

Józef Urbański
Wacław Morgaś
Zdzisław Kopacz
Akademia Marynarki Wojennej

ŻEGLUGA MORSKA: JEJ PRZEDMIOT, ZASADY ZARZĄDZANIA ORAZ ZARZĄDZANIE JEJ BEZPIECZEŃSTWEM MORSKIM I OCHRONĄ NA POŁUDNIOWYM BAŁTYKU

STRESZCZENIE

W niniejszym artykule podjęto próbę zdefiniowania przedmiotu żeglugi morskiej, ze szczególnym zwróceniem uwagi na te jej właściwości, które są bardzo istotne z punktu widzenia zarządzania żeglugą, a zwłaszcza zarządzanie jej bezpieczeństwem morskim i ochroną na obszarach zbliżonych do Południowego Bałtyku, w tym na polskich obszarach morskich. Przedstawiono również ogólne zasady zarządzania żeglugą oraz jej bezpieczeństwem morskim i ochroną na tych obszarach morskich.

ŻEGLUGA MORSKA I JEJ PRZEDMIOT

Pojęcie „żegluga morska”, podobnie jak inne szeroko stosowane pojęcia, ma wiele zakresów znaczeniowych. Istnieje obecnie kilka definicji pojęcia „żegluga morska”, które się wzajemnie nie wykluczają. Podkreślają one natomiast różne właściwości tego pojęcia, w zależności od środowiska, w jakim są stosowane, warunków i czasu ich powstania oraz potrzeb, dla których są wykorzystywane. Naszym zadaniem jest zdefiniowanie pojęcia „żegluga morska” i przedstawienie jego przedmiotu, głównie z punktu widzenia potrzeb zarządzania żeglugą morską, zwłaszcza potrzeb zarządzania bezpieczeństwem morskim i ochroną żeglugi morskiej.

„Żegluga morska” to w najbardziej ogólnym znaczeniu „pływanie po morzu”. Pojęcie to kształtowało swoje znaczenie na przestrzeni całego okresu rozwoju żeglugi, od początku jej powstania. W powyższym znaczeniu „żegluga morska” jest synonimem „pływania po morzu”, a także określenia „nawigacja morska” rozumia-

nego jako działalność ludzka na morzu. Pojęcie „żegluga” wywodzi się zapewne od żagla, który na otwartych obszarach morskich był głównym napędem okrętów.

W drugim znaczeniu „żegluga morska” to żegluga międzynarodowa, ale głównie przewozy towarów i ludzi drogą morską. Pojęcie „żegluga morska” zaczęło powstawać i kształtować się, by odróżnić ten rodzaj działalności ludzkiej na morzu od innych jej rodzajów, na przykład połowów morskich. „Żegluga morska” w tym znaczeniu zaczęła się utrwalać, kiedy tramping i żegluga liniowa stały się podstawowymi formami przewozów towarów i ludzi drogą morską. Ostatecznie takie znaczenie pojęcia „żegluga morska” ukształtowało się w okresie zamiany rodzaju napędu okrętów z żaglowego na parowy.

Trzecim podstawowym i najbardziej współczesnym znaczeniem pojęcia „żegluga morska” jest cała działalność przewozowa towarów i ludzi drogą morską, także turystyka morska. Znaczenie to obejmuje również portową obsługę przewozów morskich oraz działalność związaną z zapewnieniem bezpieczeństwa morskiego i ochrony żeglugi. W tym znaczeniu pojęcie „żegluga morska” obejmuje całość działalności przewozowej na morzu. Oznacza to, że nie mieści działalności zaliczanej do eksploracji i eksploatacji zasobów morskich oraz działalności określanej mianem pomocniczej, a także działalności sportowej na morzu. Należy nadmienić, że zakres znaczeniowy współczesnego pojęcia „żegluga morska” nie został jeszcze ostatecznie ustalony, a więc nie jest jednoznacznie rozumiany przez całe środowisko morskie. Główna przyczyna to uwzględnianie lub nieuwzględnianie zagrożenia żeglugi przez międzynarodowy terroryzm. Idzie o to, by zakres znaczeniowy pojęcia „żegluga morska” był jednoznacznie rozumiany w procesie zarządzania żeglugą morską, zwłaszcza w procesie zarządzania jest bezpieczeństwem morskim i ochroną.

Tabela 1. Współczesne rodzaje działalności ludzkiej na morzu stanowiące części składowe żeglugi morskiej

Lp.	Nazwa rodzaju działalności
1.	Przewóz towarów i ludzi drogą morską
2.	Turystyka morska
3.	Portowa obsługa przewozów
4.	Działalność dla zapewnienia bezpieczeństwa morskiego i ochrony żeglugi

Głównymi uczestnikami działalności określanej jako „żegluga morska” są różnorodne instytucje przewozowe, turystyczne, portowe itp. oraz specjalistyczne służby morskie. W kolejnej tabeli przedstawiono podstawowych uczestników żeglugi morskiej.

Tabela 2. Podstawowe instytucje żeglugi morskiej

Lp.	Nazwa instytucji lub służby morskiej
1.	Przedsiębiorstwa przewozowe towarów i ludzi
2.	Porty i przystanie morskie
3.	Przedsiębiorstwa turystyki morskiej
4.	Administracja morska
5.	Służba Oznakowania Nawigacyjnego
6.	Służba Hydrografii Morskiej
7.	Służby systemu monitoringu ruchu statków, informacji i wsparcia nawigacyjnego
8.	Służba Ratownictwa Morskiego (SAR)
9.	Służba Zwalczania Zanieczyszczeń Środowiska i inne, jak porty, schronienia itp.

OGÓLNE ZASADY ZARZĄDZANIA ŻEGLUGĄ

„Zarządzanie” z prakseologicznego punktu widzenia to działanie polegające na powodowaniu funkcjonowania rzeczy, osób i organizacji, rodzaju działalności, itp. podległych zarządzającemu zgodnie z wytyczonym przez niego celem [10, 12]. Istotą funkcji zarządzania jest:

- formowanie celu działań;
- planowanie sposobów ich realizacji;
- pozyskiwanie i rozmieszczanie niezbędnych zasobów;
- kontrolowanie realizacji.

Powyższe etapy, a ściślej podprocesy procesu zarządzania, są również definiowane następująco [14]:

- planowanie;
- organizowanie;
- kierowanie;
- koordynowanie;
- kontrolowanie.

Pojęcie zarządzanie jest bliskoznaczne pojęciom: administrowanie, kierowanie, kontrolowanie, dowodzenie i im podobnym.

Biorąc pod uwagę rodzaje instytucji żeglugi morskiej (por. tabela 2.), można wnioskować, że zarządzanie żeglugą morską obejmuje trzy podstawowe rodzaje zarządzania, a mianowicie:

- zarządzanie instytucjami gospodarczymi;
- zarządzanie służbami państwowymi;
- zarządzanie stanem warunków środowiska fizyczno-geograficznego, a zwłaszcza środowiska operacyjnego żeglugi.

Instytucje gospodarcze żeglugi morskiej to przedsiębiorstwa przewozowe, obsługi portowej oraz morskiej działalności turystycznej. Ich celem jest głównie zysk. Zarządzanie instytucjami gospodarczymi nazywane jest również zarządzaniem biznesem (ang. *business management*).

Instytucje morskich służb państwowych to specjalistyczne służby począwszy od administracji morskiej do służby zwalczania zanieczyszczeń środowiska (por. tabela 2.). W danym przypadku mamy do czynienia z zarządzaniem operacyjnym. Jego celem jest uzyskiwanie maksymalnej sprawności realizacji celów i zadań danej służby przy oszczędnym gospodarowaniu dotacjami budżetowymi.

Zarządzanie stanem warunków środowiskowych to takie wpływanie na stan tych warunków, aby nie przekraczały one wartości parametrów niebezpiecznych dla żeglugi. W odniesieniu do żeglugi morskiej zarządzanie stanem warunków środowiskowych to główny składnik zarządzania bezpieczeństwem morskim i ochroną żeglugi.

W dalszej części artykułu omawiane będzie wyłącznie zarządzanie bezpieczeństwem morskim i ochroną żeglugi. Tylko ten rodzaj zarządzania jest charakterystyczny dla żeglugi morskiej. Pozostałe rodzaje zarządzania są właściwe dla bardzo wielu innych rodzajów działalności ludzkiej, i to nie tylko na morzu, ale również na lądzie.

Bezpieczeństwo morskie (ang. *maritime safety*) to bezpieczeństwo działalności ludzkiej na morzu od zagrożeń generowanych przez środowisko fizyczno-geograficzne oraz przez innych użytkowników morza, a także bezpieczeństwo środowiska morskiego od zanieczyszczeń powodowanych przez inne okręty i jednostki morskie.

Bezpieczeństwo morskie ma charakter międzynarodowy. Przyczyny tego są następujące:

- środowisko fizyczne mórz i oceanów tworzy jeden wszechświatowy wszechocean;
- działalność ludzka na morzu, zwłaszcza żegluga, ma charakter międzynarodowy;
- bezpieczeństwo morskie można osiągnąć poprzez zgodną działalność państw i instytucji realizowaną według jednolitych zasad w skali świata.

Ochrona morska (ang. *maritime security*) to ochrona działalności ludzkiej na morzu przed terroryzmem i piractwem oraz przeciwdziałanie wszelkiej działalności na morzu, która jest szkodliwa lub zabroniona. Tego rodzaju działalność to: zanieczyszczanie środowiska morskiego, nielegalna eksploatacja zasobów morskich, nielegalna imigracja, a także przemyt narkotyków, ludzi, broni oraz wszystkich innych materiałów, które mogą być użyte do działalności terrorystycznej.

Przedmiotem naszych rozważań jest żegluga morska. Bezpieczeństwo morskie i ochrona żeglugi to: bezpieczeństwo życia i mienia na morzu oraz bezpieczeństwo środowiska morskiego od zanieczyszczeń, a także ochrona okrętów i urządzeń portowych przed zagrożeniami terrorystycznymi.

Powyższa definicja przedmiotu bezpieczeństwa morskie i ochrona żeglugi jest zgodna z podstawowymi międzynarodowymi konwencjami dotyczącymi bezpieczeństwa morskiego [8] oraz z pakietem uregulowań dotyczących ochrony antyterrorystycznej żeglugi przyjętym przez Międzynarodową Konferencję Morską w grudniu 2002 roku w Londynie [9]. Najważniejsze uregulowania dotyczące ochrony żeglugi zawierają następujące akty prawne:

- *Międzynarodowy kodeks ochrony okrętów i urządzeń portowych (ISPS Code)*;
- nowy rozdział międzynarodowej konwencji o ochronie życia na morzu: rozdział XI-2 „Specjalne środki dla zwiększenia ochrony na morzu”.

Zapewnienie bezpieczeństwa morskiego i ochrony żeglugi jest wynikiem istnienia i funkcjonowania światowego systemu bezpieczeństwa morskiego i ochrony żeglugi. System ten zarządzany jest przez odpowiednie instytucje. Można wyróżnić następujące podstawowe poziomy zarządzania bezpieczeństwem morskim i ochroną żeglugi:

- poziom międzynarodowy (światowy);
- poziom regionalny (Unii Europejskiej);
- poziom subregionalny (bałtycki);
- poziom narodowy (krajowy).

Podstawę międzynarodowego poziomu zarządzania bezpieczeństwem morskim i ochroną żeglugi stanowi Międzynarodowa Organizacja Morska (International Maritime Organization – IMO). Jest to specjalistyczna agencja Organizacji Narodów Zjednoczonych odpowiedzialna za bezpieczeństwo morskie oraz ochronę środowiska morskiego od zanieczyszczeń generowanych działalnością ludzką na światowym wszechoceanie. Ścisłe współdziałała ona z wieloma międzynarodowymi organizacjami mającymi status organizacji współpracujących lub doradczych IMO.

Najważniejszymi spośród tych organizacji są:

- Międzynarodowa Organizacja Pracy (International Labour Organization – ILO);
- Międzynarodowa Unia Telekomunikacyjna, dział Radio (International Telecommunication Union – ITU-R);
- Światowa Organizacja Meteorologiczna (World Meteorological Organization – WMO);
- Międzynarodowa Organizacja Hydrograficzna (International Hydrographic Organization – IHO);
- Międzynarodowe Stowarzyszenie Zarządów Latarni Morskich i Środków Wypożyczenia Nawigacyjnego (International Association of Maritime Aids to Navigation and Lighthouse Authorities – IALA);
- Międzynarodowa Mobilna Organizacja Satelitarna (International Mobile Satellite Organization – IMSO);
- Międzynarodowa Organizacja dla Standaryzacji (International Organization for Standardization – ISO);
- Międzynarodowa Elektrotechniczna Komisja (International Electrotechnical Commission – IEC) i inne.

Regionalny poziom zarządzania bezpieczeństwem morskim i ochroną żeglugi to instytucje Unii Europejskiej: Parlament, Rada i Komisja Unii Europejskiej, Generalny Dyrektoriat do spraw Rybołówstwa i Zagadnień Morskich oraz Generalny Dyrektoriat do spraw Energii i Handlu, które są organami wykonawczymi odpowiednich komisarzy Unii Europejskiej. Organizacją doradcą Unii Europejskiej do spraw morskich jest Europejska Agencja Bezpieczeństwa Morskiego (European Maritime Safety Agency – EMSA).

Podregionalny poziom zarządzania bezpieczeństwem morskim i ochroną żeglugi stanowi Komisja Helsińska (HELCOM) będąca instytucją wykonawczą państw sygnatariuszy konwencji o ochronie środowiska morskiego obszaru Morza Bałtyckiego, 1992.

Narodowy (krajowy) poziom zarządzania bezpieczeństwem morskim i ochroną żeglugi stanowi odpowiedni minister (minister gospodarki morskiej lub minister transportu, względnie inny) wraz z podległymi mu organami zarządzania specjalistycznych służb morskich (por. tabela 2.).

Instytucją doradcą narodowego (krajowego) poziomu zarządzania bezpieczeństwem morskim i ochroną żeglugi jest Ośrodek do spraw Współpracy z Międzynarodową Organizacją Morską (IMO) przy Polskim Rejestrze Statków (PRS).

Przedstawione ogólne zasady zarządzania żeglugą, a ściślej jej bezpieczeństwem morskim i ochroną, dotyczą codziennych warunków funkcjonowania żeglugi. Jednakże oprócz podstawowego rodzaju zarządzania żeglugą istnieje również „zarządzanie żeglugą w sytuacjach kryzysowych”. Jest to uzupełniający rodzaj zarządzania, który występuje w sytuacjach specjalnego zagrożenia dla żeglugi, na przykład terrorystycznego, kiedy zawczasu należy im zapobiegać za pomocą przygotowanych do tego celu sił i środków [1, 12].

Zarządzanie żeglugą w sytuacjach kryzysowych dotyczy głównie zarządzania żeglugą na poziomie narodowym oraz zarządzania na poziomie organizacji NATO [7]. Zarządzanie żeglugą w sytuacji istnienia zagrożeń nie jest jednak przedmiotem rozważań niniejszego artykułu.

ZARZĄDZANIE BEZPIECZEŃSTWEM MORSKIM I OCHRONĄ ŻEGLUGI NA POŁUDNIOWYM BAŁTYKU

Generowanie i utrzymywanie warunków niezbędnych dla zapewnienia akceptowalnego poziomu bezpieczeństwa morskiego i ochrony żeglugi jest, jak już wspomniano, funkcją światowego systemu bezpieczeństwa morskiego i ochrony żeglugi. Jest to system wielopoziomowy i zarządzanie nim również jest wielopoziomowe.

Południowy Bałtyk znajduje się w strefie, w której występują wszystkie wymienione już podstawowe poziomy zarządzania, tj. międzynarodowy, regionalny (Unii Europejskiej), subregionalny (bałtycki) oraz narodowe (krajowe), tj. państw, których wyłączne strefy ekonomiczne pokrywają obszar Południowego Bałtyku. Polskie obszary morskie znajdują się więc w strefie Południowego Bałtyku [13].

Międzynarodowy poziom zarządzania bezpieczeństwem morskim i ochroną żeglugi sprawia, że cele, formy i efekty tego zarządzania, ta więc uzyskiwany poziom bezpieczeństwa morskiego i ochrony, są w przybliżeniu jednakowe, porównywalne w każdym punkcie światowego wszechoceanu, także na obszarze Południowego Bałtyku. Z tego powodu poziom ów zostanie pominięty w dalszych rozważaniach.

Ale Południowy Bałtyk znajduje się również w strefie regionalnego poziomu zarządzania bezpieczeństwem morskim i ochroną żeglugi, tj. w strefie zarządzania Unii Europejskiej. Nie obejmuje ona wprawdzie formalnie obszarów morskich Rosji, ale w rzeczywistości na jej obszarach spełniane są wymagania i standardy Unii Europejskiej. W strefie tej został utworzony i funkcjonuje specjalny system

zapewniania i zarządzania bezpieczeństwem morskim i ochroną żeglugi – system monitoringu ruchu statków, informacji i wsparcia nawigacyjnego (Vessel Traffic Monitoring and Information System – VTMIS) [11]. System VTMIS Unii Europejskiej tworzą narodowe systemy VTMIS państw członkowskich UE. Państwowe (krajowe) systemy VTMIS są zintegrowane w system VTMIS Unii Europejskiej za pomocą Komputerowego Centrum Wymiany Danych Unii Europejskiej, nazywanego systemem „SafeSeaNet”.

Subregionalny (bałtycki) poziom oraz system zarządzania bezpieczeństwem morskim i ochroną żeglugi jest utworzony przez narodowe systemy VTMIS wszystkich państw obszaru Morza Bałtyckiego oraz Norwegii.

Subregionalny poziom oraz system zarządzania bezpieczeństwem morskim i ochroną żeglugi na obszarze Morza Bałtyckiego, który tworzą narodowe systemy VTMIS państw bałtyckich, oprócz wymagań i standardów Unii Europejskiej musi również spełniać dodatkowe wymagania ustalone przez Komisję Helsińską (HELCOM). Wymagania te mają na celu zwiększenie poziomu bezpieczeństwa środowiska morskiego przed zanieczyszczeniami (przez okręty operujące na Bałtyku) w stosunku do poziomu tego bezpieczeństwa na innych obszarach morskich Unii Europejskiej, które są mniej wrażliwe na zanieczyszczenia środowiska.

Polskie obszary morskie w całości znajdują się na obszarach Południowego Bałtyku i stanowią istotną jego część. Z tego też względu krajowy (polski) system VTMIS, jego organizacja, funkcjonowanie i zarządzanie są bardzo reprezentatywne z punktu widzenia zarządzania bezpieczeństwem morskim i ochroną żeglugi na Południowym Bałtyku. Narodowy (krajowy) system VTMIS przedstawiony został dość szczegółowo w [11]. Poniżej ograniczymy się wyłącznie do najbardziej istotnych, zdaniem autorów, zagadnień organizacji, funkcjonowania i zarządzania tego systemu.

Narodowy system monitoringu ruchu statków, informacji (i wsparcia nawigacyjnego) (krajowy system VTMIS) tworzą:

- systemy nadzoru ruchu statków (Vessel Traffic Services – VTS Systems);
- systemy automatycznej identyfikacji statków (Automatic Identification Systems – AIS);
- systemy meldunkowe okrętów (Ship Reporting Systems – SRS);
- systemy wspomaganie służb morskich (Maritime Assistance Services – MAS Systems);
- system identyfikacji i śledzenia dalekiego zasięgu (Long Range Identification and Tracking (LRIT) System);
- Krajowe Komputerowe Centrum Wymiany Danych (krajowy system SafeSeaNet).

Wymienione systemy realizują trzy funkcje procesu zarządzania bezpieczeństwem i ochroną żeglugi, a mianowicie:

- monitoringu ruchu statków;
- pozyskiwania i wymiany danych o ruchu statków (tj. o statkach oraz przewożonych przez nie towarach i ludziach);
- wspomaganie nawigacji w akwenach ścieśnionych i ograniczonych.

Funkcja monitoringu ruchu statków realizowana jest przez systemy AIS i LRIT. Funkcja pozyskiwania i wymiany informacji o ruchu statków jest realizowana przez systemy meldunkowe okrętów oraz przez Komputerowe Centrum Wymiany Danych (system SafeSeaNet). Funkcja nawigacyjnego wspomaganie ruchu w akwenach ścieśnionych i ograniczonych realizowana jest przez systemy VTS.

Krajowe Komputerowe Centrum Wymiany Danych obejmuje dwa poziomy gromadzenia i wymiany danych, a mianowicie:

1. Lokalne komputerowe centra wymiany danych (lokalne systemy SafeSeaNet). Nazywane są one platformami informatycznymi polskiego systemu kontroli i informacji o portach (Polish Harbour Information and Control System – PHICS). Jest to poziom wymiany danych poszczególnych urzędów morskich.
2. Krajowe Komputerowe Centrum Wymiany Danych (krajowy system SafeSeaNet). Nazwane jest one Polską Platformą Informatyczną Administracji Morskiej.

Krajowe Komputerowe Centrum Wymiany Danych stanowi część składową Komputerowego Centrum Wymiany Danych Unii Europejskiej, tj. systemu SafeSeaNet Unii Europejskiej. Wielu użytkowników jest upoważnionych do korzystania z Krajowego Komputerowego Centrum Wymiany Danych: Urząd Celny, Straż Graniczna, inspektoraty sanitarne, ale również armatorzy, agenci okrętowi i inni.

Przedstawione zasady funkcjonowania krajowego systemu VTMS stosunkowo dokładnie charakteryzują narodowy (krajowy) poziom zarządzania bezpieczeństwem morskim i ochroną żeglugi na polskich obszarach morskich, a także istotę zarządzania bezpieczeństwem morskim i ochroną żeglugi na obszarze Południowego Bałtyku, którego istotną część stanowią polskie obszary morskie.

WNIOSKI

W artykule przedstawiono ważne, zdaniem autorów, zagadnienia żeglugi morskiej, jej przedmiot, zarządzanie nią oraz zasady zarządzania jej bezpieczeństwem i ochroną na Południowym Bałtyku. Zagadnienia te były już niejednokrotnie

dyskutowane i prezentowane również przez autorów niniejszego artykułu. Jednakże w niniejszym tekście udało się przedstawić przedmiot żeglugi morskiej w sposób bardziej spójny niż dotychczas. W nie mniejszym stopniu dotyczy to problematyki zarządzania żeglugą morską oraz jej bezpieczeństwem morskim i ochroną, w tym na obszarze Południowego Bałtyku.

BIBLIOGRAFIA

- [1] *Crisis Management*, http://en.wikipedia.org/wiki/Crisis_management.
- [2] *Formal Safety Assessment (FSA), as amended*, MSC and MEPC/IMO, 2002.
- [3] *International Shipping and World Trade. Facts and Figures*, <http://www.imo.org/InfoResource/mainframe>.
- [4] Jones E., *Maritime Security. A Practical Guide*, The Nautical Institute, 2006.
- [5] Kopacz Z., Morgaś W., Urbański J., *Skoordynowany system bezpieczeństwa morskiego, ochrony i obrony jako ważny czynnik w wojnie ze światowym terroryzmem*, „Myśl Wojskowa”, 2006, nr 1.
- [6] Kopacz Z., Morgaś W., Urbański J., *The Maritime Safety System; Its Components and Elements*, „The Journal of Navigation”, 2001, No 2.
- [7] *Naval Cooperation and Guidance for Shipping (NCAGS). Study draft*, NATO/PIP, Unclassified, January 2002.
- [8] Podstawowe międzynarodowe konwencje morskie i bezpieczeństwa morskiego (UNCLOS III, SOLAS 74, COLREG 72, MARPOL 73/78, STCW 78/95, SAR 79 i inne) oraz odpowiednie dyrektywy Parlamentu i Rady Unii Europejskiej, a także uchwały Komisji Helsińskiej.
- [9] Poprawki do międzynarodowej konwencji o ochronie życia na morzu 1974 uchwalone przez Międzynarodową Konferencję Morską 13 grudnia 2002 r.
- [10] Urbański J., Królikowski A., Morgaś W., Kopacz Z., *Żegluga morska oraz zarządzanie jej bezpieczeństwem*, materiały X Międzynarodowej Konferencji Morskiej „Aspekty bezpieczeństwa nawodnego i podwodnego oraz lotów nad morzem”, AMW, Gdynia 2007.
- [11] Urbański J., Morgaś W., Kopacz Z., Europejski system monitoringu ruchu statków i informacji, „Zeszyty Naukowe” AMW, 2007, nr 2.
- [12] Urbański J., Morgaś W., Kopacz Z., *Żegluga morska oraz zarządzanie w sytuacjach kryzysowych*, XII Międzynarodowa KNT „Inżynieria Ruchu Morskiego”, Szczecin 2007 (zgłoszono).

- [13] Ustawy RP dotyczące bezpieczeństwa morskiego i ochrony: 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, 1997; ustawa o bezpieczeństwie morskim, 2000; ustawa o ochronie żeglugi i portów (projekt 2005); ustawa o bezpieczeństwie obywateli i zarządzaniu kryzysowym (projekt 2006) i inne.
- [14] *Zarządzanie*, <http://pl.wikipedia.org/wiki/Zarządzanie>.

ABSTRACT

The paper makes an attempt to define the subject of marine shipping, with main attention focused on those of its properties that are important from the point of view of shipping management, especially management of marine security and protection in the areas close to the Southern Baltic, including the Polish water areas. It also presents general principles for shipping management as well as its marine security and protection in these water areas.

Recenzent prof. dr kpt. ż.w. Aleksander Walczak