

**dr Katarzyna Śmiałek**

Instytut Bezpieczeństwa i Obronności

Wydział Bezpieczeństwa, Logistyki i Zarządzania

Wojskowa Akademia Techniczna

## **NOWE WYZWANIA I ZAGROŻENIA BEZPIECZEŃSTWA MORSKIEGO W KONTEKŚCIE ZADAŃ MORSKIEJ SŁUŻBY POSZUKIWANIA I RATOWNICTWA**

### **STRESZCZENIE**

Celem niniejszego opracowania jest wskazanie wyzwań i zagrożeń bezpieczeństwa morskiego obszaru Morza Bałtyckiego, dotychczas występujących oraz zagrożeń w nowych odsłonach. Zagrożenia i wyzwania w tym obszarze wywierają negatywny wpływ na środowisko morskie jak również na uprawianie żeglugi morskiej. Wynika z tego potrzeba realizacji konkretnych działań przez właściwe komponenty sił morskich. W opracowaniu wskazano zadania Morskiej Służby Poszukiwania i Ratownictwa, których istotą będzie przeciwdziałanie różnorodnym zagrożeniom na morzu, poczynając od holowania awaryjnego uszkodzonych statków, asysty ratowniczej, gaszenia pożarów na statkach, zwalczania zagrożeń olejowych na morzu a także poszukiwania i ratownictwa rozbitków, udzielania im pomocy medycznej, pełnienia funkcji ośrodka koordynacyjnego w przypadku akcji ratowniczych oraz innych sytuacji kryzysowych na morzu.

#### Słowa kluczowe:

bezpieczeństwo morskie, wyzwania, zagrożenia, ratownictwo morskie

### **WSTĘP**

Cele bezpieczeństwa morskiego zawarte są w strategiach, doktrynach i resortowych dokumentach programowych. Do dokumentów strategicznych uwzględniających zagadnienie bezpieczeństwa morskiego należy zaliczyć m.in. Strategię obronności Rzeczypospolitej Polskiej z 2009 r.<sup>1</sup>, Strategię Bezpieczeń-

---

<sup>1</sup> Strategia obronności Rzeczypospolitej Polskiej z 2009 r. rozdział IV pkt. 4.1 ppkt. 79.

stwa Narodowego Rzeczypospolitej Polskiej z 2014 r.<sup>2</sup>, Białą Księgę bezpieczeństwa narodowego Rzeczypospolitej Polskiej z 2013 r.<sup>3</sup>, Strategię rozwoju systemu bezpieczeństwa narodowego Rzeczypospolitej Polskiej 2022 z 2013 r., Politykę morską Rzeczypospolitej Polskiej z 2015 r. roku<sup>4</sup> oraz przede wszystkim Strategiczną Koncepcję bezpieczeństwa morskowego Rzeczypospolitej Polskiej z 2017 r.<sup>5</sup> Zgodnie z Polityką morską Rzeczypospolitej Polskiej „Morze Bałtyckie należy do mórz śródlądowych charakteryzujących się wysoką intensywnością żeglugi morskiej uprawianej przez statki o coraz większym tonażu. Jest ono połączone z głównymi międzynarodowymi szlakami morskimi.”<sup>6</sup> Strategia ta w ramach kluczowych kierunków polskiej polityki morskiej wymienia m.in.: zapewnienie bezpieczeństwa morskowego oraz poprawę stanu środowiska morskowego i ochronę brzegu morskowego.<sup>7</sup> W ramach zapewnienia bezpieczeństwa morskowego poruszana była kwestia coraz większej intensywności ruchu statków morskich na Morzu Bałtyckim, a co za tym idzie większego prawdopodobieństwa występowania wypadków morskich i rozlewów olejowych. Syntetycznie to zagadnienie to jest ujęte w Strategicznej Koncepcji bezpieczeństwa morskowego Rzeczypospolitej Polskiej z 2017 r. Zapisy „Strategicznej Koncepcji ...” do głównych zagrożeń regionu bałtyckiego w wyniku wzmożonego ruchu na trasach żeglugowych, zaliczają m.in.: zanieczyszczenie wód Morza Bałtyckiego.

Podstawowym aktem prawnym regulującym kwestie bezpieczeństwa morskowego jest ustawa z dnia 18 sierpnia 2011 roku o bezpieczeństwie morskim. Artykuł 1 ww. ustawy wskazuje, że sprawami bezpieczeństwa morskowego są sprawy: „budowy statku, jego stałych urządzeń i wyposażenia, inspekcji statku, kwalifikacji i składu załogi statku, bezpiecznego uprawiania żeglugi morskiej oraz ratowania życia na morzu.”<sup>8</sup> W niniejszym opracowaniu zasadnicze miejsce będzie poświęcone ratowaniu życia na morzu jako jednego z elementów bezpieczeństwa morskowego. Ten element będzie rozpatrywany łącznie z kwestią zanieczyszczeń morza. Te dwa zagadnienia są w pewnych okolicznościach nierozzerwane i mogą występować łącznie. W przypadku katastrof stat-

<sup>2</sup> Strategia bezpieczeństwa narodowego Rzeczypospolitej Polskiej 2014 r., Rozdział III, pkt.3.2 działania ochronne, ppkt. 89.

<sup>3</sup> Biała Księga bezpieczeństwa narodowego Rzeczypospolitej Polskiej z 2013 r., Podsystemy ochronne, s. 222.

<sup>4</sup> Uchwała nr 33/2015 Rady Ministrów z dnia 17.03.2015 r. w sprawie Polityki morskiej Rzeczypospolitej Polskiej do roku 2020 (z perspektywą do 2030 roku).

<sup>5</sup> Strategiczna Koncepcja bezpieczeństwa morskowego Rzeczypospolitej Polskiej z 2017 r., Wyd. BBN, Warszawa-Gdynia 2017 r.

<sup>6</sup> Polityka morska Rzeczypospolitej Polskiej do roku 2020 (z perspektywą do 2030 roku), Uchwała nr 33/2015 Rady Ministrów z dnia 17.03.2015 r., s. 8.

<sup>7</sup> Tamże s. 13-14.

<sup>8</sup> Ustawa z dnia 18 sierpnia 2011 roku o bezpieczeństwie morskim (tj. Dz. U. z 2022 r. poz. 515).

ków mamy do czynienia z koniecznością ratowania życia ludzkiego oraz z usuwaniem zanieczyszczeń. Dlatego też analizie poddane będą również zapisy ustawy z dnia 16 marca 1995 r. o zapobieganiu zanieczyszczaniu morza przez statki.

Poszukiwanie i ratowanie życia na morzu oraz zwalczanie zagrożeń i zanieczyszczeń środowiska morskiego jako zadania Morskiej Służby Poszukiwania i Ratownictwa (MSPiR)<sup>9</sup> nabierają na znaczeniu, szczególnie w przypadku rosnącego zatłoczenia bałtyckich szlaków żeglugowych oraz strategicznej wagi transportu surowców energetycznych do Polski. Rosnąca z roku na rok intensywność korzystania z Morza Bałtyckiego pociąga za sobą zwiększenie ilości zdarzeń zagrażających zdrowiu i życiu ludzkiemu oraz środowisku naturalnemu. Na przestrzeni ostatnich sześciu lat liczba akcji ratowania życia ludzkiego na morzu zwiększyła się z 74 w 2015 roku do 174 w 2020 roku a liczba akcji zwalczania rozlewów wzrosła z 3 w 2015 roku do 15 w 2020 roku. Tylko te dwa elementy wskazują na rosnące znaczenie działań MSPiR (obejmujące również ewakuacje medyczne, asysty medyczne i inne akcje wyjaśniające). Realizacja zadań związanych z ratowaniem życia i zwalczania zagrożeń środowiska morskiego stanowią istotną funkcję państwa. Obie te grupy zadań można ująć pod pojęciem systemu ratownictwa morskiego, w głównej mierze realizowane przez Morską Służbę Poszukiwania i Ratownictwa ale nie jest to jedyna formacja wykonująca te zadania.<sup>10</sup>

## BEZPIECZEŃSTWO MORSKIE – UJĘCIE DEFINICYJNE

Bezpieczeństwo jest zasadniczą potrzebą człowieka bez której inne potrzeby tracą na znaczeniu, jest także potrzebą państw, narodów i systemów międzynarodowych. Większość definicji przedstawia bezpieczeństwo jako proces (stan) pewności, spokoju, zabezpieczenia i oznacza brak zagrożenia lub ochronę przed nim<sup>11</sup>, bardzo często wyjaśniany w przeciwstawieniu do zagrożenia. Współcześnie potrzebujemy szerszej perspektywy ujmującej bezpieczeństwo jednostki, grupy społecznej, narodu, społeczności światowej oraz bezpieczeństwo przedmiotu np. gospodarki, wojska, obszaru morza, informacji

---

<sup>9</sup> Morska Służba Poszukiwania i Ratownictwa/Służba SAR - służba poszukiwania i ratownictwa morskiego, SAR - z ang.: Search and Rescue – poszukiwanie i ratownictwo morskie.

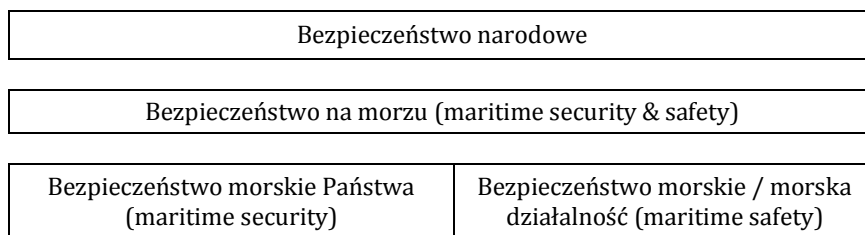
<sup>10</sup> W zakresie poszukiwania i ratowania życia z Morską Służbą Poszukiwania i Ratownictwa współdziałają jednostki organizacyjne: Marynarki Wojennej, Straży Granicznej, Państwowej Straży Pożarnej, Policji, opieki zdrowotnej oraz inne jednostki będące w stanie udzielić pomocy służbie SAR (np. Wodne Ochotnicze Pogotowie Ratunkowe).

<sup>11</sup> R. Zięba, Instytucjonalizacja bezpieczeństwa europejskiego, Warszawa 2001, s. 27.

itd. Podejście to należy jeszcze uzupełnić o przestrzeń region, subregion, świat.<sup>12</sup>

Bezpieczeństwo morskie należy rozpatrywać w kontekście bezpieczeństwa narodowego. Składową bezpieczeństwa narodowego będzie bezpieczeństwo na morzu (maritime security & safety), które składa się z dwóch przenikających się elementów:

- bezpieczeństwa morskigo państwa (maritime security);
- bezpieczeństwa morskigo (maritime safety);



Rys. 1. Bezpieczeństwo na morzu jako element bezpieczeństwa narodowego  
*źródło: opracowanie własne na podstawie Strategicznej Koncepcji bezpieczeństwa morskigo Rzeczypospolitej Polskiej z 2017 r.*

Według Tomasza Szubrychta nie powinniśmy tych dwóch pojęć utożsamiać ze sobą. Bezpieczeństwo morskie państwa odnosi się do bezpieczeństwa od strony morza ale dotyczy działań instytucji i organów państwa. Natomiast bezpieczeństwo morskie jest utożsamiane z wszelką działalnością ludzką realizowaną na akwenach morskich. W nawiązaniu do powyższego:

- „bezpieczeństwo morskie to subiektywna sumaryczna ocena poziomu zagrożeń odnoszących się do działalności ludzkiej na akwenach morskich. Jest efektem zarówno technologicznej, proceduralnej, jak i osobowej niedoskonałości, na którą nakładają się występujące warunki hydrometeorologiczne. Obejmuje ono między innymi bezpieczeństwo nawigacyjne, życia i mienia, środowiska naturalnego oraz pozyskiwania zasobów naturalnych”;<sup>13</sup>
- „bezpieczeństwo morskie państwa można zdefiniować jako stan, w którym możliwe jest przeciwstawienie się lub minimalizowanie wszystkich zagrożeń na akwenach morskich. Ma ono na celu zapewnienie efektywnej jurysdykcji i integralności obszarów morskich zgodnie z postanowieniami prawa międzynarodowego. Ma również stworzyć warunki

<sup>12</sup> Szerzej: Zięba, R., Instytucjonalizacja bezpieczeństwa europejskiego. Koncepcje – struktury – funkcjonowanie, Wyd. Scholar, Warszawa 1999, s.25.

<sup>13</sup> Szubrycht, T., Współczesne aspekty bezpieczeństwa państwa, Zeszyt Naukowy, Nr 4(167), AMW, Gdynia 2006, s. 96

zapewniające wykorzystywanie tych akwenów zgodnie z wolą i interesem narodowym państwa”.<sup>14</sup>

W Słowniku bezpieczeństwa morskiego wskazano zbieżne z poprzednimi pojęcie bezpieczeństwa morskiego, odnoszące się do bezpieczeństwa i zagrożenia umieszczając je w konkretnym obszarze działań człowieka (tj. w środowisku morskim). W takim układzie bezpieczeństwo morskie będzie przeciwstawieniem się lub minimalizacją wszystkich wyzwań i zagrożeń na akwenach morskich. Można też w definicji wskazać na potrzebę maksymalizacji szans jakie tworzą akweny morskie i położenie nadmorskie.<sup>15</sup> W definicji tej jest również odniesienie do wyzwań, jednak tylko w negatywnym rozumieniu tego słowa. A przecież wyzwania to również aspekt pozytywny: wyzwania są rozumiane jako zespół czynników, których wybór określa negatywny lub pozytywny stan bytu i rozwoju podmiotu.<sup>16</sup> Dlatego też rozpatrując zjawisko wyzwań należy patrzeć na nie jak na możliwość rozwiązania nowych sytuacji poprzez podjęcie stosownych działań, dopiero nierozwiązane wyzwania mogą przekształcić się w zagrożenia.

Kolejna definicja bezpieczeństwa morskiego określana jest jako subiektywna ocena poziomu zagrożeń i wyzwań odnoszących się do działalności ludzkiej na akwenach morskich, która jest efektem technologicznej, proceduralnej oraz osobowej niedoskonałości, na która nakładają się warunki hydrometeorologiczne. Obejmuje ono m.in. bezpieczeństwo: życia i mienia, środowiska naturalnego, nawigacyjne oraz pozyskiwania zasobów naturalnych.<sup>17</sup>

Innym podejściem do sformułowania definicji bezpieczeństwa morskiego jest odniesienie się bezpośrednio do dóbr, które mogą być utracone w wyniku wystąpienia zagrożenia. Według niej bezpieczeństwo morskie to bezpieczeństwo życia, zdrowia i mienia od zagrożeń środowiskowych i eksploatacyjnych, które niesie za sobą żegluga morska.<sup>18</sup> W definicji tej ujęto także żeglugę morską, ale jako wyzwanie a nie jako źródło zagrożenia. To potrzeby żeglugi, bezpiecznej żeglugi realizowane są poprzez sprostanie coraz to nowym wyzwaniom oraz przewyciężaniu zagrożeniom.

## ZAGROŻENIA I WYZWANIA DLA BEZPIECZEŃSTWA MORSKIEGO

---

<sup>14</sup> Tamże, s. 96

<sup>15</sup> Szubrycht T., Leksykon bezpieczeństwa morskiego. 100 podstawowych pojęć. Red. nauk. T. Szubrycht, Wyd. C.H.Beck, Warszawa 2016, s. 17.

<sup>16</sup> Bezpieczeństwo międzynarodowe po zimnej wojnie. Red. nauk. Zięba R. Wyd. Akademickie. Warszawa 2008, s. 25-26.

<sup>17</sup> Tamże, str. 18

<sup>18</sup> Zob. [Bezpieczeństwo morskie - Ministerstwo Infrastruktury - Portal Gov.pl \(www.gov.pl\)](http://www.gov.pl) (dostęp 15.04.2022 r.).

Zagrożenie jest pojmowane jako stan psychiczny lub świadomościowy wywołany postrzeganiem zjawisk, które subiektywnie ocenia się jako niekorzystne lub niebezpieczne, a z drugiej czynniki obiektywne powodujące stany niepewności i obaw.<sup>19</sup> Zagrożenie to nie tylko stan świadomościowy, jest ujmowane także jako oddziaływanie zazwyczaj negatywne, wręcz destrukcyjne na podmiot. Oddziaływanie to może być bezpośrednio lub pośrednie. W kontekście tego oddziaływania rozróżniamy więc zagrożenia potencjalne i realne; subiektywne i obiektywne; zewnętrzne i wewnętrzne; militarne i pozamilitarne; kryzysowe i wojenne oraz intencjonalne i przypadkowe.<sup>20</sup> Obok zagrożeń i wyzwań należy także wskazać pojęcia szans i ryzyk. Szanse są postrzegane jako czynniki pozytywne. Oddziałują na byt podmiotu i umożliwiają jego rozwój. Natomiast ryzyko pojmujemy jako zjawisko negatywne.<sup>21</sup> Zgodnie z definicjami wskazanymi przez J. Gryza:

- wyzwania są rozumiane jako zespół czynników, których wybór określa negatywny lub pozytywny stan bytu i rozwoju podmiotu;
- zagrożenia są rozumiane jako zespoły czynników negatywnie oddziałujących na byt i rozwój podmiotu. Stanowią przy tym wynikową wyzwań, którym nie sprostała organizacja, oraz szans, które nie zostały przez nią podjęte;
- szanse są rozumiane jako zespół czynników pozytywnie oddziałujących na byt i rozwój podmiotu. Stanowią przy tym wynikową wyzwań oraz zagrożeń, którym podmiot bezpieczeństwa może się przeciwstawić lub jest w stanie je ograniczyć, zmielić ich charakter;
- ryzyka są miarą, oceną niebezpieczeństwa wynikającego z podjętych wyzwań, identyfikowanych zagrożeń oraz wykorzystywanych szans. Ryzyka przejawiają się w zdarzeniach, zachodzących zjawiskach i pro-

---

<sup>19</sup> Korycki S. System bezpieczeństwa Polski, Wyd. AON, Warszawa 1994, s. 54.

<sup>20</sup> Koziej S. Między piekłem a rajem. Szare bezpieczeństwo na progu XXI wieku. Wyd. Adam Marszałek. Toruń 2006, s. 11.

<sup>21</sup> Rozpatrując te dwa pojęcia bez negatywnego czy pozytywnego pojmowania będą wyglądały następująco:

- ryzyko będzie oznaczało stosunek ilości zaobserwowanych zdarzeń do wszystkich obserwacji;
- szansa będzie oznaczać stosunek prawdopodobieństwa wystąpienia zdarzenia do prawdopodobieństwa jego niewystąpienia.

Przykład: Jeśli na 100 statków które wypłyną w morze 20 rozbije się, to ryzyko katastrofy wyniesie 20/100 tj. 20% ale szansę na katastrofę wskażemy poprzez 20/(100-20) co da nam 25% lub 1:4.

cesach niezależnych od organizacji lub wynikających ze świadomie odejmowanych działań mających przynieść korzyści.<sup>22</sup>

Zasadniczymi dokumentami odnoszącymi się do ww. zagrożeń należą:

- Plan akcji poszukiwawczych i ratowniczych wykonywanych na morzu (Planu SAR);
- Krajowy planu zwalczania zagrożeń i zanieczyszczeń środowiska morskiego.

Identyfikując zagrożenia dla bezpieczeństwa morskiego należy również wskazać obszar zarządzania kryzysowego, obejmujący:

- Krajowy Plan Zarządzania Kryzysowego (KPZK);
- Plan Zarządzania Kryzysowego ministra Infrastruktury (dla działu administracji rządowej gospodarka morską);
- Raport cząstkowy o zagrożeniach bezpieczeństwa narodowego działu administracji rządowej gospodarka morską.

Aktualnie Krajowy Plan Zarządzania Kryzysowego<sup>23</sup> zawiera informacje odnośnie zadań w przypadku zapobiegania, przygotowania, reagowania oraz odbudowy m.in. dla zagrożeń:

- katastrofą morską<sup>24</sup>;
- skażenia chemicznego na lądzie i morzu<sup>25</sup>;

W ramach działu gospodarka morską w Krajowym Planie Zarządzania Kryzysowego edycja 2021/2022 określono zadania dla Ministra kierującego tym działem, gdzie pełni rolę: wiodącą i współpracującą:

Tabela 1. Zagrożenia w Planie Zarządzania Kryzysowego działu administracji gospodarka morską, zakres Służba SAR

<b>Rola wiodąca ministra właściwego do spraw gospodarki morskiej (zakres Służba SAR)</b>	<b>Rola współpracująca ministra właściwego do spraw gospodarki morskiej (zakres Służba SAR)</b>
Cz. A/ zapobieganie, przygotowanie	
Katastrofa morską (zapobieganie, przygotowanie) Skażenie chemiczne na morzu (zapobieganie, przygotowanie)	Zdarzenie o charakterze terrorystycznym (zapobieganie, przygotowanie)

---

<sup>22</sup> Strategia bezpieczeństwa narodowego Polski, red. nauk. J. Gryz, Wyd. PWN, Warszawa 2013, s. 96.

<sup>23</sup> Krajowy Plan Zarządzania Kryzysowego. Aktualizacja 2021/2022, [KPZKA2022 - czesc A \(7\).pdf](#); [KPZKB2022 - czesc B \(7\).pdf](#) (dostęp dnia 19.04.2022 r.).

<sup>24</sup> KPZK cz. A: str. 46-48; 61; 156-160. KPZK cz. B: 6-10; 41; 44-45.

<sup>25</sup> KPZK cz. A: str. 40-43; 61; 146-150; 6-10; 19-20; 41; 44-45.

<b>Rola wiodąca ministra właściwego do spraw gospodarki morskiej (zakres Służba SAR)</b>	<b>Rola współpracująca ministra właściwego do spraw gospodarki morskiej (zakres Służba SAR)</b>
Skazanie chemiczne na morzu (zapobieganie, przygotowanie)	
Cz. B/ reagowanie, odbudowa	
Skazanie chemiczne na morzu (reagowanie)	Skazanie chemiczne na morzu (odbudowa)
Katastrofa morska (reagowanie, odbudowa)	Zdarzenie o charakterze terrorystycznym (reagowanie, odbudowa)

*źródło: opracowanie własne na podstawie Krajowego Planu Zarządzania Kryzysowego edycja 2021/2022*

Należy podkreślić, że zagrożenie katastrofą morską wprowadzono do KPZK dopiero po 2017 roku po staraniach ze strony Morskiej Służby Poszukiwania i Ratownictwa.

W Planie Zarządzania kryzowego działu administracji rządowej gospodarka morska znajdują się zagrożenia zawarte w KPZK wobec których minister właściwy do spraw gospodarki morskiej jest podmiotem wiodącym i współdziałającym. Dodatkowo w Planie wskazane są zagrożenia zidentyfikowane w raporcie cząstkowym o zagrożeniach bezpieczeństwa narodowego działu administracji rządowej gospodarka morska wobec których przeciwdziałanie i reagowanie mieści się w kompetencjach ministra właściwego do spraw gospodarki morskiej. Do tych zagrożeń z perspektywy Służby SAR należy zaliczyć:

- katastrofę w ruchu morskim/ katastrofę morską wymagającą masowej operacji ratowniczej:
  - ✓ katastrofę statku pasażerskiego;
  - ✓ katastrofę promu pływającego na regularnych liniach żeglugowych;
- katastrofalne zanieczyszczenie środowiska morskiego:
  - ✓ katastrofę zbiornikowca;
  - ✓ katastrofę statku z dużą ilością paliwa napędowego;
  - ✓ katastrofę na morskiej instalacji wiertniczej lub wydobywczej;
- zanieczyszczenie środowiska morskiego:
  - ✓ uwolnienie niebezpiecznych substancji lub materiałów w wyniku awarii technicznej, pożaru, podczas przeładunku, składowania w portach i na cumujących statkach;
  - ✓ uwolnienie substancji lub materiałów chemicznych lub olejowych w wyniku wypadku morskiego, awarii technicznej lub pożaru na statku lub platformie wiertniczej;
  - ✓ uwolnienie/ wyłowienie bojowych środków trujących (BŚT) zalegających na dnie morskim;



- ✓ uwolnienie substancji ropopochodnej z wraków.<sup>26</sup>

Dla usystematyzowania wiedzy z obszaru zagrożeń bezpieczeństwa morskiego istotnym jest wskazanie najistotniejszych informacji precyzujących zarówno miejsca wystąpienia, przyczyny, jakie jest prawdopodobieństwo ich wystąpienia, skutki oraz wartość ryzyka.

1. Katastrofa w ruchu morskim. Katastrofa statku pasażerskiego. Obejmuje wypadki morskie, poważne wypadki morskie, bardzo poważne wypadki morskie, kolizje statków).<sup>27</sup> Potencjalnym miejscem występowania mogą być: Bałtyk - Polska SRR, podejścia do portów i redy portów. Do przyczyn wystąpienia zagrożenia zaliczamy: ograniczenie lub utrata zdolności manewrowej; wejście na mieliznę; niesprzyjające warunki hydro-meteo; awaria oznakowania nawigacyjnego. W pięciostopniowej skali prawdopodobieństwa i skutków, prawdopodobieństwo wynosi 3 a skutki również 5, wartość ryzyka wynosi więc 15 (poziom duży).
2. Katastrofa w ruchu morskim. Katastrofa promu pływającego na regularnych liniach żeglugowych. Potencjalnym miejscem występowania mogą być: Bałtyk - Polska SRR, podejścia do portów i redy portów. Do przyczyn wystąpienia zagrożenia zaliczamy: błąd ludzki; błąd techniczny; nieprzestrzeganie przepisów; warunki hydro - meteo. W pięciostopniowej skali prawdopodobieństwa i skutków, prawdopodobieństwo wynosi 3 a skutki 4, wartość ryzyka wynosi więc 12 (poziom średni).
3. Katastrofalne zanieczyszczenie środowiska morskiego. Katastrofa zbiornikowca. Potencjalnym miejscem występowania mogą być: Bałtyk - Polska EEZ. Do przyczyn wystąpienia zagrożenia zaliczamy: błąd ludzki; błąd techniczny; nieprzestrzeganie przepisów; warunki hydro - meteo. W pięciostopniowej skali prawdopodobieństwa i skutków, prawdopodobieństwo wynosi 3 a skutki 5, wartość ryzyka wynosi więc 15 (poziom duży).
4. Katastrofalne zanieczyszczenie środowiska morskiego. Katastrofa statku z dużą ilością paliwa napędowego. Potencjalnym miejscem występowania mogą być: Bałtyk - Polska SRR. Do przyczyn wystąpienia zagrożenia zaliczamy: błąd ludzki; błąd techniczny; nieprzestrzeganie przepisów; warunki hydro - meteo.

---

<sup>26</sup> Materiały źródłowe Ministerstwa Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej (2016-2020); Ministerstwa Infrastruktury (2021).

<sup>27</sup> Art. 2 ust. 1 ustawy z dnia 31 sierpnia 2012r. o Państwowej Komisji Badania Wypadków Morskich, definiuje wypadek morski tj. Dz. U. z 2019 poz. 1374.

- W pięciostopniowej skali prawdopodobieństwa i skutków, prawdopodobieństwo wynosi 4 a skutki 4, wartość ryzyka wynosi więc 16 (poziom duży).
5. Katastrofalne zanieczyszczenie środowiska morskiego. Katastrofa na morskiej instalacji wiertniczej lub wydobywczej.  
Potencjalnym miejscem występowania mogą być: Bałtyk - Polska SRR. Do przyczyn wystąpienia zagrożenia zaliczamy: błąd ludzki; błąd techniczny; nieprzestrzeganie przepisów; warunki hydro – meteo.  
W pięciostopniowej skali prawdopodobieństwa i skutków, prawdopodobieństwo wynosi 3 a skutki 5, wartość ryzyka wynosi więc 15 (poziom duży).
  6. Zanieczyszczenie środowiska morskiego. Uwolnienie niebezpiecznych substancji lub materiałów w wyniku awarii technicznej, pożaru, podczas przeładunku, składowania w portach i na cumujących statkach.  
Potencjalnym miejscem występowania mogą być: porty o podstawowym znaczeniu dla gospodarki narodowej. Do przyczyn wystąpienia zagrożenia zaliczamy: niedopełnienie wymagań dotyczących transportu materiałów i ładunków w tym materiałów niebezpiecznych w zakresie segregacji, sztauowania, znakowania i opakowania (Kodeks IMDG - Międzynarodowy kodeks ładunków niebezpiecznych); niezachowanie zasad bezpieczeństwa przeciwpożarowego; uszkodzenia mechaniczne lub awaria podczas przeładunku; celowe spowodowanie zagrożenia i zanieczyszczenia; złe warunki atmosferyczne; niezachowanie zasad sztauowania statkach; celowe działanie. W pięciostopniowej skali prawdopodobieństwa i skutków, prawdopodobieństwo wynosi 3 a skutki 4, wartość ryzyka wynosi więc 12 (poziom średni).
  7. Zanieczyszczenie środowiska morskiego. Uwolnienie substancji lub materiałów chemicznych lub olejowych w wyniku wypadku morskiego, awarii technicznej lub pożaru na statku lub platformie wiertniczej.  
Potencjalnym miejscem występowania mogą być: wody międzynarodowe, polskie obszary morskie, tory podejściowe do portów. Do przyczyn wystąpienia zagrożenia zaliczamy: niedopełnienie wymagań dotyczących transportu materiałów i ładunków w tym materiałów niebezpiecznych w zakresie segregacji, sztauowania, znakowania i opakowania (Kodeks IMDG - Międzynarodowy kodeks ładunków niebezpiecznych); niezachowanie zasad bezpieczeństwa przeciwpożarowego; awarie techniczne instalacji; zanieczyszczenia eksploatacyjne ze statków; celowe działanie w celu zmniejszenia kosztów eksploatacyjnych (zrzuty).  
W pięciostopniowej skali prawdopodobieństwa i skutków, prawdopodobieństwo wynosi 2 a skutki 4, wartość ryzyka wynosi więc 8 (poziom średni).

8. Zanieczyszczenie środowiska morskiego. Uwolnienie/ wyłowienie bojowych środków trujących (BŚT) zalegających na dnie morskim.  
Potencjalnym miejscem występowania mogą być: wody międzynarodowe, polskie obszary morskie. Do przyczyn wystąpienia zagrożenia zaliczamy: prowadzenia prac na dnie morza w związku z realizacją inwestycji budowlanych; skorodowanie powłok osłonowych bojowych środków trujących (BŚT); wyłowienie sieciami dennymi; wyrzucenie BŚT na plażę podczas sztormu. W pięciostopniowej skali prawdopodobieństwa i skutków, prawdopodobieństwo wynosi 2 a skutki 4, wartość ryzyka wynosi więc 8 (poziom średni).
9. Zanieczyszczenie środowiska morskiego. Uwolnienie substancji ropopochodnej z wraków.  
Potencjalnym miejscem występowania mogą być: wody międzynarodowe, polskie obszary morskie. Do przyczyn wystąpienia zagrożenia zaliczamy: korozja wraków; rozszczelnienie konstrukcji wraków.  
W pięciostopniowej skali prawdopodobieństwa i skutków, prawdopodobieństwo wynosi 2 a skutki 4, wartość ryzyka wynosi więc 8 (poziom średni).
10. Zagrożenie terrorystyczne na morzu, obiektach portowych i w portach. Zamach lub groźba takiego zamachu ma określony obiekt ważny dla sprawnego funkcjonowania lub bezpieczeństwa regionu (np. uprowadzenie jednostki pływającej; uwięzienie zakładników i przejście kontroli nad jednostką pływającą, obiektem portowym lub całą infrastrukturą portową i morską; atak terrorystyczny na jednostek pływającą przewożącą ładunki wybuchowe lub tankowiec).  
Potencjalnym miejscem występowania mogą być: porty morskie; polskie obszary morskie; platformy wiertnicze; polskie statki morskie. Do przyczyn wystąpienia zagrożenia zaliczamy: terroryzm; sabotaż. W pięciostopniowej skali prawdopodobieństwa i skutków, prawdopodobieństwo wynosi 4 a skutki 4, wartość ryzyka wynosi więc 16 (poziom średni).
11. Zagrożenie terrorystyczne na morzu, obiektach portowych i w portach. Zamach generujący wtórne zagrożenie naturalne lub awarie techniczne.  
Potencjalnym miejscem występowania mogą być: porty morskie; polskie obszary morskie; platformy wiertnicze; polskie statki morskie. Do przyczyn wystąpienia zagrożenia zaliczamy: terroryzm; sabotaż. W pięciostopniowej skali prawdopodobieństwa i skutków, prawdopodobień-

stwo wynosi 2 a skutki 4, wartość ryzyka wynosi więc 8 (poziom średni).<sup>28</sup>

Syntetyczne podejście do zagrożeń i ryzyk oraz wyzwań prezentuje Strategiczna Koncepcja bezpieczeństwa morskiego Rzeczypospolitej Polskiej z 2017 r. Zgodnie z jej zapisami za zagrożenia i ryzyka w obszarze bezpieczeństwa morskiego w regionie bałtyckim należy uznać m.in.:

- zanieczyszczenie wód Morza Bałtyckiego – stanowiące zagrożenie dla morskiego ekosystemu oraz życia i zdrowia mieszkańców wybrzeży, np. wycieki i rozlewy substancji ropopochodnych i innych substancji niebezpiecznych, a także zwiększone ilości ścieków komunalnych, przemysłowych i pochodnych produkcji rolniczej odprowadzanych do rzek zlewiska Morza Bałtyckiego, powodujących jego eutrofizację, broń i substancje chemiczne zalegające na dnie.<sup>29</sup>

Wyzwaniem zgodnie ze Strategiczną Koncepcją bezpieczeństwa morskiego Rzeczypospolitej Polskiej z 2017 r. jest „dbałość o bezpieczeństwo morskie na Bałtyku, ze szczególnym uwzględnieniem organizacji ruchu morskiego, ratownictwa morskiego i ekologicznego w związku z rosnącym zatłoczeniem bałtyckich szlaków żeglugowych i ich strategicznym znaczeniem dla transportu surowców energetycznych do Polski”.<sup>30</sup>

## **MORSKA SŁUŻBA POSZUKIWANIA I RATOWNICTWA / SŁUŻBA SAR**

Ratownictwo morskie od końca I wojny światowej do dnia dzisiejszego uległo głębokim przeobrażeniom. Zarówno w zakresie organizacyjnym jak zadaniowym oraz technologicznym. Zakres zadaniowy wiązał się i nadal wiąże z zagrożeniami poszczególnych okresów. Okres od końca I wojny światowej to głównie zagrożenia dla w transporcie morskim i działania wojenne. II wojna światowa tylko te zagrożenia nasiliła. Późniejsze lata to zagrożenia związane z pozostałościami po II wojnie światowej.

Organizacja działań też ulegała zmianom, po I wojnie światowej za działania ratownictwa morskiego i brzegowego odpowiadała administracja morska. Po II

---

<sup>28</sup> Materiały źródłowe Ministerstwa Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej (2016-2020); Ministerstwa Infrastruktury (2021); Morskiej Służby Poszukiwania i Ratownictwa.

<sup>29</sup> Strategiczna Koncepcja bezpieczeństwa morskiego Rzeczypospolitej Polskiej z 2017 r., Rozdział I Środowisko morskie, pkt. 1.2 Zagrożenia, ryzyko, wyzwania i szanse w obszarze bezpieczeństwa morskiego, s. 12.

<sup>30</sup> Tamże, s. 11

wojnie światowej zadania ratownictwa morskiego przejęło specjalistyczne przedsiębiorstwo państwowe pod nazwą Polskie Ratownictwo Okrętowe – PRO (1951 r.).<sup>31</sup> Rok 1970 to uszczegółowienie zadań i organizacji służb ratownictwa morskiego i brzegowego.<sup>32</sup> Kolejne zasadnicze zmiany w podziale kompetencji tej służby przyniósł rok 1983. Zmiany też wymusiły zapisy Konwencji SAR. Przed 1985 roku (przed wejściem w życie Konwencji SAR<sup>33</sup>) zadania ratownictwa morskiego regulowane były według różnych zasad w zależności od kraju. Wraz z wejściem w życie Konwencji SAR organizacja akcji poszukiwawczych i ratowniczych zostały ujednoczone dla wszystkich państw, które ratyfikowały Konwencję SAR. Na uwagę zasługują zapisy rozporządzenia w sprawie wykonywania zadań poszukiwania i ratowania życia na morzu z 1997 r.<sup>34</sup>

Kluczowym dla ratownictwa morskiego był jednak rok 2001 – powołanie do życia Morskiej Służby Poszukiwania i Ratownictwa.<sup>35</sup> Ten kluczowy moment poprzedzony został wejściem w życie ustawy z dnia 9.11.2000 r. o bezpieczeństwie morskim.<sup>36</sup> Rozdział piąty tej ustawy dotyczył ratowania życia na morzu. Przepisy tego rozdziału miały na celu realizację postanowień Międzynarodowej Konwencji o poszukiwaniu i ratownictwie morskim z 1979 r. (Konwencja SAR). Zapisy ustawy wykreowały państwową jednostkę budżetową – tj. Morską Służbę Poszukiwania i Ratownictwa zwaną „Służbą SAR”, jako zespół ludzi i środków materialnych do działań poszukiwania i ratowania zbycia na morzu. Ustawa wyodrębniła tę służbę ze struktur Polskiego Ratownictwa Okrętowego. Struktura organizacyjna Służby SAR przewidywała pion operacyjny złożony z Morskiego Centrum Koordynacyjnego, jednostek (statków) ratowniczych i brzegowych stacji ratowniczych co korespondowało z wymaganiami postanowień Międzynarodowej Konwencji o poszukiwaniu i ratownictwie morskim.

---

<sup>31</sup> Zarządzenie Ministra Żeglugi z dnia 2 stycznia 1951 r. w sprawie utworzenia przedsiębiorstwa państwowego pod nazwą Polskie Ratownictwo Okrętowe, zmienione w 1977 r.; zarządzenie Ministrów Obrony Narodowej i Żeglugi z dnia 8 stycznia 1962 r. w sprawie współpracy w zakresie ratownictwa morskiego.

<sup>32</sup> Rozporządzenie Ministra Żeglugi z dnia 12 marca 1970 w sprawie zadań i organizacji służby ratownictwa morskiego i brzegowego Dz. U. z 1970 r. Nr 6, poz. 53.

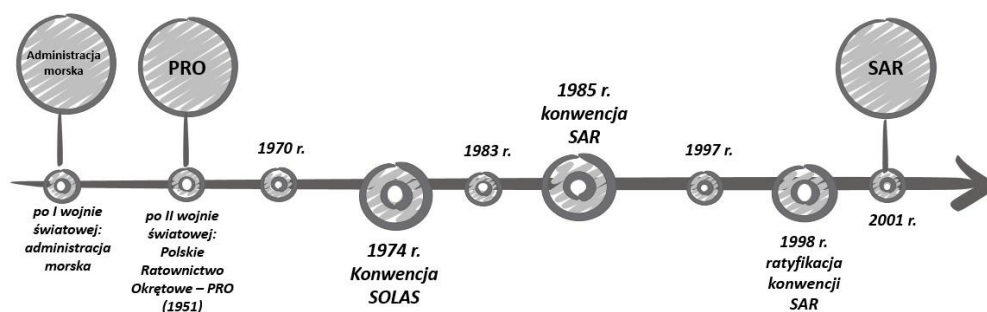
<sup>33</sup> Międzynarodowa Konwencja o poszukiwaniu i ratownictwie morskim sporządzona w Hamburgu dnia 27.04.1979 r. (Konwencja SAR) Podpisana w Hamburgu, weszła w życie w 1985 r. Ratyfikacja przez Polskę w 1987 roku (Dz. U. z 1987 r. nr 27 poz. 184).

<sup>34</sup> Dz. U. z 1997 r. Nr 73, poz. 462.

<sup>35</sup> Rozporządzenie Ministra Infrastruktury w sprawie szczegółowej organizacji Morskiej Służby Poszukiwania i Ratownictwa (Dz. U. z 2001 r. Nr 157, poz. 1845).

<sup>36</sup> Dz.U. 2000 nr 109 poz. 1156.

Pion techniczno-administracyjny zaś zapewniał prawidłowe wykonywanie zadań zgodnie z Konwencją.



Rys. 2. Ratownictwo morskie w Polsce od I wojny światowej do 2001 r.

źródło: opracowanie własne na podstawie aktów prawnych i aktów prawa miejscowego w obszarze ratownictwa morskiego)

## Organizacja Morskiej Służby Poszukiwania i Ratownictwa/służby SAR

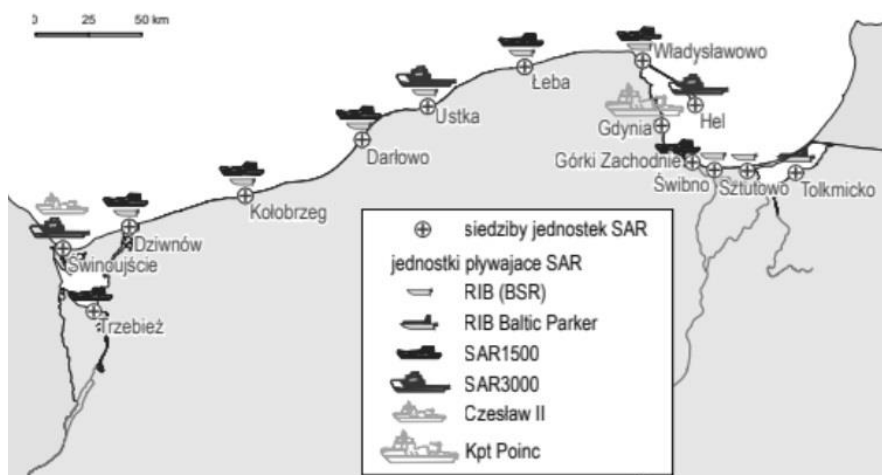
Działania poszukiwawczo-ratownicze zgodnie z art. 98 konwencji Narodów Zjednoczonych o prawie morza są działaniami obowiązkowymi (obowiązek udzielania pomocy) są prowadzone zgodnie z międzynarodową Konwencją o bezpieczeństwie życia na morzu (SOLAS 1974) oraz międzynarodową Konwencją o poszukiwaniu i ratownictwie morskim (SAR 1979).<sup>37</sup>

Od ponad dziesięciu lat w Polsce obowiązuje „nowa” ustawa o bezpieczeństwie morskim z 18.08.2011 r.<sup>38</sup> Ustawa powierza zapewnienie działań

<sup>37</sup> Makowski Andrzej. Bezpieczeństwo granic morskich UE. (w): Kwartalnik Bellona, Wyd. MON nr 2/2017, s. 21.

<sup>38</sup> Ustawa o bezpieczeństwie morskim z 2011 roku wdrożyła szereg międzynarodowych umów ustanowionych pod auspicjami Międzynarodowej Organizacji Morskiej (IMO), z których do najważniejszych należy zaliczyć: Międzynarodową konwencję o bezpieczeństwie życia na morzu, sporządzoną w Londynie dnia 1 listopada 1974 r. (wraz z Protokołem z 1978, sporządzonym w Londynie dnia 17 lutego 1978 r. oraz z Protokołem z 1988 roku - „Konwencja SOLAS”; Międzynarodową konwencję o liniach ładunkowych, sporządzoną w Londynie dnia 5 kwietnia 1966 r.,; Konwencję w sprawie międzynarodowych przepisów o zapobieganiu zderzeniom na morzu, sporządzoną w Londynie dnia 20 października 1972 r.; Międzynarodową konwencję o zapobieganiu zanieczyszczeniu morza przez statki, 1973 r., sporządzoną w Londynie dnia 2 listopada 1973 r., zmienioną Protokołem uzupełniającym sporządzonym w Londynie dnia 17 lutego 1978 r. oraz Protokołem uzupełniającym sporządzonym w Londynie dnia 26 września 1997 r. - „Konwencja MARPOL”; Międzynarodową konwencję o poszukiwaniu i ratownictwie morskim, sporządzoną w Hamburgu dnia 27 kwietnia 1979 r. - „Konwencja SAR”; Międzynarodową konwencję o wymaganiach w zakresie wyszkolenia

związanych z ratowaniem życia na morzu, zgodnie z postanowieniami Międzynarodowej konwencji o poszukiwaniu i ratownictwie morskim (Konwencja SAR) z 1979 roku, organom administracji morskiej.<sup>39</sup> W celu wykonywania zadań poszukiwania i ratowania życia na morzu, utrzymana została Morska Służba Poszukiwania i Ratownictwa (Służba SAR), w skład której wchodzi: Morskie Ratownicze Centrum Koordynacyjne, morskie statki ratownicze oraz brzegowe stacje ratownicze z drużynami ochotniczymi. Służba SAR zachowuje ciągłość działania.<sup>40</sup> Natomiast katalog zadań w zakresie poszukiwania i ratownictwa zawiera zobowiązanie do wykonywania ich zgodnie z planem akcji poszukiwawczych i ratowniczych (Plan SAR).<sup>41</sup> Ustawa odnosi się także do granice obszaru poszukiwania i ratownictwa, na którym Służba SAR wykonuje swoje zadania, oraz zasady współpracy w dziedzinie ratowania życia na morzu z odpowiednimi służbami innych państw określają porozumienia zawarte między rządami zainteresowanych państw.



Rys. 3. Dyslokacja jednostek MSPiR

źródło: Funkcjonowanie systemu ratownictwa morskiego. Kontrola NIK. KIN.430.008.2021 Nr ewid. 177/2021/P/21/025/KIN. 03.02.2022 r. s. 31.

marynarzy, wydawania im świadectw oraz pełnienia wacht, 1978, sporządzoną w Londynie dnia 7 lipca 1978 r., - „Konwencja STCW”.

<sup>39</sup> Art. 115 ustawy z dnia 18 sierpnia 2011 r. o bezpieczeństwie morskim (tj. Dz. U. z 2022 poz. 515).

<sup>40</sup> Tamże, art. 116.

<sup>41</sup> Tamże art. 117.

Służba SAR posiada dwie komórki organizacyjne umiejscowione w pionie operacyjnym, pełniące funkcje koordynacyjne: Morskie Ratownicze Centrum Koordynacyjne w Gdyni (MRCK)<sup>42</sup> odpowiadające za koordynację wszystkich morskich akcji poszukiwania i ratownictwa oraz Morskie Pomocnicze Centrum Koordynacyjne w Świnoujściu (MPCK)<sup>43</sup>, które odpowiada za koordynację morskich akcji poszukiwania i ratownictwa w zachodniej części polskiego terytorium morskiego. Na otwartym morzu we Władysławowie, Łebie, Darłowie, Kołobrzegu i Dziwnowie zadania realizują Morskie Stacje Ratownicze, w skład których wchodzi Brzegowe Stacje Ratownicze. W Świnoujściu, Ustce i Helu zadania realizują Morskie Stacje Ratownicze, przy czym w Świnoujściu i Helu nie wydzielono Brzegowych Stacji Ratowniczych. Zatoka Gdańska to Morskie Stacje Ratownicze w Górkach Zachodnich i Helu oraz Brzegowe Stacje Ratownicze w Sztutowie i Świbnie. Ponadto w Trzebieży na Zalewie Szczecińskim funkcjonują Morskie Stacje Ratownicze a w Tolkmicku na Zalewie Wiślanym – Morska Stacja Ratownicza.<sup>44</sup>

Jednostki zlokalizowane wzdłuż brzegu morza oraz te zlokalizowane za zalewami Szczecińskim i Wiślanym dysponują łącznie: 46 jednostkami pływającymi, w tym: flagowym statkiem wielozadaniowym Kapitan Poinc, statkiem przeciwrozlewowym Czesław II, 10 statkami ratowniczymi klasy SAR3000 i SAR1500, 23 łodziami ratowniczymi typu RIB10 oraz 8 skuterami ratowniczymi.<sup>45</sup>

### **Terytorialny zakres działania Morskiej Służby Poszukiwania i Ratownictwa/Służby SAR – a jej zadania**

Morska Służba Poszukiwania i Ratownictwa (Służba SAR<sup>46</sup>) jest państwową jednostką budżetową podległą ministrowi właściwemu do spraw gospodarki morskiej.<sup>47</sup> Minister właściwy do spraw gospodarki morskiej sprawuje nadzór nad Morską Służbą Poszukiwania i Ratownictwa w Gdyni (SAR).<sup>48</sup>

Zadania Służby SAR należy podzielić na dwie główne grupy:

1. Poszukiwanie i ratowanie życia ludzkiego na morzu:

---

<sup>42</sup> [Morska Służba Poszukiwania i Ratownictwa \(sar.gov.pl\)](https://sar.gov.pl) (dostęp dnia 16.04.2022 r.).

<sup>43</sup> [Morska Służba Poszukiwania i Ratownictwa \(sar.gov.pl\)](https://sar.gov.pl) (dostęp dnia 16.04.2022 r.).

<sup>44</sup> [Morska Służba Poszukiwania i Ratownictwa \(sar.gov.pl\)](https://sar.gov.pl) (dostęp dnia 16.04.2022 r.).

<sup>45</sup> [Morska Służba Poszukiwania i Ratownictwa \(sar.gov.pl\)](https://sar.gov.pl) (dostęp dnia 16.04.2022 r.).

<sup>46</sup> z ang.: Search and Rescue – poszukiwanie i ratownictwo morskie (służba SAR – służba poszukiwania i ratownictwa morskiego).

<sup>47</sup> Art. 116 ust. 2 ustawy z dnia 18 sierpnia 2011 r. o bezpieczeństwie morskim (tj. Dz. U. z 2022 poz. 515).

<sup>48</sup> Art. 10 ust. 4 ustawy z dnia 4 września 1997 r. o działach administracji rządowej (tj. Dz. U. z 2021 r. poz. 1893 z późn. zm.).



- poszukiwanie oraz podejmowanie rozbitków z wody i środków ratunkowych;
  - udzielanie rozbitkom kwalifikowanej pomocy medycznej;
  - transport uszkodzonych (rozbitków, rannych i chorych) na ląd;
  - gaszenie pożarów na statkach;
  - holowanie ratownicze.
2. Zwalczanie zagrożeń i zanieczyszczeń środowiska morskiego:
- usuwanie z powierzchni morza rozlewów ropy naftowej, produktów ropopochodnych (oleje) oraz innych niebezpiecznych i szkodliwych substancji chemicznych (HNS<sup>49</sup>) powstałych w wyniku wypadków morskich oraz katastrof przemysłowych na lądzie;
  - awaryjne wyładowywanie olejów oraz HNS ze zbiornikowców;
  - koordynowanie akcji zwalczania zagrożeń oraz zanieczyszczeń środowiska morskiego;
  - poszukiwanie oraz wydobywanie zagubionych substancji i towarów niebezpiecznych w opakowaniach;
  - zapobieganie przedostawania się olejów i HNS do środowiska morskiego.

Zadania te regulują dwie odrębne ustawy, rozporządzenia:

- ustawa o bezpieczeństwie morskim z 18 sierpnia 2011 r.;
- ustawa z dnia 16 marca 1995 r. o zapobieganiu zanieczyszczeniu morza przez statki; rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 8 sierpnia 2017 r. w sprawie sposobu organizacji zwalczania zagrożeń i zanieczyszczeń na morzu.

Tabela 2. Zadania Służby SAR

<b>Zadania w zakresie poszukiwania i ratowania życia ludzkiego na morzu</b>	<b>Zadania w zakresie zwalczania zagrożeń i zanieczyszczeń środowiska morskiego</b>
utrzymywanie ciągłej gotowości do przyjmowania i analizowania zawiadomień o zagrożeniu życia, a także utrzymywanie w gotowości sił i środków	utrzymywanie gotowości do przyjmowania zawiadomień o zagrożeniach i zanieczyszczeniach środowiska morskiego.

---

<sup>49</sup> z ang.: Hazardous and Noxious Substances – niebezpieczne i szkodliwe substancje oznaczające wszystkie substancje inne niż olejowe, które wprowadzone do środowiska morskiego mogą stworzyć zagrożenie dla zdrowia ludzkiego, niebezpiecznie oddziaływać na organizmy żywe i życie morskie, niszczyć urządzenia lub wpływać na inne wykorzystanie morza.

<b>Zadania w zakresie poszukiwania i ratowania życia ludzkiego na morzu</b>	<b>Zadania w zakresie zwalczania zagrożeń i zanieczyszczeń środowiska morskiego</b>
ratownictwa życia.	
planowanie, prowadzenie i koordynowanie akcji poszukiwawczych i ratowniczych.	utrzymywanie gotowości sił i środków do zwalczania zagrożeń i zanieczyszczeń środowiska morskiego.
współdziałanie podczas akcji poszukiwawczych i ratowniczych z wydzielonymi jednostkami organizacyjnymi Marynarki Wojennej, Straży Granicznej, Państwowej Straży Pożarnej, Policji, opieki zdrowotnej oraz innymi będącymi w stanie udzielić pomocy służbie SAR.	planowanie, prowadzenie i koordynacja akcji zwalczania zagrożeń i zanieczyszczeń na morzu.
współdziałanie z innymi systemami ratowniczymi funkcjonującymi na obszarze kraju.	współdziałanie z innymi służbami i systemami ratowniczymi funkcjonującymi na obszarze kraju.
współdziałanie z odpowiednimi służbami innych państw, w szczególności podczas akcji poszukiwawczych i ratowniczych.	współdziałanie z odpowiednimi służbami państw - stron Konwencji Helsińskiej.

*źródło: opracowanie własne na podstawie art. 117 ustawy z dnia 18 sierpnia 2011 r. o bezpieczeństwie morskim i w § 7 Rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 8 sierpnia 2017 r. w sprawie sposobu organizacji zwalczania zagrożeń i zanieczyszczeń na morzu*

Zasady funkcjonowania Służby SAR są określone w następujących dokumentach:

- regulaminie Organizacyjnym Służby SAR;
- regulaminie pogotowia SAR,
- Planie SAR oraz Krajowym Planie zwalczania zagrożeń i zanieczyszczeń środowiska morskiego.

Terytorialny zakres działania służby SAR jest zależny od ww. rodzaju zadań, które regulują odmienne konwencje międzynarodowe i przepisy krajowe.

Tabela 3. Terytorialny zakres działania Służby SAR a realizowane zadania

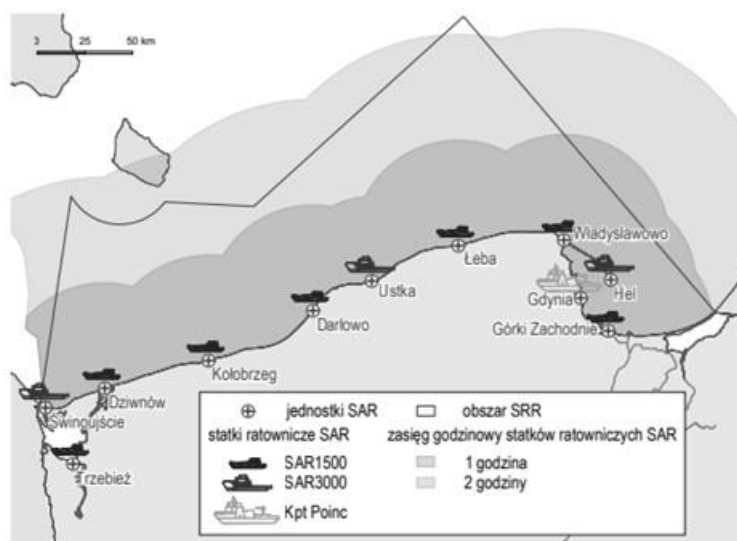
<b>Zadania w zakresie poszukiwania i ratowania życia ludzkiego na morzu</b>	<b>Zadania w zakresie zwalczania zagrożeń i zanieczyszczeń środowiska morskiego</b>
obszar polskiej odpowiedzialności SAR polski obszar SRR określają bilateralne porozumienia zawarte przez dyrektora MSPiR ze służbami SAR państw sąsiadujących z Polską na morzu (niemiecką, szwedzką i rosyjską SAR) lub umowy	obszary morskie RP - na które składają się: morskie wody wewnętrzne, morze terytorialne, strefa przyległa (która mieści się w granicach wyłącznej strefy ekonomicznej) i wyłączna strefa ekonomiczna

Nowe wyzwania i zagrożenia bezpieczeństwa morskiego w kontekście zadań Morskiej Służby Poszukiwania i Ratownictwa

Zadania w zakresie poszukiwania i ratowania życia ludzkiego na morzu	Zadania w zakresie zwalczania zagrożeń i zanieczyszczeń środowiska morskiego
zawarte na poziomie rządowym	

źródło: opracowanie własne na podstawie art. 117 ustawy z dnia 18 sierpnia 2011 r. o bezpieczeństwie morskim i w § 7 Rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 8 sierpnia 2017 r. w sprawie sposobu organizacji zwalczania zagrożeń i zanieczyszczeń na morzu

Zadania w zakresie poszukiwania i ratownictwa życia ludzkiego na morzu są realizowane przez Służbę SAR na polskim obszarze SRR<sup>50</sup>. Wskazana dyslokacja (rys. 3 - Dyslokacja jednostek MSPiR) ma duże znaczenie dla zdolności osiągnięcia najdalszych granic polskiego obszaru SRR w czasie nieznacznie przekraczającym 2 godziny od wyjścia statków ratowniczych z portów stacjonowania (rys. 4 - Maksymalny teoretyczny zasięg godzinowy statków SAR). Wpływ na osiąganie takich wyników ma także czas, który upłynął od odebrania alertu do odcumowania, (15 minut) oraz oczywiście czas podjęcia pierwszych czynności od odebrania alertu, (5 minut).<sup>51</sup>



<sup>50</sup> Polski obszar odpowiedzialności za ratownictwo morskie (z ang. Search and Rescue Region), wyznaczony w drodze porozumień bilateralnych z krajami graniczącymi z Polską na morzu. Od wschodu graniczy z rosyjskim SRR, od północy z e szwedzkim SRR, a od zachodu z niemieckim SRR. Morska granica w polskiego SRR odpowiada morskiej granicy obszaru Regionu Informacji Powietrznej (FIR Warszawa), który graniczy od wschodu z FIR Kaliningrad, od północy z FIR Sweden, a od zachodu z niemieckimi FIR/UIR.

<sup>51</sup> Zob. § 5 i 34 Regulaminu Pogotowia Służby SAR.

## Rys. 4. Maksymalny teoretyczny zasięg godzinowy statków SAR

źródło: *Funkcjonowanie systemu ratownictwa morskiego. Kontrola NIK. KIN.430.008.2021 Nr ewid. 177/2021/P/21/025/KIN. 03.02.2022 r. s. 34.*

Polski obszar odpowiedzialności za ratownictwo morskie określają bilateralne porozumienia zawarte przez dyrektora MSPiR ze służbami SAR państw sąsiadujących z Polską na morzu (niemiecką, szwedzką i rosyjską SAR) lub umowy zawarte na poziomie rządowym (tabela 4).

Tabela 4. Umowy rządowe i porozumienia operacyjne z państwami nadbałtyckimi w zakresie współdziałania w akcjach poszukiwania i ratownictwa na morzu

<b>Umowy rządowe i porozumienia operacyjne z państwami nadbałtyckimi w zakresie współdziałania w akcjach poszukiwania i ratownictwa na morzu</b>	
<b>Szczegół rządowy</b>	
Umowa z Rządem Królestwa Szwecji	Umowa między Rządem Rzeczypospolitej Polskiej a Rządem Królestwa Szwecji o współpracy w lotniczym i morskim poszukiwaniu i ratownictwie, sporządzona w Sztokholmie dnia 10 czerwca 1998 r.
Umowa z Rządem Federacji Rosyjskiej	Umowa między Rządem Rzeczypospolitej Polskiej a Rządem Federacji Rosyjskiej o współpracy w lotniczym i morskim poszukiwaniu i ratownictwie, sporządzona w Moskwie dnia 13 listopada 1996 r.
Umowa z Rządem Republiki Litewskiej	Umowa między Rządem Rzeczypospolitej Polskiej a Rządem Republiki Litewskiej o współpracy w morskim i lotniczym poszukiwaniu i ratownictwie, sporządzona w Wilnie dnia 19 października 2009 r.
<b>Szczegół operacyjny</b>	
Porozumienie ze Służbami Poszukiwania i Ratownictwa Królestwa Szwecji	Porozumienie Operacyjne o współpracy pomiędzy polskimi i szwedzkimi służbami odpowiedzialnymi za poszukiwanie i ratowanie życia ludzkiego na morzu, podpisane w Sztokholmie dnia 10 czerwca 1998 r.
Porozumienie ze Służbami Poszukiwania i Ratownictwa Republiki Federalnej Niemiec	Porozumienie Operacyjne dotyczące współpracy pomiędzy Służbami Poszukiwania i Ratownictwa Rzeczypospolitej Polskiej oraz Republiki Federalnej Niemiec w wypadku niebezpieczeństw morskich, sporządzone w Bremen dnia 26 kwietnia 1993 r.
Porozumienie ze Służbami Poszukiwania i Ratownictwa Królestwa Danii	Porozumienie Operacyjne dotyczące współpracy pomiędzy Służbami Poszukiwania i Ratownictwa Morskiego Rzeczypospolitej Polskiej i Królestwa Danii w wypadku niebezpieczeństw morskich, sporządzone w Gdyni dnia 22 kwietnia 1994 r.
<b>Pozostałe porozumienia operacyjne i protokoły</b>	
Protokół z Ministerstwem Transportu Federacji Rosyjskiej	Protokół podpisany pomiędzy Ministerstwem Transportu i Gospodarki Morskiej Rzeczypospolitej Polskiej a Ministerstwem Transportu Federacji Rosyjskiej w sprawie określe-

<b>Umowy rządowe i porozumienia operacyjne z państwami nadbałtyckimi w zakresie współdziałania w akcjach poszukiwania i ratownictwa na morzu</b>	
	nia rejonów poszukiwawczo-ratowniczych Rzeczypospolitej Polskiej i Federacji Rosyjskiej w zakresie poszukiwania i ratowania życia na morzu, sporządzony w Warszawie dnia 23 lutego 2000 r.
Umowa operacyjna z Ministerstwem Transportu Federacji Rosyjskiej	Umowa Operacyjna pomiędzy Ministerstwem Transportu i Gospodarki Morskiej Rzeczypospolitej Polskiej a Ministerstwem Transportu Federacji Rosyjskiej o wykonanie postanowień umowy między Rządem Rzeczypospolitej Polskiej a Rządem Federacji Rosyjskiej o współpracy w lotniczym i morskim poszukiwaniu i ratownictwie morskim w części dotyczącej poszukiwania i ratowania życia ludzkiego na morzu, sporządzona w Warszawie dnia 24 lutego 2000 r.

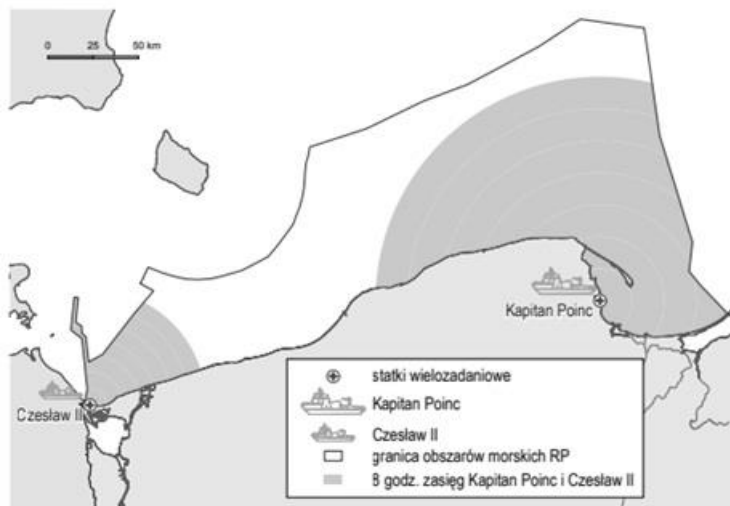
*źródło: Plan SAR (2014 r.) s. 9-10.*

Zadania w zakresie zwalczania zagrożeń i zanieczyszczeń są realizowane przez Morską Służbę Poszukiwania i Ratownictwa na obszarach morskich RP - na które składają się: morskie wody wewnętrzne, morze terytorialne, strefa przyległa (która mieści się w granicach wyłącznej strefy ekonomicznej) i wyłączna strefa ekonomiczna. Morska Służba Poszukiwania i Ratownictwa dysponuje tylko dwoma statkami do zwalczania zanieczyszczeń: statkiem wielozadaniowym *Kapitan Poinc*, stacjonującym w Gdyni oraz statkiem przeciwrozlewowym *Czesław II*, stacjonującym w Świnoujściu.<sup>52</sup> Ponadto Brzegowe Stacje Ratownicze, Morskie Ratownicze Centrum Koordynacyjne w Gdyni i Morskie Pomocnicze Centrum Koordynacyjne w Świnoujściu posiadają także zmagazynowane mobilne wyposażenie do zwalczania zanieczyszczeń środowiska morskiego.<sup>53</sup> Obszar odpowiedzialności Polski za usuwanie zanieczyszczeń na morzu obsługują więc dwa statki *Kapitan Poinc*, który rozwija 13 węzłów i *Czesław II* sporo wolniejszy bo rozwijający 8 węzłów. Takie osiągi i np. stan morza pow. 4°B powoduje, że dotarcie statku *Kapitan Poinc* do skrajnie oddalonych części obszarów morskich RP zajmuje ok. 20 godzin od wyjścia z portu w Gdyni. To znacząco ogranicza skuteczność usuwania zanieczyszczenia. Dane te wskazują, że Polska nie jest w stanie wypełnić Rekomendacji Konwencji Helsińskiej - HELCOM (rekomendacja nr 31/1) tj. zapewnienia gotowości do wypłynięcia pierwszej jednostki z miejsca stacjonowania w okresie do 2 godzin od zaalarmowania; osiągnięcia w czasie do 6 godzin od wypłynięcia dowolnego miejsca rozlewu w granicach obszarów odpowiedzialności kraju strony Konwencji; zapewnieniem dobrze zorganizowanej, adekwatnej i istotnej akcji na

<sup>52</sup> [Morska Służba Poszukiwania i Ratownictwa \(sar.gov.pl\)](http://sar.gov.pl) oraz [Morska Służba Poszukiwania i Ratownictwa \(sar.gov.pl\)](http://sar.gov.pl) (dostęp, 18.04.2022 r.).

<sup>53</sup> [Morska Służba Poszukiwania i Ratownictwa \(sar.gov.pl\)](http://sar.gov.pl) (dostęp, 18.04.2022 r.).

miejsu rozlewu tak szybko, jak to możliwe, jednakże w czasie nie przekraczającym 12 godzin w normalnych okolicznościach.<sup>54</sup> W niesprzyjających warunkach pozwala to na objęcie działaniami w czasie 8 godzin od zaalarmowania zaledwie ok. 51,4% powierzchni polskich obszarów morskich. Jest to zdecydowanie za mało (rys. 5 - Zasięg specjalnych statków do zwalczania zanieczyszczeń morza w ciągu 8 godz. od otrzymania powiadomienia o zanieczyszczeniu).



Rys. 5. Zasięg specjalnych statków do zwalczania zanieczyszczeń morza w ciągu 8 godz. od otrzymania powiadomienia o zanieczyszczeniu

źródło: *Funkcjonowanie systemu ratownictwa morskiego. Kontrola NIK. KIN.430.008.2021 Nr ewid. 177/2021/P/21/025/KIN. 03.02.2022 r. s. 36.*

Podsumowując działania Służby SAR w zakresie poszukiwania i ratowania życia ludzkiego na morzu jak i zwalczania zagrożeń i zanieczyszczeń środowiska morskiego w latach 2018–2021 (I kwartał) służba SAR przeprowadziła łącznie 1046 akcji, w tym w 2018 r. – 341, w 2019 r. – 327, w 2020 r. – 349 i w I kwartale 2021 r. – 29. Najwięcej akcji dotyczyło ratowania życia ludzkiego na morzu, przy czym zaobserwowano także szybszy wzrost ich liczby względem innych rodzajów akcji SAR (w 2018 r. stanowiły 41,9%, a w 2020 r. 49,9%). Łącznie przeprowadzono 466 akcji ratowania życia ludzkiego na morzu.<sup>55</sup> Analizując te dane należy także odnieść się do kompleksowego ujęcia tematu wypadków i ratownictwa morskiego zawartego w Roczniku statystycznym gospodarki morskiej 2021 (ujęto tam: liczbę zgłoszonych wypadków według sposobu rozpatrzenia; wypadki morskie według rodzaju; czynniki

<sup>54</sup> *Funkcjonowanie systemu ratownictwa morskiego. Kontrola NIK. KIN.430.008.2021 Nr ewid. 177/2021/P/21/025/KIN. 03.02.2022 r. s. 36.*

<sup>55</sup> *Funkcjonowanie systemu ratownictwa morskiego. Kontrola NIK. KIN.430.008.2021 Nr ewid. 177/2021/P/21/025/KIN. 03.02.2022 r. s. 44*

wywołujące wypadki i incydenty morskie; wypadki według typów statków; wypadki morskie według miejsc; przyczyny wypadków; jednostki ratownicze morskiej służby poszukiwania i ratownictwa; akcje ratownicze prowadzone przez morską służbę poszukiwania i ratownictwa; zwalczanie zagrożeń i zanieczyszczeń przez morską służbę poszukiwania i ratownictwa).<sup>56</sup>

Na zakończenie należy także zaznaczyć, że za ustanowienie i zapewnienie funkcjonowania systemu ratownictwa morskiego odpowiada minister właściwy ds. gospodarki morskiej, będący naczelnym organem administracji morskiej.<sup>57</sup> W kontekście realizacji zadań przez ministra właściwego do spraw gospodarki morskiej odnoszących się do opisywanych obszarów działania służby SAR należy wskazać odniesienia do budżetu państwa, w ramach budżetu zadaniowego. Sporządzany jest on w układzie funkcji, zadań, podzadań i działań budżetowych. Dla funkcji – Transport i infrastruktura transportowa (kod klasyfikacji budżetowej 19); zadanie - transport morski i żegluga śródlądowa (kod klasyfikacji budżetowej 19.3) wyróżniamy podzadanie: administracja morska, bezpieczeństwo żeglugi morskiej i ratownictwo morskie (kod klasyfikacji budżetowej 19.3.2) a w jego ramach działania:

- Bezpieczeństwo żeglugi (kod klasyfikacji budżetowej 19.3.2.1.).
- Ratowanie życia ludzkiego i zwalczanie zagrożeń na morzu (kod klasyfikacji budżetowej 19.3.2.5.).

Natomiast w ramach podzadania - ochrona brzegów i ograniczenie oddziaływania na środowisko morskie (kod klasyfikacji budżetowej 19.3.3.) znajduje się działanie - ochrona środowiska morskiego przed zanieczyszczeniami ze statków (kod klasyfikacji budżetowej 19.3.3.2.).<sup>58</sup> Podsumowuje to bardzo dobrze obszar zadaniowy Morskiej Służby Poszukiwania i Ratownictwa.

## WNIOSKI

Największym wyzwaniem dla Morskiej Służby Poszukiwania i Ratownictwa zgodnie z Strategiczną Koncepcją bezpieczeństwa morskiego Rzeczypospolitej Polskiej z 2017 r. jest dbałość o bezpieczeństwo morskie na Bałtyku, ze szczególnym uwzględnieniem organizacji ruchu morskiego, ratownictwa morskiego i ekologicznego w związku z rosnącym zatłoczeniem bałtyckich szlaków żeglugowych. Dlatego też istotnym jest dostosowanie sprzętowe

---

<sup>56</sup> Rocznik statystyczny gospodarki morskiej 2021; [Główny Urząd Statystyczny / Obszary tematyczne / Roczniki statystyczne / Roczniki Statystyczne / Rocznik Demograficzny 2020](#) (dostęp, 18.04.2022 r.) str. 193-200.

<sup>57</sup> art. 38 ust. 1 pkt 1 ustawy z dnia 21 marca 1991 r. o obszarach morskich Rzeczypospolitej Polskiej i administracji morskiej (tj. Dz. U. 2022 poz. 457).

<sup>58</sup> Katalog funkcji państwa, zadań, podzadań i działań budżetowych w: [2022 rok \(BZ\) - Ministerstwo Finansów - Portal Gov.pl \(www.gov.pl\)](#) (dostęp 15.04.2022 r.).

umożliwiającej skuteczną realizację zadań szczególnie w zakresie zwalczania zagrożeń i zanieczyszczeń środowiska morskiego. Mimo, że Morska Służba Poszukiwania i Ratownictwa w ramach realizacji zadań zwalczania zagrożeń i zanieczyszczeń od 2019 r. uzupełniła swój zasób o sprzęt mobilny tj.: ciężką pełnomorską zaporę przeciwolejąwą „Desmi Ro-Boom 1100” o długości 300 mb. wraz z osprzętem; zbieracz olejowy „Desmi DBD13-4 ULW”; zbiornik pływakowy Desmi o poj. 25 m<sup>3</sup> do czasowego magazynowania wód zaolejonych; lekką zaporę przeciwolejąwą „Harbo T-fence 25” przeznaczoną do prowadzenia akcji wewnątrz portu o łącznej długości 100 mb.; aluminiową łódź roboczą Alunautic o długości kadłuba 8,0 m, wyposażoną w urządzenie do zbierania zanieczyszczeń olejowych z powierzchni wody), jednak to wszystko stanowi zaledwie niewielkie wsparcie w stosunku do potrzeb. Najistotniejsza jest jednak budowa wielozadaniowego statku ratowniczego. W raportach częściowych ministra właściwego do spraw gospodarki morskiej o zagrożeniach bezpieczeństwa narodowego (od co najmniej 2012 roku), podnoszona była konieczność budowy wielozadaniowego statku ratowniczego. Do dnia dzisiejszego jednak problem ten nie został rozwiązany.

Dlatego też wyzwanie w postaci dbałości o bezpieczeństwo morskie na Bałtyku w zakresie ratownictwa ekologicznego, nie spełniło założeń dotyczących potrzeby rozwiązania tej sytuacji, nie podjęto stosownych działań i nie rozwiązano wyzwania. Można więc uznać że wyzwanie to przekształciło się w zagrożenie.

## BIBLIOGRAFIA

- [1] *Ustawa z dnia 4 września 1997 r. o działach administracji rządowej* (tj. Dz. U. z 2021 r. poz. 1893 z późn. zm.).
- [2] *Ustawa z dnia 21 marca 1991 r. o obszarach morskich Rzeczypospolitej Polskiej i administracji morskiej* (tj. Dz. U. 2022 poz. 457).
- [3] *Ustawa z dnia 18 sierpnia 2011 roku o bezpieczeństwie morskim* (tj. Dz. U. z 2022 r. poz. 515).
- [4] *Ustawa z dnia 31 sierpnia 2012 r. o Państwowej Komisji Badania Wypadków Morskich, definiuje wypadek morski* (tj. Dz. U. z 2019 poz. 1374).
- [5] *Rozporządzenie Ministra Żeglugi z dnia 12 marca 1970 w sprawie zadań i organizacji służby ratownictwa morskiego i brzegowego* (Dz. U. z 1970 r. Nr 6, poz. 53).
- [6] *Rozporządzenie Ministra Infrastruktury w sprawie szczegółowej organizacji Morskiej Służby Poszukiwania i Ratownictwa* (Dz. U. z 2001 r. Nr 157, poz. 1845).



- [7] *Uchwała nr 33/2015 Rady Ministrów z dnia 17.03.2015 r. w sprawie Polityki morskiej*
- [8] *Międzynarodowa Konwencja o poszukiwaniu i ratownictwie morskim sporządzona w Hamburgu dnia 27.04.1979 r. (Dz. U. z 1987 r. nr 27 poz. 184).*
- [9] *Umowa między Rządem Rzeczypospolitej Polskiej a Rządem Królestwa Szwecji o współpracy w lotniczym i morskim poszukiwaniu i ratownictwie, sporządzona w Sztokholmie dnia 10 czerwca 1998 r.*
- [10] *Umowa między Rządem Rzeczypospolitej Polskiej a Rządem Federacji Rosyjskiej o współpracy w lotniczym i morskim poszukiwaniu i ratownictwie, sporządzona w Moskwie dnia 13 listopada 1996 r.*
- [11] *Umowa między Rządem Rzeczypospolitej Polskiej a Rządem Republiki Litewskiej o współpracy w morskim i lotniczym poszukiwaniu i ratownictwie, sporządzona w Wilnie dnia 19 października 2009 r.*
- [12] *Porozumienie Operacyjne o współpracy pomiędzy polskimi i szwedzkimi służbami odpowiedzialnymi za poszukiwanie i ratowanie życia ludzkiego na morzu, podpisane w Sztokholmie dnia 10 czerwca 1998 r.*
- [13] *Porozumienie Operacyjne dotyczące współpracy pomiędzy Służbami Poszukiwania i Ratownictwa Rzeczypospolitej Polskiej oraz Republiki Federalnej Niemiec w wypadku niebezpieczeństw morskich, sporządzone w Bremen dnia 26 kwietnia 1993 r.*
- [14] *Porozumienie Operacyjne dotyczące współpracy pomiędzy Służbami Poszukiwania i Ratownictwa Morskiego Rzeczypospolitej Polskiej i Królestwa Danii w wypadku niebezpieczeństw morskich, sporządzone w Gdyni dnia 22 kwietnia 1994 r.*
- [15] *Protokół podpisany pomiędzy Ministerstwem Transportu i Gospodarki Morskiej Rzeczypospolitej Polskiej a Ministerstwem Transportu Federacji Rosyjskiej w sprawie określenia rejonów poszukiwawczo-ratowniczych Rzeczypospolitej Polskiej i Federacji Rosyjskiej w zakresie poszukiwania i ratowania życia na morzu, sporządzony w Warszawie dnia 23 lutego 2000 r.*
- [16] *Umowa Operacyjna pomiędzy Ministerstwem Transportu i Gospodarki Morskiej Rzeczypospolitej Polskiej a Ministerstwem Transportu Federacji Rosyjskiej o wykonanie postanowień umowy między Rządem Rzeczypospolitej Polskiej a Rządem Federacji Rosyjskiej o współpracy w lotniczym i morskim poszukiwaniu i ratownictwie morskim w części dotyczącej poszukiwania i ratowania życia ludzkiego na morzu, sporządzona w Warszawie dnia 24 lutego 2000 r.*

- [17] *Strategia obronności Rzeczypospolitej Polskiej z 2009 r.*, Wyd. MON Warszawa 2009.
- [18] *Biała Księga bezpieczeństwa narodowego Rzeczypospolitej Polskiej z 2013 r.*
- [19] *Strategia bezpieczeństwa narodowego Rzeczypospolitej Polskiej 2014 r.*
- [20] *Strategiczna Koncepcja bezpieczeństwa morskiego Rzeczypospolitej Polskiej z 2017 r.*;
- [21] *Funkcjonowanie systemu ratownictwa morskiego. Kontrola NIK. KIN.430.008.2021 Nr ewid. 177/2021/P/21/025/KIN. 03.02.2022 r.*; Warszawa, NIK 2022.
- [22] *Krajowy Plan Zarządzania Kryzysowego. Aktualizacja 2021/2022*
- [23] *Rocznik statystyczny gospodarki morskiej 2021*, Warszawa, Wyd. GUS 2021.
- [24] Gryz J., *Strategia bezpieczeństwa narodowego Polski*, red. nauk. J. Gryz, Wyd. PWN, Warszawa 2013.
- [25] Korycki S. *System bezpieczeństwa Polski*, Wyd. AON, Warszawa 1994.
- [26] Koziej S. *Między piekłem a rajem. Szare bezpieczeństwo na progu XXI wieku*. Wyd. Adam Marszałek. Toruń 2006.
- [27] Makowski A. *Bezpieczeństwo granic morskich UE*. (w): *Kwartalnik Bellona*, Wyd. MON nr 2/2017, s. 11-21.
- [28] Szubrycht T., *Współczesne aspekty bezpieczeństwa państwa*, Zeszyt Naukowy, Nr 4(167), AMW, Gdynia 2006.
- [29] Szubrycht T., *Leksykon bezpieczeństwa morskiego. 100 podstawowych pojęć*. Red. nauk. T. Szubrycht, Wyd. C.H.Beck, Warszawa 2016.
- [30] Zięba R., *Bezpieczeństwo międzynarodowe po zimnej wojnie*. Red. nauk. Zięba R. Wyd. Akademickie. Warszawa 2008.
- [31] Zięba R., *Instytucjonalizacja bezpieczeństwa europejskiego*, Warszawa 2001.
- [32] Zięba R., *Instytucjonalizacja bezpieczeństwa europejskiego. Koncepcje – struktury – funkcjonowanie*, Wyd. Scholar, Warszawa 1999.
- [33] [Bezpieczeństwo morskie - Ministerstwo Infrastruktury - Portal Gov.pl \(www.gov.pl\)](http://www.gov.pl)
- [34] [Główny Urząd Statystyczny / Obszary tematyczne / Roczniki statystyczne / Roczniki Statystyczne / Rocznik Demograficzny 2020](#)

[35] [KPZKA2022 - czesc A \(7\).pdf](#); [KPZKB2022 - czesc B \(7\).pdf](#)

[36] [2022 rok \(BZ\) - Ministerstwo Finansów - Portal Gov.pl \(www.gov.pl\)](#)

[37] [Morska Służba Poszukiwania i Ratownictwa \(sar.gov.pl\)](#)

## TITLE OF THE PAPER

### ABSTRACT

The aim of this study is to identify the challenges and threats to the maritime security of the Baltic Sea area, existing so far, and threats in new versions. The threats and challenges in this area have a negative impact on the marine environment as well as on shipping. Hence, there is a need for concrete actions to be implemented by specific components of the naval forces. The study indicates the tasks of the Maritime Search and Rescue Service, the essence of which will be to counteract various threats at sea, starting from emergency towing of damaged ships, rescue assistance, extinguishing fires on ships, fighting oil threats at sea as well as searching and rescuing survivors, providing them with medical assistance. , to act as a coordination center for rescue operations and other emergencies at sea.

Keywords: maritime safety, challenges, threats, sea rescue