

Systemy Logistyczne Wojsk
Zeszyt 54 (2021)
ISSN 1508-5430, s. 25-42
DOI: 10.37055/slw/140383

Military Logistics Systems
Volume 54 (2021)
ISSN 1508-5430, pp. 25-42
DOI: 10.37055/slw/140383



Instytut Logistyki
Wydział Bezpieczeństwa, Logistyki i Zarządzania
Wojskowa Akademia Techniczna
w Warszawie

Institute of Logistics
Faculty of Security, Logistics and Management
Military University of Technology
in Warsaw

Bezpieczeństwo morskie państwa jako kategoria typologiczna bezpieczeństwa narodowego

Maritime State Safety as a Typological Category of National Security

Marcin Zięcina

m.ziecina@amw.gdynia.pl; ORCID: 0000-0002-0669-7051
Akademia Marynarki Wojennej, Katedra Operacji Morskich, Zakład Wsparcia

Krzysztof Ficoń

krzysztof.ficon@wp.pl; ORCID: 0000-0002-9153-474X
Akademia Marynarki Wojennej, Katedra Operacji Morskich, Zakład Wsparcia

Wojciech Sokołowski

w.sokolowski@amw.gdynia.pl; ORCID: 0000-0002-5377-4961
Akademia Marynarki Wojennej, Katedra Operacji Morskich, Zakład Wsparcia

Abstrakt. Celem artykułu jest przedstawienie oryginalnego podejścia do problematyki modelowania bezpieczeństwa morskiego, które powszechnie jest traktowane jako jedna z wielu kategorii dominującego w teorii i praktyce bezpieczeństwa narodowego. We wstępie zarysowano elementy teorii bezpieczeństwa i podstawowe jego definicje. Podjęto także dyskusję na temat niekończącego się problemu rozłączności/tożsamości bezpieczeństwa narodowego i bezpieczeństwa państwa. Dla bezpieczeństwa morskiego zostały wyspecyfikowane zasadnicze rodzaje zagrożeń powodujących jego destrukcję. Szczególną uwagę zwrócono na wielowymiarowość bezpieczeństwa morskiego i związane z tym podziały typologiczne oraz konsekwencje prawno-międzynarodowe. Należy także wskazać, zgodnie z którymi bezpieczeństwo morskie jest uważane za pojęcie wieloznaczne, o znaczeniu ogólnosięciowym i transgranicznym. Odnosi się ono do całego środowiska morskiego, będącego kategorią wspólną dla wszystkich uczestników życia międzynarodowego. Określa ono ogólne warunki korzystania z przestrzeni i obszarów morskich przez różne podmioty krajowe, międzynarodowe, a także komercyjne, publiczne i niepubliczne – zgodnie z pewnymi zasadami przestrzegającymi uniwersum bezpieczeństwa. W zakończeniu wskazano główne podmioty i organa administracyjne kształtujące wymagane standardy bezpieczeństwa w wymiarze krajowym i międzynarodowym. Główna teza pracy orzeka, iż bezpieczeństwo morskie jako kategoria rodzajowa bezpieczeństwa narodowego w istotny sposób wpływa na wiele rodzajów bezpieczeństwa przedmiotowego, a tym samym na ogólny poziom bezpieczeństwa narodowego każdego państwa nadbrzeżnego.

W dobie globalizacji bezpieczeństwo morskie tych państw, obok bezpieczeństwa ekonomicznego, społecznego, gospodarczego, informacyjnego, energetycznego i wielu innych, jest jednym z kluczowych komponentów bezpieczeństwa narodowego i bezpieczeństwa państwa.

Słowa kluczowe: bezpieczeństwo morskie, zagrożenia bezpieczeństwa morskiego, organa administracyjne, organizacje międzynarodowe, konwencje i kodeksy międzynarodowe

Abstract. The aim of the article is to present an original approach to the issue of maritime security modeling, which is commonly treated as one of the many categories dominant in the theory and practice of national security. Elements of the theory of security and its basic definitions are initially outlined. There was also a discussion on the endless problem of severability / identity of national security and state security. For the eponymous maritime security, the basic types of threats causing its destruction have been specified. Particular attention was paid to the multidimensionality of maritime security and the related typological divisions and legal and international consequences. The underlying rationale for considering maritime safety as an ambiguous concept with global and transboundary relevance has been outlined. It relates to the entire marine environment, which is a category common to all participants in international life. It defines the general conditions for the use of sea space and areas by various national, international, commercial, public and non-public entities – in accordance with certain rules respecting the security universe. The conclusion indicates the main entities and administrative bodies shaping the required safety standards in the national and international dimension. The main thesis of the work states that maritime security, as a generic category of national security, has a significant impact on many types of subject security, and thus on the general level of national security of each coastal state. In the era of globalization, the maritime security of these countries, along with economic, social, economic, information, energy and many other securities, is one of the key components of national security and state security.

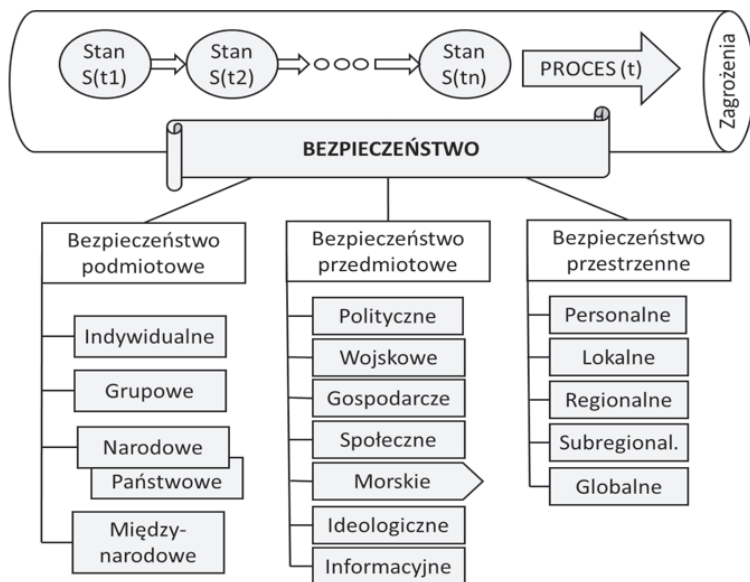
Keywords: maritime safety, maritime security threats, administrative bodies, international organizations, international conventions and codes

Wstęp

Bezpieczeństwo jest naczelną potrzebą człowieka, jest także podstawową potrzebą państw, narodów i systemów międzynarodowych, a jego brak powoduje niepokój i poczucie zagrożenia i niepewności, w szczególnym przypadku może prowadzić do sytuacji konfliktowych i stanu wojny. Niemal wszystkie definicje encyklopedyczne pojęcie bezpieczeństwa utożsamiają z brakiem zagrożeń, co daje przekonanie o wolności i spokoju, a jednocześnie pozwala na realizację własnych zamierzeń i planów. Bezpieczeństwo może więc być postrzegane dychotomicznie – jako negatywny proces zwalczania zagrożeń i pozytywna perspektywa kreowania własnych wizji i planów rozwojowych. Przez długie wieki dominowało podejście negatywne i związana z nim konieczność konfrontacji i przeciwstawienia się ewentualnym wyzwaniom i zagrożeniom, bardzo często politycznym i militarnym (Ficoń, 2020, s. 95-98). Dopiero zakończenie zimnowojennej konfrontacji dwóch bloków politycznych pozwoliło na budowanie pozytywnego bezpieczeństwa opartego na perspektywicznych wizjach rozwojowych i wzajemnej, obopólnie korzystnej współpracy politycznej, gospodarczej, kulturowej i społecznej.

Współczesne bezpieczeństwo jest postrzegane w szerokiej perspektywie społecznej – od bezpieczeństwa personalnego jednostki, poprzez rozmaite grupy społeczne i narody, aż do poziomu całej społeczności światowej. W ogólności bezpieczeństwo jest odnoszone do struktur podmiotowych i przedmiotowych, gwarantując im spokojne trwanie, przetrwanie i rozwój. Niekiedy bezpieczeństwo przedmiotowe jest traktowane jako narzędzie do zapewnienia nadrzędnego bezpieczeństwa podmiotowego. Jednocześnie powszechnie przyjmuje się, że bezpieczeństwo ma charakter dualny – stanowo-procesowy, z jednej strony to chwilowy stan (błogostan) bezpieczeństwa/niebezpieczeństwa, z drugiej to ciągły proces zmierzający do budowania chwiejnego stanu bezpieczeństwa, o który nieustannie trzeba zabiegać.

Wieloaspektowe i transdyscyplinarne pojęcie bezpieczeństwa jest bardzo różnorodnie i niejednoznacznie określone w literaturze naukowej. Przykładowo, dla J. Bralczyka uniwersalna definicja bezpieczeństwa to: „ogół warunków i instytucji chroniących państwo i obywateli przed zjawiskami groźnymi dla ładu prawnego, a także ochrona ustroju przed zamachami na podstawowe instytucje państwa” (Bralczyk, 2005, s. 448). Zdaniem M. Brzezińskiego, przez bezpieczeństwo rozumie się: „stan, w którym członkowie wspólnoty państwowej nie odczuwają zagrożenia lub lęku ze strony organów państwa lub innych państw; stan pewności i zabezpieczenia; stan wolności od niepokoju, zagrożenia, strachu, niebezpieczeństwa, ataku albo poczucia zagrożenia ze strony niestabilnego porządku; swobodę działania, której nie towarzyszy poczucie zagrożenia” (Brzeziński, 2009, s. 22).



Rys. 1. Przykładowe typologie bezpieczeństwa

Źródło: Opracowanie własne na podstawie Zięba, 1999, s. 25

Istnieje wiele uniwersalnych typologii bezpieczeństwa, a najbardziej ogólna wyodrębnia: bezpieczeństwo podmiotowe, przedmiotowe i przestrzenne (Zięba, 1999, s. 25). W obrębie bezpieczeństwa podmiotowego wyróżnia się m.in. bezpieczeństwo indywidualne, grupowe, narodowe (państwowe) i międzynarodowe. Znacznie bardziej są rozbudowane podziały typologiczne bezpieczeństwa przedmiotowego, wśród których można przykładowo wyróżnić bezpieczeństwo: polityczne, wojskowe, gospodarcze, społeczne, ideologiczne, informacyjne czy morskie. Kryterium przestrzenne dzieli bezpieczeństwo na personalne, lokalne, regionalne, subregionalne i globalne.

Zaprezentowane na rysunku 1 typologie to jedynie skromna egzemplifikacja rozmaitych podziałów prowadzonych na potrzeby badań teoretycznych i zastosowań praktycznych. Tytułowe bezpieczeństwo morskie należy do kategorii bezpieczeństwa przedmiotowego, które jest jedną z wielu typologii bezpieczeństwa narodowego odnoszonego też do bezpieczeństwa państwa.

Bezpieczeństwo narodowe a bezpieczeństwo państwa

Złożona problematyka bezpieczeństwa morskiego jest najczęściej rozpatrywana jako jedna z przedmiotowych kategorii bezpieczeństwa narodowego, które w literaturze często jest utożsamiane wprost z bezpieczeństwem państwa. O równoważności lub rozłączności obu kategorii bezpieczeństwa narodowego i bezpieczeństwa państwa w literaturze prowadzone są rozległe dysputy – nie tylko teoretyczne. I ciągle w tej kwestii nie ma jednoznacznie ustalonego stanowiska. Odrębność i rozłączność obu tych kategorii lansuje m.in. S. Koziej, kiedy twierdzi, że: „Bezpieczeństwo narodowe (narodu) i bezpieczeństwo państwowe (państwa) – to ściśle biorąc różne kategorie pojęciowe. Jednak z punktu widzenia praktycznego, na obecnym etapie rozwoju historycznego (epoka państw narodowych), można umownie traktować oba terminy jako tożsame. Taka praktyka występuje w polskim systemie prawnym, gdzie konstytucja mówi raz o bezpieczeństwie państwa (Rzeczypospolitej Polskiej), a innym razem o bezpieczeństwie narodowym (ustanawiając np. Radę Bezpieczeństwa Narodowego)” (Koziej, 2011, s. 20). Jednocześnie dość powszechnie w literaturze polskiej, również w nazewnictwie konstytucyjnym, bezpieczeństwo narodowe utożsamiane jest z bezpieczeństwem państwa. W art. 135 Konstytucji Rzeczypospolitej Polskiej zawarto stwierdzenie, że Rada Bezpieczeństwa Narodowego jest organem doradczym Prezydenta RP w zakresie bezpieczeństwa państwa.

Dominujące w literaturze politologicznej bezpieczeństwo narodowe może być przykładowo zdefiniowane jako:

- „Bezpieczeństwo narodowe – stan świadomości społecznej, w którym istniejący poziom zagrożeń, dzięki posiadanym zdolnościom obronnym, nie budzi obaw, lęku o zachowanie (osiągnięcie) uznanych wartości” (Rutkowski, 1995, s. 30).

- „Bezpieczeństwo narodowe – jest nie tylko ochroną narodu i terytorium przed fizyczną napaścią, lecz również ochroną – za pomocą różnych środków – żywotnych interesów ekonomicznych i politycznych, których utrata zagroziłaby żywotności i podstawowym wartościom państwa” (Taylor, Taylor, 1981, s. 7).
- „Bezpieczeństwo narodowe – stan osiągnięty w wyniku odpowiednio zorganizowanej obrony i ochrony przed zagrożeniami zewnętrznymi i wewnętrznymi, określony stosunkiem potencjału obronnego do skali zagrożeń” (Słownik, 2002, s. 17).

Z kolei pojęcie bezpieczeństwa państwa może być zdefiniowane jako:

- „Bezpieczeństwo państwa – to taki rzeczywisty stan stabilności wewnętrznej i suwerenności państwa, który odzwierciedla brak lub występowanie jakichkolwiek zagrożeń (w sensie zaspokajania podstawowych potrzeb egzystencjalnych i behawiorystycznych społeczeństwa oraz traktowania państwa jako suwerennego podmiotu w stosunkach międzynarodowych)” (Dworecki, 2002, s. 16).
- „Bezpieczeństwo państwa – stan, w którym brak jest zagrożeń dla istnienia państwa oraz jego demokratycznego ustroju. Bezpieczeństwo państwa obejmuje w swym zakresie dyrektywę dbania o jego suwerenność, integralność terytorialną i potencjał obronny, nawet gdy nie występuje zagrożenie ze strony innych państw lub terrorystów” (Karp, 2009, s. 108-109).

Bezpieczeństwo współczesnego państwa w ogólności rozpatruje się w wymiarze wewnętrznym i zewnętrznym, choć coraz częściej można spotkać się z opinią, że we współczesnym zglobalizowanym świecie ta dychotomia traci znaczenie i sens. „Bezpieczeństwo państwa jest najczęściej odnoszone do jego funkcji zewnętrznej, której istotą jest gwarancja bezpieczeństwa zewnętrznego, głównie militarnego państwa na arenie międzynarodowej. Chroni ona suwerenność narodową i niepodległość państwową i jest realizowana przede wszystkim za pomocą odpowiedniej polityki zagranicznej, doktryny obronnej i narodowych sił zbrojnych” (Wiśniewski, 2013, s. 37). W obecnej dobie bezpieczeństwo państwa może być postrzegane tylko w szerokim kontekście bezpieczeństwa międzynarodowego jako jeden z wielu komponentów międzynarodowej przestrzeni bezpieczeństwa. Żadne z państw nie może dziś myśleć o własnym bezpieczeństwie narodowym samolubnie, w oderwaniu od pewnego kontekstu geopolitycznego i sąsiedztwa międzynarodowego.

Najczęściej bezpieczeństwo państwa, a także bezpieczeństwo narodowe jest analizowane w dwóch wymiarach – jako bezpieczeństwo wewnętrzne i zewnętrzne. Obie te kategorie na zasadzie pewnej rozdzielności i spójności wzajemnie się uzupełniają, tworząc monolit bezpieczeństwa narodowego państwa. Dychotomiczny podział bezpieczeństwa państwa – na wewnętrzny i zewnętrzny – logicznie i semantycznie jest zasadny, ale wymaga elastycznej interpretacji, zwłaszcza obecnie, w czasach globalizacji i wielkiej dynamiki stosunków międzynarodowych.

Odniesienie problematyki bezpieczeństwa państwa do wymiaru wewnętrznego oraz zewnętrznego zostało wymuszone poprzez rodzajowe zagrożenia pojawiające się w tych obszarach. Celem sprostania tym wyzwaniom państwo było zmuszone zorganizować prakseologiczny system bezpieczeństwa, który – jak zauważył Z. Kulisz – „powinien zapewniać z jednej strony, stabilność bytu narodu w trwałych granicach państwa polskiego (podsystem bezpieczeństwa zewnętrznego), a z drugiej, przeciwdziałać wszelakim zagrożeniom mogącym ograniczać lub uniemożliwić swobodny i stabilny rozwój w głównych dziedzinach życia społecznego (podsystem bezpieczeństwa wewnętrznego)” (Kulisz, 2009, s. 41).

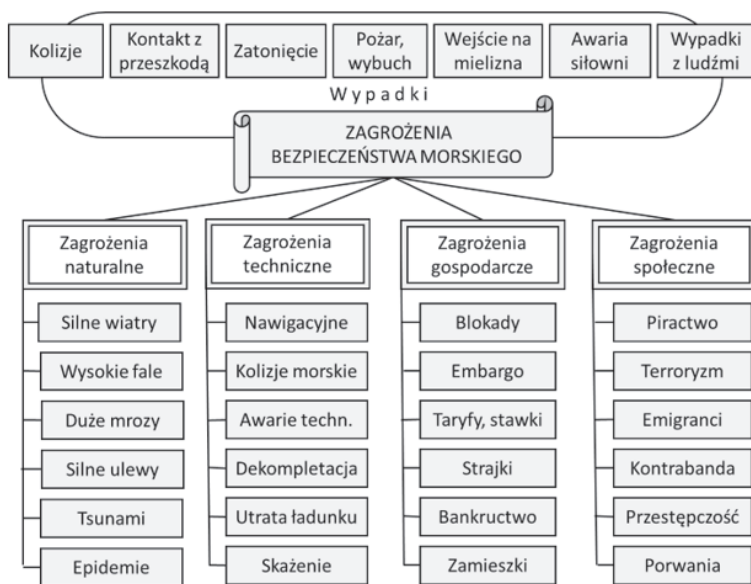
Biorąc pod uwagę kontrowersje związane z pojęciem bezpieczeństwa narodowego i bezpieczeństwa państwa, przedmiotowe bezpieczeństwo morskie jest również definiowane i analizowane w różnych kontekstach i może być rozpatrywane zarówno na gruncie nauk politologicznych, jak i ekonomicznych, a nawet społecznych. W ostatnich czasach coraz większy udział w kształtowaniu wszelakich kategorii bezpieczeństwa przypisuje się ekonomii, stąd uznawany coraz powszechniej trend do ekonomizacji bezpieczeństwa, albowiem stan rozwoju gospodarki w znacznym stopniu determinuje narodowe, a także sektorowe strategie utrzymania bezpieczeństwa na pożądanym poziomie (Ficoń, 2019, s. 83-85). Trend ten dotyczy także bezpieczeństwa morskiego, zwłaszcza bezpieczeństwa morskiego państwa. Innym zjawiskiem stymulującym strategię bezpieczeństwa morskiego jest konieczność uwzględnienia uwarunkowań środowiska naturalnego i płynących stąd dwukierunkowych zagrożeń – ze strony cywilizacji dla środowiska naturalnego i z naturalnych sił przyrody dla realnych standardów bezpieczeństwa. W tym kontekście mówi się bardzo poważnie o bezpieczeństwie ekologicznym, zwłaszcza w odniesieniu do środowiska morskiego. Dlatego coraz większy udział w kształtowaniu bezpieczeństwa morskiego przypisuje się dziś problematyce zrównoważonego rozwoju i związanym z nim działaniom na rzecz ochrony naturalnego środowiska morskiego, oraz płynących stąd wyzwań dla realizacji skutecznych strategii bezpieczeństwa morskiego.

Zagrożenie bezpieczeństwa morskiego

Bezpieczeństwo jest funkcją odwrotnie monotoniczną wobec zagrożeń – im większy jest poziom zagrożeń, tym relatywnie mniejsze jest bezpieczeństwo i odwrotnie. Pierwotną, zmienną niezależną tej funkcji są wyzwania i zagrożenia, a zmienną zależną jest bezpieczeństwo podmiotu lub przedmiotu, a także stanu lub procesu. Jak wiadomo nierozwiązane na czas wyzwania przekształcają się w zagrożenia hipotetyczne i realne, które powodują destrukcję bezpieczeństwa i są jego pierwotną przyczyną. Zagrożenia w ogólności definiowane są na wiele sposobów, np. jako: „Z jednej strony to pewien stan psychiczny lub świadomościowy wywołany postrzeżeniem

zjawisk, które subiektywnie ocenia się jako niekorzystne lub niebezpieczne, z drugiej strony czynniki obiektywne powodujące stany niepewności i obaw” (Korycki, 1994, s. 54). R. Grocki pod pojęciem zagrożenia rozumie: „potencjalne, katastrofalne fizyczne zdarzenie, zjawisko albo ludzka działalność, która może powodować, utratę życia albo zdrowia, zniszczenie majątku, społeczne i gospodarcze zakłócenia i degradację środowiska” (Grocki, 2012 s. 24). Z kolei T. Leszczyński zagrożenie odnosi do: „wyzwania, któremu nie przeciwdziałano skutecznie we właściwym czasie i które nie zostało (dotychczas) rozwiązane” (Leszczyński, 2004, s. 51).

W odniesieniu do środowiska morskiego zagrożenie może być zdefiniowane jako: „potencjalna sytuacja grożąca życiu ludzkiemu, zdrowiu, mieniu lub środowisku morskiemu” (Kopacz, Morgaś, Urbański, 2008, s. 57). W tym przypadku destrukcyjny potencjał zagrożeń niesie niebezpieczeństwo dla życia i zdrowia ludzkiego, a także dla statku i znajdującego się na nim ładunku, a niekiedy również dla naturalnego środowiska morskiego. Ogół zagrożeń godzących w bezpieczeństwo morskie można tradycyjnie podzielić na cztery zasadnicze grupy obejmujące (Ficoń, 2007, s. 79): zagrożenia naturalne, techniczne, gospodarcze i społeczne. Typologię tę dopełniają zawsze zagrożenia losowe, których przyczyny i skutki nie zawsze mogą być jednoznacznie ustalone. Każda z wymienionych grup rodzajowych dzieli się przykładowo na szereg kategorii, których katalog trudny jest do enumeratywnego wyczerpania. Przykładową specyfikację poszczególnych grup zagrożeń przedstawia rysunek 2.



Rys. 2. Klasyfikacja zasadniczych zagrożeń bezpieczeństwa morskiego

Źródło: Opracowanie własne

Zagrożenia, a konkretnie ich negatywne skutki, mogą oddziaływać na ludzi, w tym na załogi, statki i inne obiekty hydrotechniczne, przewożony ładunek, a także na infrastrukturę portową oraz środowisko morskie. Szczególnie niebezpieczne są przypadki skażenia chemicznego środowiska morskiego, gdyż usuwanie ich skutków pociąga za sobą z reguły ogromne koszty i jest bardzo groźne i długotrwałe dla całego ekosystemu środowiska morskiego.

W procesie badań bezpieczeństwa morskiego jedną z bardziej typowych form zagrożeń są wypadki i różne zdarzenia morskie spowodowane najczęściej wadliwą działalnością człowieka, awariami technicznymi lub innymi przyczynami losowymi. Wypadek morski to niezamierzone wydarzenie powodujące śmierć, okaleczenie człowieka, utratę okrętu lub jego uszkodzenie względnie szkodę wyrządzoną w środowisku morskim. Wypadki morskie są klasyfikowane zgodnie z nomenklaturą stosowaną w towarzystwach ubezpieczeniowych i dzielą się na następujące typy: kolizje, kontakt z przeszkodą, zatonięcie, pożar/wybuch, uszkodzenie kadłuba, uszkodzenie w maszynowni, straty wojenne, wejście na mieliznę, wyciek ropy, nieszczęśliwe wypadki z ludźmi, inne nieszczęśliwe wypadki (Kopacz, Morgaś, Urbański, 2008, s. 57).

Zasadniczą przyczyną wypadków morskich są błędy popełnione przez człowieka, w tym załogę, oraz różne losowe zdarzenia, takie jak: błędy nawigacyjne, awarie i działania sił przyrody. Morze to jeden z najgroźniejszych żywiołów, z jakim spotyka się człowiek, stąd skala i skutki zagrożeń mogą być krytyczne, trudne do przewidzenia. Dlatego problematyka bezpieczeństwa morskiego odgrywa tak wielką rolę we współczesnej cywilizacji, dla której morze od zamierzchłych czasów było najważniejszą arterią komunikacyjną i jednym z czynników postępu cywilizacyjnego, a obecnie jest areną wielokierunkowej globalizacji gospodarczej, politycznej i społecznej.

Do skutecznego zwalczania zagrożeń i ich niepożądanych skutków poszczególne podmioty krajowe i międzynarodowe powołują odpowiednie organizacje, służby i straże oraz wydzielają niezbędne siły i środki odpowiedzialne za utrzymanie bezpieczeństwa morskiego na pożądanym poziomie. Za uniwersalne transgraniczne bezpieczeństwo morskie odpowiadają specjalistyczne organizacje międzynarodowe, które przygotowują niezbędne uregulowania legislacyjne i wydają stosowane konwencje, standardy i kodeksy. Bezpieczeństwo morskie państwa pozostaje w wyłącznej gestii państwa nadbrzeżnego, które do działań operacyjnych powołuje specjalną administrację morską wyposażoną w odpowiednie regulacje prawne oraz niezbędne siły i środki.

Wielowymiarowość bezpieczeństwa morskiego

Bezpieczeństwo rozpatrywane w środowisku morskim składa się z dwóch wzajemnie przenikających się komponentów, definiowanych jako *Maritime Safety* oraz *Maritime Security*, którym w języku polskim odpowiadają pojęcia: *bezpieczeństwo morskie* i *bezpieczeństwo morskie państwa*. Na wstępie należy ustosunkować się do

tych dwóch bliskoznacznych kategorii pojęciowych, dotyczących bezpieczeństwa morskiego i bezpieczeństwa morskiego państwa, które zdaniem T. Szubrychta nie są tożsame, ani identyczne. Według tego autora: „Bezpieczeństwa morskiego państwa nie należy więc utożsamiać z bezpieczeństwem morskim, a różnica nie polega jedynie na dołączeniu do słów «bezpieczeństwo morskie» dodatkowego wyrazu «państwa» (Szubrycht, 2006, s. 96).

W literaturze światowej można dostrzec zróżnicowane podejście do terminu „bezpieczeństwo morskie” – ma on odmienne znaczenie w zależności od tego, kto go używa i w jakim kontekście. Jest on interpretowany inaczej przez *International Maritime Organization* (IMO) czy *European Maritime Safety Agency* (EMSA). Pojęcie *Maritime Security* odnosi się do ochrony przed bezprawnymi aktami przemocy na morzu (konwencja SOLAS, kodeks ISPS). Termin *Maritime Safety* służy do określenia poziomu akceptowalnych warunków wpływających na działalność ludzką na morzu (zapobiegają i minimalizują niebezpieczne zjawiska związane z tą działalnością), a także ochronę środowiska morskiego przed zanieczyszczeniami, których źródłem jest ta działalność (Makowski, 2013, s. 179).

Pojęcie bezpieczeństwa morskiego można zdefiniować następująco: jest 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” (Kopacz, Morgaś, Urbański, 2006).

W *Leksykonie bezpieczeństwa morskiego* termin bezpieczeństwo morskie definiowany jest dwukrotnie jako: „1) Bezpieczeństwo życia, zdrowia i mienia od zagrożeń na morzu generowanych zarówno fizyczno-geograficznymi, jak i operacyjnymi warunkami środowiska morskiego, a także bezpieczeństwo tego środowiska od zanieczyszczeń będących produktem ubocznym działalności ludzkiej na morzu oraz na obszarze zlewnisk akwenów morskich. 2) Subiektywna ocena poziomu zagrożeń i wyzwań odnoszących się do działalności ludzkiej na akwenach morskich, która jest efektem technologicznej, proceduralnej oraz osobowej niedoskonałości, na którą nakładają się warunki hydrometeorologiczne. Obejmuje ona m.in. bezpieczeństwo życia i mienia, środowiska naturalnego, nawigacyjne oraz pozyskiwania zasobów naturalnych” (Szubrycht, 2008, s. 20).

Operacyjno-taktyczny leksykon morski bezpieczeństwo morskie dodatkowo określa jako: „taki stan warunków na morzu przy którym zagrożenie dla zdrowia, życia i mienia oraz środowiska morskiego nie przekracza akceptowalnego poziomu ryzyka” (Sołkiewicz, 2012, s. 86). Bezpieczeństwo morskie państwa leksykon ten definiuje jako: „proces (stan), w którym możliwe jest przeciwstawienie się lub minimalizowanie wszystkich rodzajów wyzwań i zagrożeń na akwenach morskich” (Sołkiewicz, 2012, s. 86).

W podobnej formule bezpieczeństwo morskie definiuje Ministerstwo Gospodarki Morskiej i Żegluga Śródlądowej: „Bezpieczeństwo morskie to bezpieczeństwo życia, zdrowia i mienia od zagrożeń środowiskowych i eksploatacyjnych, które niesie za sobą żegluga morska” (<https://mgm.gov.pl>, 2019). Według *Strategicznej koncepcji bezpieczeństwa morskiego RP* bezpieczeństwo morskie oznacza: „przeciwstawianie się lub minimalizowanie subiektywnie ocenianych zagrożeń i wyzwań odnoszących się do działalności ludzkiej na akwenach morskich, które są efektem technicznej, proceduralnej oraz osobowej niedoskonałości, na którą nakładają się warunki hydrometeorologiczne” (Biernat, Kwaśniewska-Wróbel, Skowron (red.), 2017, s. 73).

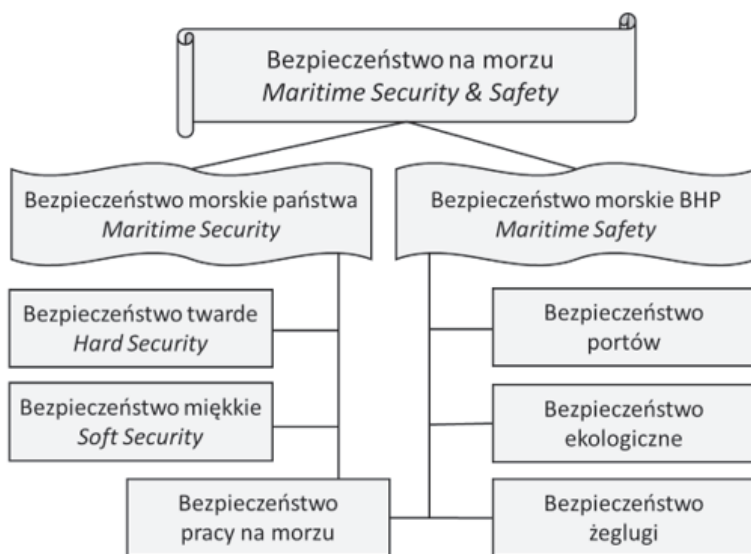
Sprzężony termin bezpieczeństwo morskie państwa w *Leksykonie bezpieczeństwa morskiego* jest definiowany także dwukrotnie jako: „1) Zespół przedsięwzięć podejmowanych przez państwo w celu zabezpieczenia swoich interesów na obszarze morza otwartego, wyłącznej strefy ekonomicznej, wód terytorialnych i wewnętrznych oraz w pasie nadmorskim. Niekiedy obejmuje także akweny (terytoria), które podlegają jego jurysdykcji politycznej (bazy morskie) lub ekonomicznej (koncesje na wydobywanie bogactw naturalnych, eksploatacji łowisk, itp.). Pojęcie to zawiera w sobie także możliwości państwa w zakresie przeciwdziałania zagrożeniom zewnętrznym poprzez tworzenie sojuszy (sfera polityczna i militarna), a wewnętrznym poprzez egzekwowanie prawa narodowego i międzynarodowego (sfera policyjna). 2) Proces (stan), w którym możliwe jest przeciwstawienie się lub minimalizowanie wszystkich wyzwań i zagrożeń na akwenach morskich. Ma ono na celu zapewnienie efektywnego egzekwowania obowiązujących postanowień prawa (krajowego i międzynarodowego) oraz integralności terytorialnej obszarów morskich znajdujących się pod jurysdykcją państwa. Jego zagwarantowanie ma również stworzyć warunki, które zapewnia wykorzystanie akwenów uznanych za żywotne dla państwa, zgodnie z wolą i interesem narodowym państwa” (Szubrycht, 2008, s. 21).

W założeniach *Strategicznej koncepcji bezpieczeństwa morskiego RP* (Biernat, Kwaśniewska-Wróbel, Skowron (red.), 2017, s. 23) bezpieczeństwo morskie państwa to: „ochrona terytorium lądowego i morskiego państwa, infrastruktury, gospodarki, środowiska i zasobów ludzkich przed wyzwaniami i zagrożeniami pochodzącymi z kierunku morskiego. Obejmuje ono również egzekwowanie obowiązujących postanowień prawa krajowego i międzynarodowego oraz zapewnienie integralności terytorialnej państwa. Stwarza warunki zapewniające wykorzystywanie akwenów uznanych dla państwa za żywotne, zgodnie z jego wolą i interesem narodowym” (Biernat, Kwaśniewska-Wróbel, Skowron (red.), 2017, s. 73).

Z analizy przytoczonych powyżej definicji wynika, że bezpieczeństwo morskie jest pojęciem wielowymiarowym, o znaczeniu ogólnosięciowym i transgranicznym. Nie odnosi się ono do żadnego konkretnego podmiotu, którego interesy mogą być w jakimś stopniu zagrożone, lecz do całego środowiska morskiego, będącego kategorią wspólną dla wszystkich uczestników życia międzynarodowego. Określa ono ogólne warunki korzystania z przestrzeni i obszarów morskich przez rozmaite podmioty

krajowe, międzynarodowe, a także komercyjne, publiczne i niepubliczne – zgodnie z pewnymi zasadami przestrzegającymi uniwersum bezpieczeństwa. Bezpieczeństwo morskie dotyczy głównie praktycznych aspektów związanych z bezpiecznym uprawianiem morza i nie uwzględnia bezpieczeństwa morskich interesów państwa nadbrzeżnego (Szulczewski, 2013, s. 312).

W literaturze można jeszcze spotkać dwa zbliżone pojęcia dotyczące bezpieczeństwa morskiego i ochrony morskiej (<http://hydrografpolski.pl/>, 2019). Pierwsze z nich *Maritime Safety* obejmuje bezpieczeństwo życia i mienia na morzu oraz bezpieczeństwo środowiska morskiego, na które destruktywny wpływ mogą wywierać użytkownicy morza – statki, okręty, platformy, rurociągi, skażenia chemiczne i inne. Drugie *Maritime Security* to ochrona działalności ludzkiej na morzu wynikająca z aktów terroryzmu, piractwa, nielegalnej eksploatacji zasobów morskich, przemytu różnych towarów i osób.



Rys. 3. Podstawowe kategorie i podkategorie bezpieczeństwa morskiego

Źródło: Opracowanie własne

Jeszcze inne stanowisko prezentuje A. Makowski, który dystansuje się od terminu bezpieczeństwo morskie państwa, proponuje natomiast wprowadzić ogólne pojęcie bezpieczeństwo na morzu, pod którym będzie się rozumieć: „ochronę terytorium państwa i jego obszarów morskich, infrastruktury, gospodarki, środowiska i społeczeństwa przed określonymi szkodliwymi zdarzeniami pochodzącymi z kierunku morskiego” (Makowski, 2013, s. 182). Konsekwencją tej propozycji byłoby doprecyzowanie określenia *Maritime Security* – jako bezpieczeństwo na morzu, zaś *Maritime Safety* – jako bezpieczeństwo morskie. „Pierwsze z nich odnosiłoby się do

zagrożeń występujących na obszarach morskich i wpływających na bezpieczeństwo narodowe i międzynarodowe, natomiast drugie – do wszystkich kwestii związanych z działalnością człowieka na morzu” (Makowski, 2013, s. 182).

Cywilizacyjna dynamika i złożoność środowiska morskiego spowodowała, że jego różne typologie znajdują się w procesie ciągłych zmian. Według *Strategicznej koncepcji bezpieczeństwa morskiego RP* (BBN, 2017, s. 22) konieczne stało się dokonanie podziału powiązanego z nim bezpieczeństwa na dwa rodzaje: *Maritime Safety* i *Maritime Security* (BBN, 2017, s. 22). Bezpieczeństwo morskie w sensie *Maritime Safety*, odnosi się praktycznie do ogólnych zasad tzw. morskiego BHP – czyli bezpieczeństwa życia, zdrowia i mienia od zagrożeń na morzu generowanych zarówno przez warunki fizyczno-geograficzne, jak i eksploatacyjno-użytkowe tegoż środowiska. Odnosi się ono także do różnych aspektów bezpieczeństwa środowiska morskiego od zanieczyszczeń produktami ubocznymi działalności ludzkiej na morzu.

Bezpieczeństwo w sensie *Maritime Security* jest utożsamiane z bezpieczeństwem morskim państwa i powinno zapewnić możliwość przeciwstawienia się wszystkim wyzwaniom i zagrożeniom na morzu, włącznie z użyciem sił zbrojnych. Bezpieczeństwo *Maritime Security* dzieli się na dwie kategorie obejmujące – *Hard Security* i *Soft Security*. Bezpieczeństwo twarde *Hard Security* stanowi domenę działania sił morskich danego państwa, głównie floty wojennej. Bezpieczeństwo miękkie *Soft Security* dotyczy wszelkich aspektów ochrony i obrony narodowych interesów państwa na morzu, w którym oprócz flot wojennych uczestniczy Straż Graniczna, Służba Celna, Policja Morska, Administracja Morska, a także różne podmioty komercyjne, jak np. agencje morskie, serwisy portowe, firmy wydobywcze, a także specjalistyczne inspekcje i firmy ratownictwa technicznego, chemicznego itp.

Organy odpowiedzialne za bezpieczeństwo morskie

*Bezpieczeństwo morskie pozostaje w gestii międzynarodowych i krajowych organizacji odpowiadających głównie za właściwe uregulowania legislacyjne. Wyznacza ono standardy, jakie należy spełniać, aby bezpiecznie eksploatować morza i wszech-oceany światowe, co jest związane głównie z gospodarczą działalnością człowieka, czyli z żegluga morską i eksploatacją zasobów naturalnych. Znamienny jest fakt, że Kodeks morski z roku 1973 nie operuje pojęciem bezpieczeństwa morskiego, a jedynie terminem bezpieczeństwa żeglugi. W myśl art. 36 KM „statek nie może być używany w żegludze morskiej, jeśli nie odpowiada przypisanym wymaganiom bezpieczeństwa w zakresie: 1) budowy stałych urządzeń i wyposażenia, 2) liczebności oraz kwalifikacji zawodowych załogi, 3) innych wymagań bezpieczeństwa żeglugi i bezpieczeństwa życia na morzu” (Kodeks morski, 2001, art. 36). Tak rozumiane bezpieczeństwo żeglugi jest odnoszone w *Kodeksie morskim* wprost do bezpieczeństwa nawigacji – *Safety of Navigation*.*

W przypadku bezpieczeństwa morskiego jego poziom jest regulowany i oceniany na bazie wieloletnich doświadczeń międzynarodowych organizacji zajmujących się profesjonalnie tą problematyką i ma charakter ogólnoświatowy. Międzynarodowe kryteria bezpieczeństwa są jednolite i niezmiennie dla wszystkich użytkowników akwenów morskich w skali globalnej. Najogólniej standardy te możemy podzielić na globalne, regionalne, subregionalne (morza o szczególnej wrażliwości) oraz standardy krajowe, które muszą być zgodne z ustaleniami międzynarodowymi. Doskonałym przykładem takiej wykładni jest krajowa *Ustawa z dn. 11 sierpnia 2011 o bezpieczeństwie morskim*, która bardzo obszernie i wyczerpująco reguluje zasadnicze determinanty bezpieczeństwa morskiego w oparciu o międzynarodowe dyrektywy i konwencje prawne (2011, nr 228, poz. 1368).

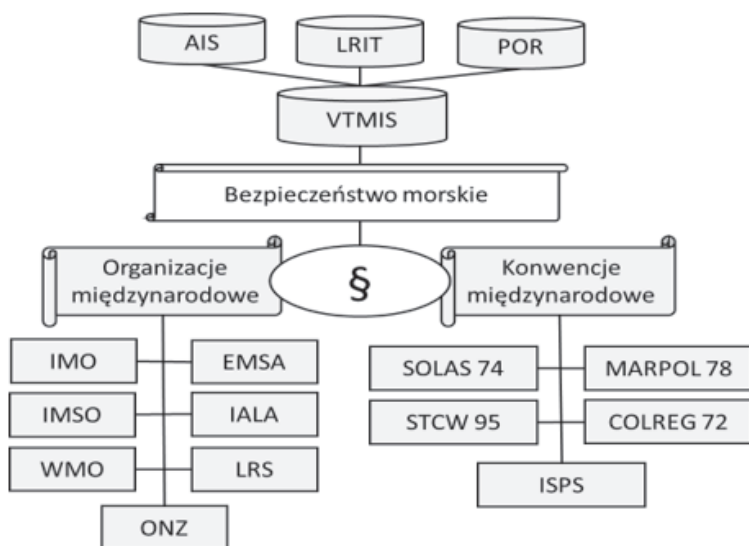
Podstawową instytucją zapewniającą współczesne bezpieczeństwo morskie jest Międzynarodowa Organizacja Morska (IMO – *International Maritime Organisation*), będąca wyspecjalizowaną instytucją Organizacji Narodów Zjednoczonych, która jest odpowiedzialna za bezpieczeństwo morskie i ochronę żeglugi morskiej na światowym wszechoceanie. Instytucja jest także odpowiedzialna za bezpieczeństwo środowiska morskiego, które zostało zanieczyszczone przez jednostki pływające. Ponadto Międzynarodowa Organizacja Morska ściśle współpracuje z wieloma innymi międzynarodowymi organizacjami zajmującymi się kooperacją albo doradztwem. Są to między innymi: Światowa Organizacja Meteorologiczna (WMO), Międzynarodowa Mobilna Organizacja Satelitarna (IMSO), czy Międzynarodowe Stowarzyszenie Środków Wyposażenia Nawigacyjnego oraz Zarządów Latarni Morskich (IALA) (Markiewicz, 2014). Ważną rolę w kreowaniu bezpieczeństwa morskiego pełnią światowe towarzystwa ubezpieczeniowe, spośród których najstarszym i największym, cieszącym się światowym prestiżem jest brytyjskie towarzystwo klasyfikacyjne *Lloyd's Register of Shipping* (LRS) z siedzibą w Londynie (rysunek 4).

Na poziomie krajowym bezpieczeństwem morskim w aspekcie operacyjnym zajmuje się przede wszystkim europejski, zintegrowany system VTMS (*Vessel Traffic Monitoring and Information System*) – System Monitoringu Ruchu Statków i Informacji. System ten stanowi również podstawowy element lokalnego i subregionalnego zapewnienia bezpieczeństwa jednostek pływających. Zasadniczymi komponentami systemu VTMS są: Systemy Automatycznej Identyfikacji Statków (AIS), Systemy Meldunkowe Okrętów (SRS), Systemy Wspomagania Służb Morskich (MAS) wraz z miejscami schronienia (*Places Of Refuge*), System Identyfikacji i Śledzenia Dalekiego zasięgu (LRIT System), a także Narodowe Komputerowe Centrum Wymiany Danych (Narodowe Systemy SafeSeaNet).

Zagwarantowanie bezpieczeństwa morskiego w skali ogólnoświatowej opiera się głównie na ustaleniach i uregulowaniach formalno-prawnych zawartych w odpowiednich konwencjach międzynarodowych i kodeksach morskich. Do ich przestrzegania zobowiązuje się wszystkie cywilizowane państwa, które ratyfikowały odpowiednie konwencje międzynarodowe. Najczęściej morskie konwencje międzynarodowe są

podstawą wypracowania szczegółowych ustaw i przepisów stymulujących bezpieczeństwo morskie państwa w obrębie swojej jurysdykcji na przybrzeżnych wodach morskich. Konwencje międzynarodowe, zwłaszcza *Kodeks morski*, są formalną podstawą rozstrzygania sporów i konfliktów morskich na forum odpowiednich komisji arbitrażowych – krajowych i międzynarodowych.

W przypadku bezpieczeństwa morskiego państwa poziom bezpieczeństwa określany jest głównie przez wyspecjalizowane organy administracji publicznej państwa według kryteriów ustalanych subiektywnie, zgodnie z jego interesami i potrzebami narodowymi. Wynika stąd wniosek, że standardy bezpieczeństwa morskiego rozciągają się na ogólnodostępne akweny morza otwartego, zaś wymagania bezpieczeństwa morskiego państwa formalnie ograniczają tę jurysdykcję do akwenów przybrzeżnych, najczęściej bezpośrednio przyległych do terytorium danego państwa.



Rys. 4. Organizacje międzynarodowe i administracja bezpieczeństwa morskiego

Źródło: Opracowanie własne

Za bezpieczeństwo morskie państwa odpowiadają z reguły siły morskie państwa działające w składzie narodowym lub międzynarodowym. Składają się na nie marynarki wojenne poszczególnych państw, ale także inne służby państwowe odpowiedzialne za utrzymanie porządku i pokoju na morzach, przede wszystkim na własnych obszarach morskich i w krytycznych punktach oraz na światowych trasach żeglugowych. Taka działalność realizowana na wodach wszechoceanu, z uwagi na interesy państw, może nosić charakter kooperacji lub konfrontacji (<http://biznesalert.pl/makowski-polskie-resorty>, 2019).

Bezpieczeństwo morskie państwa problematykę bezpieczeństwa bardzo wyraźnie odnosi do konkretnego podmiotu (państwa) prawa międzynarodowego i ściśle do ustalonych przez dane państwo regulacji formalno-prawnych, chroniąc jego jurysdykcję na danym akwenie. W praktyce polityczno-gospodarczej „bezpieczeństwo morskie państwa, to bezpieczeństwo państwa od zagrożeń na morzu i od strony morza, a także bezpieczeństwo wszystkich instytucji i organów państwa na jego terytorium i poza jego granicami, które to instytucje wyrażają lub chronią morskie, polityczne, ekonomiczne, militarne i społeczne interesy państwa” (Szubrycht, 2006, s. 96).

Głównymi instytucjami zajmującymi się bezpieczeństwem morskim na terenie Rzeczypospolitej Polskiej są:

- właściwy minister odpowiedzialny za żeglugę morską,
- terenowa administracja morska (Urzędy Morskie),
- straż graniczna, straż przybrzeżna i marynarka wojenna.

Odpowiedzialną rolę pełnią specjalne służby morskie, takie jak: służba infrastruktury nawigacyjnej, służba hydrograficzna, służba informacji bezpieczeństwa morskiego i alarmowania na morzu, służba ratownictwa morskiego SAR, służby zwalczania zanieczyszczeń środowiska morskiego, służby techniczne nadzoru i inspekcji statków (PRS), służby ratownictwa okrętowego (PRO). W polskiej strefie morskiej funkcjonują także nowoczesne systemy teleinformatyczne odpowiedzialne za bezpieczeństwo żeglugi, w tym: krajowy System Zarządzania Ruchem Statków (VTMS – *Vessel Traffic Management System*) oraz europejski System Monitoringu Ruchu Statków i Informacji (VTMIS – *Vessel Traffic Monitoring and Information System*).

Wnioski końcowe

Problematyka zagrożeń i – będąca jej pochodną – problematyka bezpieczeństwa morskiego dotyczą przede wszystkim państw nadbrzeżnych mających bezpośredni dostęp do światowych mórz i oceanów, których interesy od zawsze były związane ze środowiskiem morskim. W dobie globalizacji bezpieczeństwo morskie tych państw obok bezpieczeństwa ekonomicznego, społecznego, gospodarczego, informacyjnego, energetycznego i wielu innych, jest jednym z kluczowych komponentów bezpieczeństwa narodowego i bezpieczeństwa państwa. Na przestrzeni dziejów ludzkości, od strony morza, docierały do krajów nadbrzeżnych zarówno wojenne armady czy pirackie statki, jak i jednostki handlowe wypełnione towarami i surowcami, których brakowało w danym kraju. Droga wodna to najstarszy i najbardziej popularny szlak komunikacyjny decydujący o rozwoju cywilizacji, a dziś o postępie gospodarczo-społecznym nie tylko krajów nadbrzeżnych. Ogromne znaczenie morza i komunikacji morskiej w rozwoju cywilizacyjno-gospodarczym świata trudno jest

przecenić. Dotyczy to niemal wszystkich epok. Potęgi i mocarstwa światowe po dzień dzisiejszy swoją pozycję w stosunkach międzynarodowych opierają na wszechstronnym wykorzystaniu światowych mórz i oceanów, ich walorów komunikacyjnych, gospodarczych i surowcowych.

Ostatnio szczególnie istotne stają się czynniki geopolityczne i geostrategiczne, o czym dobitnie świadczy rosnące napięcie wokół dziewiczych dotychczas akwenów arktycznych. Odwieczna wolność mórz i oceanów, pomimo historycznych tradycji i międzynarodowych konwencji, staje się coraz bardziej problematyczna i ograniczona. Morza i oceany zajmują około 71% powierzchni Ziemi, z czego pod nadzorem jurysdykcji państw nadbrzeżnych znajduje się około 15% akwenów morskich (wody wewnętrzne, wody terytorialne, wyłączna strefa ekonomiczna), cała reszta to jedyne na naszej planecie „obszary niczyje”, stąd wielka pokusa potencjalnych zawłaszczeń przez państwa nadbrzeżne (i nie tylko). Dodatkowo brak fizycznych znaczników granic państwowych na morzach oraz nowe perspektywy penetracji obszarów i głębin morskich implikują różne incydenty i krytyczne zdarzenia we współczesnych stosunkach dobrosąsiedzkich i międzynarodowych. Godzą one bezpośrednio w bezpieczeństwo narodowe i międzynarodowe. Jak dowodzą ostatnie przypadki współczesnych konfliktów zbrojnych i niezbrojnych państw morskich (Argentyna – Wielka Brytania, Rosja – Japonia, Chiny – Wietnam, Argentyna – Chile, Wielka Brytania – Islandia, Rosja – Norwegia, Rosja – Kanada, a nawet Polska – Niemcy i inne) wielowymiarowe bezpieczeństwo morskie stało się kategorią niezwykle dynamiczną i newralgiczną, wymagającą ciągłej ingerencji i reinterpretacji ze strony organów międzynarodowych.

Ranga i znaczenie bezpieczeństwa morskiego w miarę cywilizacyjnej ekspansji człowieka będzie coraz bardziej poddawana presji różnych czynników gospodarczych, społecznych, politycznych, a także ekologicznych. Precyzyjne antycypowanie i eliminowanie kluczowych wyzwań i czynników zagrożeń może być głównym kryterium stabilizacji bezpieczeństwa morskiego, tak bardzo istotnego w kształtowaniu współczesnego bezpieczeństwa narodowego i międzynarodowego. Nie należy zapominać również, w jakim stopniu bezpieczeństwo morskie wpływa na kształtowanie międzynarodowego ładu gospodarczego i politycznego. A także o jego roli w strategiach zrównoważonego rozwoju determinującego różne aspekty filozofii współczesnej globalizacji.

BIBLIOGRAFIA

- [1] Biernat, M., Kwaśniewska-Wróbel, J., Skowron, M. (red.), 2017. *Strategiczna koncepcja bezpieczeństwa morskiego Rzeczypospolitej Polskiej*, Warszawa–Gdynia: Biuro Bezpieczeństwa Narodowego.
- [2] BRALCZYK, J., 2005. *Słownik 100 tysięcy potrzebnych słów*, Warszawa: WN PWN.
- [3] BRZEZIŃSKI, M., 2009. *Kategorie bezpieczeństwa*, [w:] S. Sułowski, M. Brzeziński (red.), *Bezpieczeństwo wewnętrzne państwa. Wybrane zagadnienia*, Warszawa: Elipsa.
- [4] DWORECKI, S., 2002. *Zagrożenia bezpieczeństwa państwa*, Warszawa: AON.
- [5] FICOŃ, K., 2020. *Propedeutyka bezpieczeństwa. Filozofia, nauka, fenomen*, Warszawa: BEL Studio.
- [6] FICOŃ, K., 2020. *Bezpieczeństwo narodowe i jego typologie*, Warszawa: BEL Studio.
- [7] FICOŃ, K., 2019. *Bezpieczeństwo ekonomiczne jako spiritus movens skutecznych strategii kształtowania bezpieczeństwa sektorowego*, [w:] A. Rejwer-Kaliszewska, C. Tatarczuk, J. Tomaszewski, W. Wosek (red. nauk.), 2020. *Ekonomiczne i prawne aspekty zarządzania bezpieczeństwem gospodarczym*, Gdynia–Pelplin: Wyższa Szkoła Administracji i Biznesu im. E. Kwiatkowskiego w Gdyni, Gdynia: Wydawnictwo Bernardinum.
- [8] FICOŃ, K., 2007. *Inżynieria zarządzania kryzysowego. Podejście systemowe*, Warszawa: BEL Studio.
- [9] GROCKI, R., 2012. *Zarządzanie kryzysowe. Dobre praktyki*, Warszawa: Difin.
- [10] KARP, J., 2009. *Bezpieczeństwo państwa*, [w:] S. Grabowska, R. Grabowski, G. Skrzydło (red.), *Konstytucja Rzeczypospolitej Polskiej. Komentarz Encyklopedyczny*, Warszawa: Wolters Kluwer.
- [11] KOPACZ, Z., MORGAŚ, W., URBAŃSKI, J., 2006. Próba przedstawienia zasad stosowania formalnej oceny bezpieczeństwa morskiego (FSA), *Zeszyty Naukowe*, Gdynia: Akademia Marynarki Wojennej, Rok XLIX, Nr 2 (173).
- [12] KOPACZ, Z., MORGAŚ, W., URBAŃSKI, J., 2006. Materiały Konferencyjne: Międzynarodowa Konferencja Nawigacyjna NAVSUP „Rola nawigacji w zabezpieczeniu działalności ludzkiej na morzu”, Akademia Marynarki Wojennej, Gdynia, 15-17 listopada 2006 r.
- [13] KORYCKI, S., 1994. *System bezpieczeństwa Polski*, Warszawa: AON.
- [14] KOZIEJ, S., 2011. Bezpieczeństwo: istota, podstawowe kategorie i historyczna ewolucja, *Bezpieczeństwo Narodowe*, Nr II 2011/18.
- [15] KULISZ, Z., 2009. *Bezpieczeństwo państwa w ujęciu systemowym*, Radom: Wydawnictwo Reprograf.
- [16] LESZCZYŃSKI, T., 2004. Kierowanie zarządzaniem kryzysowym w państwie, *Mysł Wojskowa*, Nr 1/2004, Oddział PAN w Gdańsku.
- [17] MAKOWSKI, A., 2013. Czy regulacje konwencji o prawie morza z 1982 roku są właściwe w zakresie szeroko rozumianego bezpieczeństwa na morzu, *Prawo Morskie*, T. XXIX.
- [18] MARKIEWICZ, Z., 2014. Pojęcie i charakter bezpieczeństwa morskiego, *Obronność – Zeszyty Naukowe Wydziału Zarządzania i Dowodzenia Akademii Obrony Narodowej*, Nr 1(9), 114-128.
- [19] SOŁKIEWICZ, H. (red.), 2012. *Operacyjno-taktyczny leksykon morski*, T. 1, Gdynia: Akademia Marynarki Wojennej.
- [20] RUTKOWSKI, C., 1995. Bezpieczeństwo i obronność: strategie-koncepcje-doktryny, *Zeszyty Naukowe*, Nr 1, Warszawa: Akademia Obrony Narodowej.
- [21] *Słownik terminów z zakresu bezpieczeństwa narodowego*, wydanie 4, 2002. Warszawa: Akademia Obrony Narodowej.
- [22] SZUBRYCHT, T., 2008. *Leksykon bezpieczeństwa morskiego*, Gdynia: Akademia Marynarki Wojennej.
- [23] SZUBRYCHT, T., 2006. Współczesne aspekty bezpieczeństwa państwa, *Zeszyt Naukowy*, Nr 4(167), Gdynia: Akademia Marynarki Wojennej.

-
- [24] SZULCZEWSKI, A., 2013. *Bezpieczeństwo morskie*, [w:] A. URBANEK (red. nauk.), *Wybrane problemy bezpieczeństwa. Dziedziny bezpieczeństwa*, Słupsk: Wydawnictwo Społeczno-Prawne, 311-328.
- [25] TAYLOR, M.T., TAYLOR, W.J., 1981. *American National Security: Policy and Process*, Baltimore.
- [26] URBAŃSKI, J., MORGAŚ, W., KOPACZ, Z., 2016. *Bezpieczeństwo morskie i ochrona żeglugi oraz zarządzanie nimi. Próba identyfikacji i specyfikacji przedmiotu*. Dostępne pod adresem: http://hydrografpolski.pl/wp-content/uploads/2016/06/PH_4/PH_4_Urbanski&Morgas&Kopacz.pdf [dostęp 10 maja 2019].
- [27] Ustawa z dnia 18 września 2001 r. *Kodeks morski* (Dz. U. 2001 nr 138 poz. 1545).
- [28] Ustawa z dnia 18 sierpnia 2011 r. o bezpieczeństwie morskim (Dz. U. 2011 nr 228 poz. 1368, z późn. zm.).
- [29] WIŚNIEWSKI, B., 2013. *System bezpieczeństwa państwa. Konteksty teoretyczne i praktyczne*, Szczytno: Wyższa Szkoła Policji w Szczytnie.
- [30] ZIĘBA, R., 1999. *Instytucjonalizacja bezpieczeństwa europejskiego. Koncepcje – struktury – funkcjonowanie*, Warszawa: Scholar.
- [31] <http://biznesalert.pl/makowski-polskie-resorty-powinny-wspolpracowac-na-rzecz-bezpieczenstwa-morskiego/> [dostęp 10 maja 2019].
- [32] <https://mgm.gov.pl> [dostęp 10 maja 2019].