

Rozdział III

ORGANIZACJA ŻEGLUGI MORSKIEJ

Każdy dział gospodarki kraju zarządzany przez określone ministerstwo, lub wydzielony departament w rządzie, posiada swój system organizacyjny i struktury terenowe, które mają za zadanie wcielać w życie zarządzenia ministrów, czy dyrektorów departamentów wynikłe z realizacji wytycznych zawartych w stosownych Ustawach ukierunkowanych na określony dział gospodarki. Terytorialne urzędy nie tylko wprowadzają w życie cele władz nadrzędnych, ale przede wszystkim kontrolują ich realizację i stosują określone egzekucje na wypadek niezgodności w ich realizacji w terenie.

Mocą ustaw (Dziennik Ustaw) i stosownych rozporządzeń (Monitor Polski) dla polskiej gospodarki morskiej stworzono struktury, które umiejscowione zostały we wszystkich istotnych miejscach mających znaczenie dla tego resortu.

Struktura organizacyjna gospodarki morskiej w Polsce przedstawia się następująco:

Nadrzędną instytucją gospodarki morskiej jest Ministerstwo Gospodarki Morskiej (w obecnej kadencji Rządu jest to Ministerstwo Infrastruktury z wydzielonymi departamentami), któremu podlegają Urzędy Morskie:

- Urząd Morski w Gdyni - <http://www.umgdy.gov.pl/>
- Urząd Morski w Szczecinie - <http://www.ums.gov.pl/>
- Urząd Morski w Słupsku - <http://www.umsl.gov.pl/>

Urząd Morski

Urząd Morski jest urzędem o bardzo dużych kompetencjach, bezpośrednio podlegającym Ministerstwu Gospodarki Morskiej, który jest odpowiedzialny za egzekucję obowiązujących przepisów we wszystkich dziedzinach związanych z żeglugą. Urząd Morski ma bardzo szerokie kompetencje, jest przedłużeniem ramienia ministra i odpowiedzialnym za realizację ustaw i ministerialnych rozporządzeń. UM jest organizatorem bezpośrednim gospodarki morskiej na podległym sobie terenie.

Tabela 7 - Kompetencje Urzędów Morskich

1	Nadzór nad bezpieczeństwem żeglugi na podległym obszarze morskim i wód do niego podłączonych (porty, przystanie, ujścia rzek).
2	Do UM należy też nadzór nad pasem brzegu na styku z podległymi wodami.
3	Nadzór nad bezpieczeństwem statków poprzez inspekcje ich stanu wyposażenia i zgodności z obowiązującymi przepisami (SOLAS).
4	Rejestracja statków niepodlegających rejestracji w Rejestrze Okrętowym
5	Utrzymanie w dobrym stanie żeglugowych torów wodnych
6	Nadzór nad oznakowaniem nawigacyjnym rozmieszczonym wzdłuż torów wodnych i na brzegu w podległym obszarze.
7	Nadzór nad Stacjami Ratownictwa Morskiego
8	Nadzór nad Ratownictwem Brzegowym
9	Nadzór (poprzez Kapitanaty i Bosmanaty) nad porządkiem w portach, przystaniach i na redach.
10	Nadzór nad wydobywaniem mienia zatopionego w podległym obszarze
11	Nadzór nad mieniem znalezionym na brzegu
12	Nadzór nad mieniem znalezionym na pełnym morzu i przywiezionym na administrowany obszar.
13	Administracja małych portów, przystani i miejsc postojowych, gdzie nie utworzono żadnej administracji lokalnej w tym zakresie.
14	Nadzór nad bezpieczeństwem przeciwpożarowym na podległym obszarze.
15	Organizacja pilotażu, holowań i cumowań
16	Nadzór nad rybołówstwem
17	Nadzór nad zaciąganiem i załogami na statkach poprzez kontrolę zgodność i kompetencji załogi z wymogami STCW
18	Wydawanie dyplomów kwalifikacyjnych na podstawie świadectw ukończenia stosownych szkół, kursów czy też egzaminów przeprowadzanych przez UM.
19	Kontrola respektowania przepisów ustawowych, konwencyjnych i lokalnych
20	Dyrektorzy UM w ramach swych uprawnień mogą wydawać zarządzenia porządkowe (Dziennik Urzędowy).
21	Po stwierdzeniu naruszeń przepisów i zarządzeń dyrektorzy UM mogą karać grzywną lub aresztem osoby dopuszczające się wykroczeń.

Orzecznictwu UM podlegają takie sprawy jak: rejestracja, pomiar i oznaczenie statku, jak również naruszenie bezpieczeństwa żeglugi, prowadzenie Dzienników Okrętowych i prawidłowość przechowywania dokumentów statkowych

Wiele wyżej wymienionych kompetencji UM jest przekazanych do podległych UM kapitanatom, które sprawują tutaj funkcję wykonawczą zarządzeń i ustaleń UM. O ile UM w osobie Dyrektora UM wydaje zarządzenia i prowadzi ogólny nadzór nad wykonaniem założeń rządowych (Ministra), to kapitanat wprowadza w życie zalecenia UM, wykonuje i nadzoruje bezpośrednio ich realizację.

Kapitanat Portu

Kapitanat Portu to organ Urzędu Morskiego sprawujący władzę nad ruchem statków w podległych akwenach portowych i przyległych redach. W Polsce na czele kapitanatu stoi Kapitan Portu. W kapitanacie całodobowo pełnią służbę oficerowie dyżurni. Z uwagi na to, że kapitanaty są dla kapitana, oficerów statku i załogi najważniejszym punktem styku statku i załogi z lądem i morską administracją omówimy tu kompetencje tego urzędu bardziej szczegółowo. Zbliżony zakres obowiązków, choć w dużo mniejszym zakresie mają Bosmanaty

Tabela 8 - Zadania Kapitanatów (Bosmanatów)

1	Zarządzanie ruchem statków na podległym obszarze, przyjmowania zgłoszeń statków,
2	Postępowania przy identyfikacji oraz akwizycji statków uczestniczących w ruchu w granicach właściwości terytorialnej kapitanatu,
3	Nadzór nad pilotażem, manewrami cumowniczymi i holowaniem w obrębie wód podległych
4	Wydawanie zezwoleń dotyczących zwolnienia z obowiązku korzystania z usług pilota morskiego na w granicach właściwości terytorialnej kapitanatu oraz zwolnień od obowiązku korzystania z usług holowniczych,
5	Tworzenie i przestrzeganie oraz aktualizacja procedur i przepisów związanych z funkcjonowaniem systemów zarządzania i kontroli ruchu statków oraz systemów automatycznej identyfikacji statków,
6	Dbanie o bezpieczeństwo żeglugi oraz utrzymywanie porządku na podległych akwenach (port, awanport, reda, tory wodne)
7	stosowania procedur związanych z sytuacjami nadzwyczajnymi,
8	Przekazywania informacji użytkownikom torów wodnych wiążących się bezpośrednio lub pośrednio z bezpieczeństwem żeglugi na podległych akwenach
9	Kontrola działania i stanu technicznego znaków nawigacyjnych i wszelkiego innego oznakowania jak i systemów sygnalizacji na podległym obszarze
10	Nadzór nad bezpiecznym, zgodnym z obowiązującymi przepisami, zanurzeniem jednostek (statków) na wodach podległych (kontrola „wolnej burty”)
11	Zgłaszanie wniosków o wykonanie prac sondażowych, i ewentualne zlecenie pogłębiania w celu utrzymania podejść, torów żeglugowych, red, kotwicowisk i basenów portowych w należytej, koniecznej głębokości i czystości.
12	Korygowanie, przetwarzanie i aktualizacja wszelkich danych dotyczących map

	nawigacyjnych podległego rejonu
13	Nadzór nad transportem i przeładunkami materiałów niebezpiecznych
14	Sprawowanie ogólnego nadzoru nad stanem zabezpieczenia przeciwpożarowego na podległym terenie oraz koordynacja działań odpowiednich służb związanych z bezpieczeństwem pożarowym
15	Nadzór nad ratownictwem życia na morzu oraz zabezpieczenie mienia porzuconego, znalezionej na morzu bądź wyrzuconego przez morze,
16	Nadzór i koordynacja akcji przeciwsztemowych, przeciwlodowych i przeciwpowodziowych na terenie administrowanego obszaru, w tym prowadzenie dokumentacji akcji,
17	Zarząd terenami i urządzeniami w porcie, nieprzekazanymi innym jednostkom
18	Nadzór nad akcją zimową (odsnieżaniem, odladzaniem)
19	Przekazywanie armatorom, kapitanom statków lub agentom reprezentującym armatora informacji o trybie i sposobie odbioru odpadów ze statków
20	Uzgadnianie planów realizacyjnych i projektów budowlanych w zakresie swoich kompetencji,
21	Współpraca z Inspektorem Ochrony Środowiska w zakresie ochrony środowiska morskiego,
22	Sprawy związane z właściwym wykorzystaniem przydzielonego do dyspozycji kapitanatu taboru pływającego,
23	Przyjmowanie, kontrola i ewidencja dokumentów statków wchodzących i wychodzących z portu,
24	Kontrola dokumentów kwalifikacyjnych załogi,
25	Kontrola dokumentów i wyposażenia statków żeglugi śródlądowej poruszających się po wodach morskich,
26	Prowadzenie dochodzeń dla potrzeb Izb Morskich,
27	Prowadzenie postępowania administracyjnego w sprawach o wymierzanie kary pieniężnej za naruszenie przepisów z zakresu działania kapitanatu,
28	Wydawanie zaświadczeń o posiadaniu "uprawnień pilotowych",
29	Bezpieczeństwo statków znajdujących się na obszarze wód podległych kapitanatowi.
30	Bezpieczeństwo pasażerów i załóg na statkach znajdujących się na podległym obszarze.
31	Bezpieczeństwo ładunków i jego przemieszczania się ze statku na nabrzeże jak i z nabrzeża na statek (za i wyładunku).
32	Bezpieczeństwo ładunku przemieszczającego się w rejonie podległego portu.
33	Nadzór nad działalnością podległych mu bosmanatów.

Kapitanat w osobie Kapitana Portu wykonuje czynności związane ze wstępnym dochodzeniem w sprawach wypadków morskich. W ramach kontroli i egzekucji stosowania przepisów Kapitan Portu może stosować kary porządkowe (grzywny, mandaty). Dla zabezpieczenia interesów reprezentowanego państwa, czy też wierzycieli, Kapitan Portu może zatrzymać statek do 72 godzin. Może też zająć wrak, czy inną rzecz, jeśli jest to konieczne dla zabezpieczenia roszczeń wynikających z kolizji czy też obligatoryjnych opłat.

Zatrzymanie statku czy inne czynności represyjne wykonane przez Kapitana Portu tracą moc z momentem stosownego postanowienia kompetentnego w sprawie Sądu.

Kapitanaty portów znajdują się w: Gdańsku, Gdyni, Helu, Władysławowie, Łebie, Ustce, Darłowie, Kołobrzegu, Trzebieży, Świnoujściu, Dziwnowie, i Szczecinie.

Bosmanaty

Bosmanaty są przedłużeniem kompetencji Urzędu Morskiego (Kapitanatu) w rejonach o mniejszym znaczeniu i wielkości – w przystaniach rybackich, marinach i różnych innych miejscach wykorzystywanych dla cumowania i obsługi małych statków, łodzi, kutrów i jachtów. Kompetencje bosmanatów są zbliżone do kapitanatów z pewnymi ograniczeniami wynikającymi z mniejszej skali problemów, z jakimi ma doczynienia bosman przystani. Rzeczywiste kompetencje stosowne do rangi miejsca, jak i procedury określa kapitanatom i bosmanatom Urząd Morski.

Państwowa Inspekcja Sanitarna

Państwowa Inspekcja Sanitarna (Morska Administracja Sanitarna) jest urzędem nadzorującym sprawy związane z bezpieczeństwem zdrowotnym i sanitarnym państwa na terenach i obszarach podległych Urzędowi Morskim. Do kompetencji Państwowej Inspekcji Sanitarnej należy sanitarny nadzór nad: statkami, portami, wodami przybrzeżnymi, rybołówstwem, przetwórstwem rybnym na morzu, ruchem pasażerów i załóg, granicami państwa (epidemie, choroby zakaźne).

Do szczególnych zadań prewencyjnych jak i usługowych należy dezynsekcja, deratyzacja i dezynfekcja.

Dezynsekcja – tępienie szkodliwych owadów, ich jaj i larw, ze względów sanitarnych i gospodarczych. W szerszym znaczeniu niszczenie stawonogów w ogóle. Dezynsekcję można wykonać przez zastosowanie środków fizycznych (para, ogień, gorące powietrze, promieniowanie ultra fioletowe, mechanicznych (wyłapywanie, trzepanie, oczyszczanie), chemicznych (środki owadobójcze) i biologicznych (zwalczanie za pomocą innych organizmów żywych).

Deratyzacja (odszczurzenie) – zwalczanie za pomocą środków chemicznych, fizycznych lub biologicznych wszelkich szkodliwych

gryzoni najczęściej szczerów i myszy. Przeważnie zatrutym pokarmem lub za pomocą pułapek, rzadziej innymi metodami.

Dezynfekcja (odkażanie) – postępowanie mające na celu maksymalne zmniejszenie liczby drobnoustrojów w odkażanym materiale. Dezynfekcja niszczy formy wegetatywne mikroorganizmów, a nie zawsze usuwa formy przetrwalnikowe. Zdezynfekowany materiał nie musi być jałowy, Dezynfekcja, w przeciwieństwie do antyseptyki dotyczy przedmiotów i powierzchni użytkowych.

Do PIS należy również nadzór nad wykonywaniem umów międzynarodowych w zakresie bezpieczeństwa sanitarnego.

Swoje kompetencje PIS realizuje poprzez terenowe organy Inspekcji Sanitarnej, którym zleca poszczególne zadania.

Tabela 9 - Kompetencje organów sanitarnych

ORGAN	Uprawnienia
Państwowa Inspekcja Sanitarna	Nakładanie kar (mandatów) na osoby fizyczne i prawne niestosujące się do przepisów sanitarnych
	Udzielania porad medycznych drogą radiową - MEDICAL
	Kontrolowania Portowych Inspektoratów Sanitarnych
Wojewódzki Inspektorat Sanitarny	Organizacja i nadzór nad pracą Stacji Sanitarno-epidemiologicznych wykonujących zlecenia zabezpieczające przed zagrożeniami epidemiologicznymi
Portowy Inspektorat Sanitarny	Odprawy i inspekcje statków, wydawanie świadectwa „wolności ruchu” (Free practic), dezynsekcja, deratyzacja, dezynfekcja, kontrola lekarzy okrętowych, wystawianie świadectw zdrowia dla statków, wystawianie świadectw sanitarnych dla ładunków, wystawianie świadectw zdrowia dla złogi, obowiązkowe szczepienia ochronne.

Morska Administracja Celna

Kolejnym ogniwem administracji morskiej jest Morska Administracja Celna podlegająca Głównemu Urzędowi Ceł. Wszystkie Urzędy Celne podlegają Ministerstwu Handlu Zagranicznego. W portach mamy do czynienia z wykonawcą ustaw, zarządzeń i rozporządzeń w zakresie polityki celnej - Portowym Urzędem Celnym, do którego kompetencji należy:

- kontrola celna na statkach
- kontrola celna w pasie wód terytorialnych państwa

Organy administracji celnej mają prawo do wejścia na statek w każdej chwili i kapitan nie może przeciwstawić się kontroli

celnej, jeżeli statek znajduje się w obszarze jurysdykcji państwa nadbrzeżnego, którego okręt celny nosi banderę.

Polskie Urzędy Konsularne.

Ważkim ogniwem w gospodarce morskiej i w jej systemie administracyjnym są Urzędy Konsularne, które reprezentują kraj poza granicami w różnych portach świata, do których zawijają statki. Wśród placówek dyplomatycznych, które są zobligowane do niesienia wszelkiej pomocy obywatelom i instytucjom państwa, które reprezentują należą:

- Konsulaty Generalne
- Konsulaty
- Wicekonsulaty
- Wydziały konsularne (w Ambasadach i Poselstwach)

Zakres obowiązków Konsula, który wcale nie musi być obywatelem państwa, które reprezentuje, jest bardzo szeroki. Najbardziej istotne sprawy, którymi zajmuje się Konsul w związku z uprawianiem żeglugi to:

- opieka nad obywatelami państwa, które reprezentują (Polski)
- ochrona interesów państwa, które reprezentują (Polski)
- działalność informacyjna i propagandowa
- jako Urzędnik Stanu Cywilnego Konsul jest zobligowany do:

- wystawienia aktu zgonu
- aktu urodzenia
- dokumentu notarialnego
- napisania lub potwierdzenia testamentu
- doraźne rozstrzyganie spraw spadkowych
- konsul ma też uprawnienia do niektórych funkcji

inspekcyjnych w stosunku do statku. Często władze państwa, które reprezentuje dają konsulowi niektóre uprawnienia władz administracji państwowej. Zakres tych uprawnień jest ściśle określony umową konsularną pomiędzy państwem a przedstawicielem państwa za granicą.

Zdarza się, że państwo przekazuje też konsulowi niektóre, ściśle określone umową, funkcje władz sądowych.

W zakresie usług żeglugowych, bezpośrednio związanych ze statkami i ich załogami, konsul wykonuje takie czynności jak:

- zaciąg i zwalnianie załóg (w dzisiejszych czasach funkcja zanikająca, najczęściej dokonują tego wyspecjalizowane agencje lub bezpośrednio kapitanowie)

- wydawanie książeczek żeglarskich
- wpisy do list załogi (Musteroli).
- wydawanie tymczasowych certyfikatów
 - świadectwo bandery
 - świadectwo bezpieczeństwa
 - świadectwo wyposażenia
 - świadectwo zdolności żeglugowej

Przedłużanie dokumentów, świadectw i certyfikatów okrętowych koniecznych dla kontynuowania żeglugi. Wykonywanie wszystkich czynności związanych z aktualizacją czy wystawieniem koniecznych dokumentów, konsul realizuje poprzez powoływanie stosownych inspektorów (ekspertów), którzy na zlecenie wykonują stosowne inspekcje statku.

Do obowiązków konsula w styczności ze statkiem i załogą należy też:

- rozstrzyganie sporów pomiędzy kapitanem a załogą
- pomoc kapitanowi we wszystkich powstałych problemach podczas postoju statku w porcie.
- pomoc załodze statku stojącego w porcie, jeżeli konieczność takiej pomocy wynika z sytuacji powstałych w porcie zawinięcia.
- konsul pomaga kapitanowi w składaniu Protestów Morskich, jeżeli sytuacja tego wymaga.
- konsul prowadzi również wstępne dochodzenie przy awariach morskich, często posiłkując się odpowiednimi ekspertami.

Sądownictwo

Ostatnim, niezwykle ważnym ogniwem administracji morskiej jest sądownictwo, które zawiera w sobie kilka istotnych dla systemu mocowań.

- Sądy Państwowe wszystkich instancji rozstrzygające sprawy karne i cywilne, niezależnie czy dotyczą one osób fizycznych lub prawnych związanych z gospodarką morską czy też nie.
- Arbitraż Gospodarczy zajmujący się konfliktami natury gospodarczej pomiędzy osobami prawnymi (w sprawach związanych z żeglugą - Morski Arbitraż Gospodarczy)

– Komisje Arbitrażowe – wydzielone z Morskiego Arbitrażu Gospodarczego komisje do konkretnej sprawy gospodarczej związanej z uprawianiem żeglugi.

– Izby Morskie posiadające cechy Sądu Morskiego, zajmujące się badaniem przyczyn wypadków morskich. Orzeczenia Izb Morskich mają duże znaczenie dla późniejszych procesów cywilnych i karnych dotyczących wypadków morskich. Orzeczenia Izb Morskich są wiążące dla arbitrażu gospodarczego w części orzeczenia winy w wypadku morskim.