnego, topogeodezyjnego i transportowego.

Dywizjon wykonuje zadania z zakresu nawigacyjno-hydrograficznego zabezpieczenia działań sił Marynarki Wojennej zgodnie ze standardami NATO i Międzynarodowej Organizacji Hydrograficznej (IHO) w ścisłej współpracy z Biurem Hydrograficznym Marynarki Wojennej. Ponadto dZH MW bierze udział w procesie szkolenia morskiego słuchaczy Akademii Marynarki Wojennej.

Do głównych zadań dZH, wynikających z przeznaczenia dywizjonu należy między innymi:

- zabezpieczenie nawigacyjno - hydrograficzne działań sił Marynarki Wojennej;
- wykonywanie prac hydrograficznych i oceanograficznych dla potrzeb bezpieczeństwa żeglugi;
- wykonywanie prac hydrograficznych i geodezyjnych niezbędnych do opracowywania i aktualizacji map morskich i publikacji nautycznych BHMW;
- zabezpieczenie szkolenia podchorążych Akademii Marynarki Wojennej.

Dywizjon zorganizowany jest w pięciu pionach funkcjonalnych:

- szefa sztabu;
- szkolenia;
- pomiarów hydrograficznych;
- radionawigacji;
- logistyki.

W skład dywizjonu wchodzi również kompania zabezpieczenia:



Rys. 2. Schemat organizacyjny dywizjonu Zabezpieczenia Hydrograficznego.

Pionem Szkolenia dZH kieruje szef szkolenia dywizjonu, a w skład pionu wchodzi flagowi specjaliści specjalności pokładowych, starszy oficer szkoleniowy oraz podoficer.

Do głównych zadań pionu szkolenia należy:

- koordynacja i nadzorowanie całokształtu procesu szkolenia w pododdziałach i komórkach organizacyjnych dywizjonu,
- planowanie, organizowanie, realizacja, ewidencjonowanie oraz rozliczanie działalności szkoleniowej dywizjonu,
- organizowanie i prowadzenie działalności szkoleniowo – metodycznej w dywizjonie,
- nadzór nad procesem szkolenia specjalistycznego w podległych specjalnościach.

Pion Pomiarów Hydrograficznych organizuje i prowadzi prace hydrograficzne, współpracując przy tym z jednostkami pływającymi w zakresie wykonywania sondaży przybrzeżnych i portowych. Kadra Pionu odpowiada za sprawność techniczną, utrzymanie sprzętu hydrograficznego oraz komputerowego, służącego do pomiarów oraz archiwizacji danych hydrograficznych. Do ich zadań należy także utrzymanie odpowiedniego stopnia wyszkolenia specjalistycznego na jednostkach pływających i w pododdziałach brzegowych. Obecnie Pion dysponuje dalmierzami

i tachimetrami najnowszej generacji oraz zestawem trzech odbiorników geodezyjnych GPS zdecydowanie poprawiającymi dokładność wykonywania pomiarów.

Zasadniczym zadaniem Pionu Radionawigacji jest radionawigacyjne zabezpieczenie działań okrętów MW; w tym również motorówek, kutrów i okrętów hydrograficznych podczas wykonywania pomiarów. Pion wyposażony jest w mobilny hiperboliczny system radionawigacyjny JEMIOŁUSZKA. System ten jest łańcuchem trzech stacji umieszczonych w samowładowczych kontenerach.

Pionem logistyki kieruje szef logistyki dywizjonu, a strukturę organizacyjną stanowią:

- oficerowie flagowi,
- służba samochodowa,
- warsztat pojazdów mechanicznych.

Głównym zadaniem pionu logistyki jest techniczne, materiałowe i transportowe Zabezpieczenie działalności dywizjonu.

Kompania zabezpieczenia realizuje zadania z zakresu zabezpieczenia osobowego i logistycznego działań pionów specjalistycznych dywizjonu. Pododdział składa się z trzech plutonów: hydrograficznego, radionawigacyjnego oraz transportowego. Stan osobowy pododdziału szkolony jest według programu szkolenia pododdziałów brzegowych dZH. Obejmuje ono m.in.: szkolenia bojowe, logistyczne, ogólne. Ze względu na specyfikę, kompanii zabezpieczenia, prowadzone jest także szkolenie specjalistyczne w oparciu o sekcje pomiarów hydrograficznych, radionawigacyjnych oraz park sprzętu technicznego.

Marynarze plutonu hydrograficznego, wykorzystując sprzęt techniczny sekcji pomiarów i pod nadzorem specjalistów sekcji, zabezpieczają prace pomiarowo – geodezyjne. Ponadto pogłębiają wiedzę z zakresu budowy i przeznaczenia podstawowych instrumentów i przyrządów geodezyjnych. Doskonałą umiejętności z zakresu wykonywania podstawowych pionowych i poziomych pomiarów geodezyjnych.

Pluton radionawigacyjny wykorzystuje specjalistyczne systemy do szkolenia i prac usługowych. Marynarze doskonałą umiejętności z zakresu wykonywania podstawowych czynności obsługowych w ramach wykonywania prac radionawigacyjnych. Utrwalają wiedzę z zakresu zasad sporządzania i prowadzenia dokumentacji pomiarowej, a także kalibracji systemu.

Kadra i marynarze plutonu transportowego pogłębiają wiedzę z zakresu budowy oraz przeznaczenia narzędzi i urządzeń specjalnych wykorzystywanych w procesie obsługi pojazdów mechanicznych i ich remontów, a także doskonałą swoją wiedzę z zakresu znajomości przepisów użytkowania pojazdów mechanicznych w ruchu drogowym. Obsada prowadzi doraźną obsługę pojazdów mechanicznych oraz zabezpiecza przemieszczanie się sprzętu i stanu osobowego dywizjonu pod względem transportowym.

#### **4. ORGANIZACJA I ZADANIA INSTYTUCJI SEKTORA PRYWATNEGO**

Organizując świadczenie usług nawigacyjnych sektor publiczny stara się osiągnąć założone charakterystyki systemów nawigacyjno-hydrograficznych. Natomiast sektor prywatny wykonujący te same funkcje ma na celu osiągnięcie zysku.

Świadczenia usług można zorganizować w dwóch grupach:

- świadczenia dostępu do infrastruktury nawigacyjnej;
- świadczenia dostępu do serwisów.

Najczęściej spotyka się finansowanie dostępu do infrastruktury z sektora publicznego, natomiast serwisy są finansowane z zarówno z sektorów prywatnego, rzadziej publicznego, albo stosuje się finansowanie mieszane. W tym ostatnim wariantcie finansowana jest najczęściej infrastruktura (z sektora publicznego), natomiast serwisy finansowane są z sektora prywatnego.

Organizacja oraz sposoby finansowania uzależnione są najczęściej od charakterystyk nawigacyjnych ruchu morskiego, charakterystyk nawigacyjno-hydrograficznych obszarów morskich, organizacji sektorów bezpieczeństwa w państwach sprawujących nadzór nad obszarami morskimi, a nade wszystko od realizowanych zadań, dla których organizowany jest system NHZ.

W Polsce, dla potrzeb bezpieczeństwa żeglugi, system NHZ zorganizowany jest przez administrację morską i finansowany z sektora publicznego. Również dostęp do portów od strony morza łącznie z serwisami zapewniającymi bezpieczeństwo i ochronę żeglugi generalnie zorganizowany jest przez sektor publiczny i finansowany ze środków publicznych.

Dla potrzeb obronności na morzu, ze względu na specyfikę zadań Marynarki Wojennej NHZ wymaga spełnienia odmiennych wymagań niż te, które wynikają z bezpieczeństwa żeglugi. Sektor prywatny, ze względu na regiony operacyjne Marynarki Wojennej, duże zróżnicowanie zadań jak również okresowość ich realizacji generuje zbyt duże koszty serwisów NHZ. Również operacyjność serwisów prywatnych i ich synchronizacja z działaniami MW są niewystarczające dla współczesnych działań. Tak więc okręty MW dla potrzeb bezpieczeństwa nawigacyjnego wykorzystują systemy publiczne i własne, a dla realizacji zadań własne systemy NHZ.

Zadania sektora prywatnego muszą być nastawione na spełnienie wymagań klientów i podejmowanie takich działań, aby klient odniósł sukces. Działania te mieszczą się w obszarze techniki jak i przywiązania do klienta. Ze względu na warunki głównie w zakresie zarządzania i ekonomii, serwisy prywatne uwzględniają zawsze relacje koszt/efekt i najczęściej (prawie zawsze) osiągają lepsze rezultaty od serwisów publicznych.

Organizatorzy działalności ludzkiej na obszarach morskich powinni zapewnić możliwość konkurowania dostawcy serwisów NHZ, albowiem bez tego może być obniżona jakość serwisów. Świadczone usługi powinny stwarzać możliwość doskonalenia urządzeń i oprogramowania użytkownika

współpracującego z sygnałami stacji brzegowych dostarczanego serwisu oraz z sygnałami stacji sektora publicznego. Stworzenie warunków do konkurowania w dostarczaniu serwisów zapewni dbałość o jakość serwisu oraz obniży koszty jego świadczenia.

## **5. KONCEPCJA ZARZĄDZANIA**

Duże zróżnicowanie celów stawianych przed NHZ oraz ich rozproszenie na rozległych obszarach powoduje potrzebę zbudowania organizacji, która może gwarantować ich realizację na wzór instytucji w dużych państwach. Tradycje polskie wskazują, że właściwym dla organizacji państwa jest zarządzanie poprzez cele, tj. zdecentralizowanym organizacjom o charakterze nawigacyjno-hydrograficznym przydziela się do realizacji grupy poszczególnych celów.

Administracja morska realizuje generalnie cele związane z bezpieczeństwem morskim z przeważającą częścią celów na rzecz bezpieczeństwa żeglugi, na obszarach morskich RP. Marynarka Wojenna realizuje, dla wykonania swoich specyficznych zadań, potrzebne zabezpieczenia znacznie różniące się od potrzeb sektora cywilnego. Czasokres realizacji tych zadań jest trudny do ustalenia i najczęściej jest zależny od działań przeciwnika. W takiej sytuacji dla potrzeb bezpieczeństwa żeglugi, w czasie pokoju, Marynarka Wojenna korzysta z powszechnie dostępnego systemu zabezpieczenia nawigacyjnego administracji morskiej, natomiast dla potrzeb szkolenia i działań bojowych z własnego systemu NHZ.

Poza tym, istnieją w sektorze finansowanym ze środków publicznych, inne organizacje, takie jak np. Morski Oddział Straży Granicznej czy Policja, które dla realizacji swoich zadań postępują podobnie jak Marynarka Wojenna, jednak ze względu na nieporównywalnie mniejsze potrzeby w zakresie NHZ zostaną one pominięte w dalszej części.

Sektor prywatny wykonuje NHZ realizowanych zadań w zakresie wynikającym z technologii prowadzonych prac. Dla potrzeb bezpieczeństwa żeglugi korzysta z systemu administracji morskiej.

Tak więc, w okresie pokoju, powszechnie dostępnym systemem dla potrzeb bezpieczeństwa morskiego jest system administracji morskiej. Systemem tym, w zakresie wykonawczym zarządzają dyrektorzy urzędów morskich. Administracja morska, w ramach NHZ prowadzi wszystkie sprawy związane z przeznaczeniem akwenów na polskich obszarach morskich, praktycznie wykonują to dyrektorzy urzędów morskich na podległych im obszarach. Podobnie Marynarka Wojenna (Biuro Hydrograficzne Marynarki Wojennej) wykonuje dla wszystkich użytkowników morza mapy morskie oraz morskie pomoce nawigacyjne dla potrzeb żeglugi.

Wejście Polski do struktur europejskich oraz do NATO spowodowały potrzebę współpracy ze strukturami tych organizacji. Zarządzanie bezpieczeństwem i ochroną żeglugi powinno być dostosowane do wymogów

unijnego systemu *SafeSeaNet*, natomiast system Marynarki Wojennej powinien pracować w sojuszniczym systemie zarządzania NHZ-tem.

Przy takim podziale zadań i ich finansowaniu z budżetu państwa, istotnym jest uzgadnianie i wymiana informacji, a tym samym prowadzenie bazy danych, aby nie powtarzać realizacji tych samych badań przez różne instytucje. Wydaje się słusznym, aby komputerowe bazy danych utworzyć w administracji morskiej - w zakresie celów realizowanych na rzecz bezpieczeństwa żeglugi na polskich obszarach morskich, oraz w Biurze Hydrograficznym Marynarki Wojennej - w zakresie kartografii morskiej i morskich pomocy nawigacyjnych.

Obydwie bazy finansowane byłyby z budżetu państwa, a informacja w nich powinna być dostępna dla instytucji państwowych. Bazy te powinny być obowiązkowo uzupełniane przez instytucje prywatne realizujące swoje zadania na morzu, ale tylko tymi danymi, które wpływają na poziom bezpieczeństwa morskiego na polskich obszarach morskich. W czasie wojny za wszystkie sprawy związane z bezpieczeństwem morskim odpowiada Marynarka Wojenna. W okresie kryzysów, zarządzanie bezpieczeństwem jest zróżnicowane i zależne od rodzaju zagrożenia.

## WNIOSKI

- Dla potrzeb bezpieczeństwa morskiego w czasie pokoju, na polskich obszarach morskich należy utworzyć **zintegrowany system NHZ**.
- Dla potrzeb bezpieczeństwa morskiego w czasie wojny, w strefie operacyjnej Marynarki Wojennej RP należy utworzyć **skoordynowany system NHZ**. Systemy te będą odpowiednie zarówno dla systemów bezpieczeństwa morskiego, jak i bezpieczeństwa państwa.

## BIBLIOGRAFIA

1. Jones H. Maritime Navigation Services: Industry Or Public-Sektor Provision. *European Journal of Navigation* vol. 6, No 2, July 2008, pp 17-19.
2. Kopacz Z. Morgaś W. Urbański J. Nawigacyjno hydrograficzne zabezpieczenie działalności na polskich obszarach morskich. Materiały Konferencji NavSup'08 p.t. „Rola nawigacji w zabezpieczeniu działalności ludzkiej na morzu”. AMW Gdynia, X.2008 r.
3. 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.
4. Kulisz M. System bezpieczeństwa państwa. *Belona* Nr 1/2008 625). *MON* s. 1924.

5. Podolski A. Polska Strategia Bezpieczeństwa Narodowego jako praktyczna implementacja Europejskiej Strategii Bezpieczeństwa – między teorią i praktyką. Centrum Stosunków Międzynarodowych. Analizy i Raporty 1/05. Warszawa [www.csm.org.pl](http://www.csm.org.pl)
6. Kopacz Z. Morgaś W. Urbański J. Bezpieczne morze. Belona 1/2008(625). MON, s. 35-40.
7. Ustawa z dnia 21 marca 1991 r. o obszarach morskich Rzeczypospolitej Polskiej i administracji morskiej. Dz.U.1991 Nr 32, poz. 131.
8. Ustawa z dn. 17 listopada 1994 r. o zmianie ustawy o obszarach morskich Rzeczypospolitej Polskiej i administracji morskiej. Dz.U. z dn. 27 stycznia 1995 r.
9. [www.am.gdynia.pl](http://www.am.gdynia.pl)
10. [www.im.gda.pl](http://www.im.gda.pl)
11. [www.mw.mil.pl](http://www.mw.mil.pl)
12. [www.morski.strazgraniczna.pl](http://www.morski.strazgraniczna.pl)
13. [www.sar.gov.pl](http://www.sar.gov.pl)
14. [www.wsm.szczecin.pl](http://www.wsm.szczecin.pl)
15. [www.umgdy.gov.pl](http://www.umgdy.gov.pl)

*Recenzował kontradm. dr inż. Czesław Dyrzcz*

-----



