

Witold ANDRUSZKIEWICZ
Wyższa Szkoła Bezpieczeństwa

BEZPIECZEŃSTWO MORSKIE W SYSTEMIE BEZPIECZEŃSTWA NARODOWEGO

Wstęp

Po terrorystycznym nalocie i zburzeniu dwóch wieżowców centrum handlu światowego w Nowym Jorku, w dniu 11 września 2001 roku, w wszystkich krajach wprowadzono system działania w sytuacjach nadzwyczajnych. System ten, tworzy odpowiednie struktury organizacji, zapewniających w wszystkich państwach bezpieczeństwo w tym zakresie. W wydawaniu specjalnych przepisów uczestniczy Organizacja Narodów Zjednoczonych w Nowym Jorku z jej organem Radą Bezpieczeństwa i Międzynarodową Organizacją Morską w Londynie, oraz innymi agendami terenowymi ONZ.

W Polsce ustawa z dnia 26 kwietnia 2007 roku o zarządzaniu kryzysowym, wprowadziła do porządku prawnego system zarządzania kryzysowego na wypadek wystąpienia zagrożeń wymagających podjęcia przez poszczególne organy administracji publicznej odpowiednich działań, doprowadzających do zapewnienia bezpieczeństwa obywatelom kraju. Ta ustawa ma zastosowanie jeśli stan zagrożenia w wyniku powstania sytuacji nadzwyczajnej wymaga reakcji ze strony administracji, (urzędów), ale brak jest przesłanek do wprowadzania w kraju jednego ze stanów nadzwyczajnych o których jest mowa w rozdziale XI Konstytucji Rzeczypospolitej Polskiej, czyli stanu wojennego, stanu wyjątkowego, albo stanu klęski żywiołowej.

Nowelizacja wyżej wymienionej ustawy z dnia 17 lipca 2009 roku wprowadza szereg drobnych zmian.

Tradycyjne bezpieczeństwo statków w żegludze morskiej

W zakresie bezpieczeństwa statków na morzu - należy wyróżnić: bezpieczeństwo samego statku, jako środka transportu morskiego, bezpieczeństwo załogi i pasażerów, oraz bezpieczeństwo ładunków.

W drugiej połowie XX budowano statki coraz większe- masowce o nośności około 300.000 ton a zbiornikowców do około 500 000 ton i wówczas po awariach, pęknięciach wielkich zbiornikowców z paliwami płynnymi i rozlewami ropy naftowej a szczególnie czarnego, gęstego mazutu na morzach i oceanach, okazało się, że morskie służby ratownicze nie są przygotowane do szybkiego ograniczania strat. Straty były tak ogromne, że doszło do zaniechania budowy aż tak wielkich zbiornikowców, a nawet szereg tych największych zbiornikowców wycofano z eksploatacji. Wprowadzono obowiązek budowy tankowców z podwójnymi burtami.

Budowano te coraz większe statki w pogoni za zyskiem, gdyż im większa jest nośność statku morskiego, tym koszt jednostkowy przewozu jest coraz niższy.

Jednym z przykładów podniesienia poziomu bezpieczeństwa w przewozie ładunków morskich jest wprowadzanie dyrektyw opracowywanych przez Międzynarodową Organizację Morską ONZ w Londynie.

Znormalizowane są w skali światowej oznakowania obrazkowe umieszczane na opakowaniach towarów niebezpiecznych - wybuchowych, żrących, palnych, trujących w tym gazów, promieniotwórczych itd. W transporcie morskim rocznie

przewozi się na drogach morskich kilka miliardów ton ładunków morskich. Jest opracowany kod ładunków niebezpiecznych – podający zasady przechowywania, warunki przewozu, przeładunku i zakres zagrożeń.

Ratowanie ludzi na morzu wykonywane jest przez specjalne służby na koszt budżetu państwa, na którego obszarze morskim występuje potrzeba ratowania ludzi. Ratowanie samych statków morskich i ich ładunków wykonują specjalistyczne przedsiębiorstwa ratownictwa okrętowego, wyłącznie na zlecenie armatora. Bez zlecenia statek po opuszczeniu przez załogę przepada.

Bezpieczeństwo statków w portach morskich

W każdym porcie na świecie, w ramach państwowej administracji morskiej, istnieje urząd z siedzibą w porcie, to jest Kapitanat Portu., którego kapitan portu odpowiada za bezpieczeństwo nawigacji statków w porcie. Bez jego zgody statek morski nie może wejść do portu, ani wyjść z portu, jak też nie może zmienić miejsca postoju w porcie. Podlegli Kapitanowi Portu, oficerowie tzw. Port State Control (PSC), dokonują lotnych inspekcji i oględzin statku, sprawdzają ważność dokumentów statku do uprawiania żeglugi. Oficer PSC sprawdza, czy statek pod względem bezpieczeństwa spełnia przepisy. Dotyczy to uprawnień, certyfikatów załogi, stanu ładowni i pokryw jak i ogólnej kondycji statku i środków bezpieczeństwa. Oficer PSC może nawet zatrzymać statek do czasu usunięcia nieprawidłowości. O wynikach inspekcji informuje wszystkie oddziały PSC na całym świecie.

Gdy na morzu występuje zalodzenia portów, rozlew paliw, pożar, huragan itp. w Kapitanacie Portu, działa sztab kryzysowy, przywracający bezpieczny ruch statków. Na Polskim Wybrzeżu działają 3 Urzędy Morskie, w Gdyni, w Słupsku, w Szczecinie. W takiej sytuacji nadzwyczajnej pod kierownictwem Dyrektora Urzędu Morskiego, działa wówczas sztab kryzysowy, który koordynuje pracę sztabów przy Kapitanach Portów. Dyrektorzy Urzędów Morskich, podlegają Ministrowi Infrastruktury, którego sztab kryzysowy koordynuje ich działalność, oraz współdziała z odpowiednimi ministrami zagranicznymi.

W ramach odprawy granicznej statku, dotyczy to statków spoza Unii Europejskiej, oficer Straży Granicznej sprawdza tożsamość członków załogi i pasażerów, ustala czy nie ma na statku „blindy” czyli nielegalnie przyjeżdżającej osoby lub wyjeżdżającej osoby. Urzędnik celny sprawdza czy nie występuje przemyt towarów i pieniędzy na wejściu statku i wyjściu statku. Weterynarz Portowy sprawdza czy przybywające na statek zwierzęta są zdrowe, czy nie grozi zawleczenia do kraju choroby zwierzęcej. Stacja fitopatologiczna sprawdza nasiona, zboża, czy są zdrowe i czyste?

Lekarz Stacji Sanitarno-Epidemiologicznej, sprawdza czy załoga statku i jego pasażerowie są zdrowi i nie mają chorób zakaźnych? Ten urzędnik państwowy przy stwierdzeniu niebezpieczeństwa, nakazuje deratyzację czyli odszczurzenie, dezynsekcję czyli zwalczanie insektów, lub też dezynfekcję czyli niszczenie zarazków. Przeważnie powyższe zadania wykonywane są przy pomocy fumigacji, gazowania. Fumigację nakazuje też Portowy Lekarz Weterynarii. Kwarantanna jest to zatrzymywanie statku w tych celach.

Niebezpieczne sytuacje nadzwyczajne na morzu

ONZ wprowadziła wyłączną strefą ekonomiczną, która stanowi pasmo akwenu morskiego o szerokości 200 mil morskich, ciągnące się przy brzegu morza lub

oceanu nad którym położone jest państwo nadmorskie. Szerokość Morza Bałtyckiego jest zbyt wąska pomiędzy brzegiem Polski i brzegiem Szwecji, co nie pozwala wykorzystać 200 milowej szerokości tego pasa i w takim przypadku, granicę wodną prowadzi się na linii, biegnącej w połowie faktycznej szerokości morza. Państwa na wyłącznej strefie ekonomicznej ma podobne prawa, jakby ten akwen stanowił część obszaru tego państwa, z jednoczesnym zapewnieniem prawa swobodnego przepływu statków wszystkim bander. Statki nie mogą jednak eksploatować wody i dna morza.

Niebezpieczne sytuacje nadzwyczajne występują w Polsce na wodach granicznych na Morzu Bałtyckim z sąsiadami, to jest z Niemcami, oraz z Rosją.

Z Niemcami niebezpieczny morski problem dotyczy toru wodnego o głębokości 14,5 metra, stanowiącego jedyne wejście do głębokowodnego portu Świnoujście na Wyspie Wolin dla statków o nośności 65.000 ton. Ten głębokowodny tor wodny do portu na Wyspie Wolin nie został zbudowany zgodnie z postanowieniami międzynarodowego prawa morskiego na obszarze polskiej, morskiej, wyłącznej strefy ekonomicznej, a więc po linii, wybiegającej z ujścia rzeki Świny, pod kątem prostym do linii polskiego brzegu morskiego. A zbudowany został przez wody b. NRD-owskiej morskiej wyłącznej strefy ekonomicznej.

W międzyczasie mieliśmy już kilka niebezpiecznych sytuacji nadzwyczajnych, w których niemieckie okręty wojenne zatrzymywały polskie promy pasażersko-samochodowe, idące do Świnoujścia, na otwartym morzu na ich wodach, ale na wejściu na polski tor wodny.

Udawanie, że takich sytuacji nie ma, na dalszą metę, nie zdaje egzaminu. Należy to zmienić i zbudować port na polskich wodach.

Druga niebezpieczna sytuacja nadzwyczajna jest wytworzona na wschodniej morskiej granicy państwowej w postaci Cieśniny Piławskiej. – jedynej drogi wodnej do polskiej części Zalewu Wiślanego. ZSRR wytyczył granicę morską i lądową pomiędzy PRL i ZSRR. Zamiast poprowadzić ją z północy na południe, środkiem Cieśniny Piławskiej tak, aby zachodnią jej połowę przechodziły statki do polskiej części Zalewu Wiślanego, a wschodnią jej połowę przechodziły statki do radzieckiej części tego zalewu, to ZSRR całą Cieśninę Piławską włączył w obszar ZSRR. Tym samym pozbawił możliwości wyjścia z Elbląga i innych portów polskich, na otwarte morze. Spowodowało to całkowity upadek istniejącej od setek lat na Zalewie Wiślanym gospodarki morskiej. i niezadowolenie ludności całego regiony Zalewu Wiślanego.

Istnieje szczególnie od 1989 roku, możliwość wyeliminowania powstających raz po raz napięć ze wschodnim sąsiadem. Opcjonalnym rozwiązaniem jest realizacja niemieckiego, przedwojennego pomysłu, zbudowania kanału żegludowego. na Mierzei Wiślanej, w Skowronkach, o długości około 1 kilometra i głębokości 5 metrów. Byłby on wyposażony w służę i most na drodze wiodącej na wschód do Krynicy Morskiej.

Zmiany związane z bezpieczeństwem na morzu i obszarach portowych

Wydarzenia z 11 września 2001 roku w Nowym Jorku wskazały, że również statki morskie mogą być celem lub narzędziem terrorystów. IMO w Londynie (ONZ), na konferencji w grudniu 2002 zmieniło Konwencję SOLAS, dodając rozdział XI-2, który postanawia, aby statki i porty opracowały i wdrożyły odpowiednie plany ochrony. Nowe przepisy zaczęły obowiązywać od 1 lipca 2004 i dotyczą

następujących statków, uprawiających żeglugę międzynarodową:

- wszystkie statki pasażerskie;
- statki towarowe pojemności brutto 500 i większej;
- ruchome jednostki wiertnicze, 4/ obszary portowe obsługujące powyższe jednostki w ruchu międzynarodowym.

Kodeks ISPS składa się z części A, zawierającej wymagania w stosunku do statków i portów, oraz części B, zawierającej wytyczne co do interpretacji i stosowania przepisów. Kodeks ISPS opiera się na zasadzie, że działania zabezpieczające powinny być adekwatne do ryzyka, jakim dla statku i otoczenia byłoby działanie terrorystów na dany obiekt.

Działania ochronne - Po ocenie czynników ryzyka należy opracować sposoby zmniejszenia ryzyka uznanego za duże. W tym celu w części B Kodeksu zaleca się wprowadzenie kontroli dostępu na statek i do jego najważniejszych obszarów, kontrolę osób, bagaży, dostaw i ładunków, przeprowadzanie przeszukań statku i inne adekwatne działania.

Postanowienia związane z Kodeksem ISPS - Plan ochrony statku (Ship Security Plan). Przedsiębiorstwo zarządzające statkiem ma obowiązek opracowania Planu ochrony dla każdego statku, na podstawie przeprowadzonej analizy ryzyka. Plan taki musi być zaakceptowany przez administrację państwa, którego banderę nosi statek. W praktyce państwo może zlecić te uprawnienia agencji. Plany ochrony są dokumentami poufnymi.

Oficer ochrony statku (Ship security officer) - Oficer ochrony statku musi być wyznaczony na każdym statku. Osoba taka musi posiadać certyfikat odpowiedniego przeszkolenia. Obowiązkiem oficera ochrony statku jest bieżąca kontrola bezpieczeństwa, zaznajamiania załogi z wymaganiami planu ochrony statku (Bez ujawniania całości planu), kontrola aktualności planu (czy nie zmieniły się czynniki ryzyka lub wymagane sposoby zabezpieczenia), zgłaszanie zagrożeń bezpieczeństwa oraz współpraca z organami zabezpieczającymi porty.

Oficer ochrony w przedsiębiorstwie (Company security officer) - W przedsiębiorstwie (armatora) wyznacza się osobę odpowiedzialną za wprowadzenie, kontrolę i aktualizację planów ochrony na przypisanych statkach oraz za współdziałanie z oficerem ochrony statku w razie zaistnienia zagrożenia, a także w procesie zwiększania efektywności planu ochrony statku. W zależności od liczby statków, w przedsiębiorstwie armatora, może być wyznaczona jedna lub więcej osób, ze ścisłym wskazaniem, która osoba zajmuje się którymi statkami. Osoba taka musi być zawsze dostępna telefonicznie. Dane kontaktowe muszą być zapisane w planie ochrony statku.

Analogicznie dla obszarów portowych opracowane są plany ochrony obszarów portowych (Port Facility Security Plan) i wyznaczani oficerowie ochrony obszarów portowych (Port Facility Security Officer). - Obszary portowe (Port Facility) W zależności od wielkości portu, każdy port może zostać podzielony na obszary (rejony) dla których będą opracowane osobne plany i wyznaczeni osobni oficerowie. Pozwala to na zróżnicowanie środków ochrony w zależności od stopnia zagrożenia na danym obszarze (Inny jest stopień zagrożenia i czynniki ryzyka przy obsłudze wielkiego wycieczkowca, a inny przy przeładunku drewna na małym statku uprawiającym żeglugę z Polski do Szwecji).

Poziom ochrony (Security Level) - Wyróżnia się 3 poziomy zagrożenia, do których, według planu ochrony statku, należy dostosować działania załogi zmierzają-

ce do zapewnienia bezpieczeństwa (sposób ochrony, zamknięcie, liczba i częstotliwość patroli, kontroli itp.).

Poziom 1 odpowiada normalnym warunkom, kiedy standardowe procedury są wystarczające do zapewnienia ochrony.

Poziom 2, w razie podwyższonego ryzyka, kiedy powinny zostać wdrożone dodatkowe środki. Poziom 2 powinien trwać przez ograniczony czas, do momentu ustąpienia zagrożenia lub podjęcia środków zmniejszających je. Przykładowo w Gdańsku poziom 2 obowiązuje w czasie wizyt dużych wycieczkowców. Może być też wprowadzony na statku na czas przejścia przez rejon zagrożony piractwem lub w związku z sygnałami o nasileniu się działalności terrorystycznej.

Poziom 3 jest ustanawiany w wypadku spodziewanego prawdopodobnego lub już zaszłego zagrożenia bezpieczeństwa. Na przykład odebranie wiadomości o planowanym zamachu, podłożeniu bomby lub w czasie walk.

Zmiany poziomu zagrożenia ustalone są przez państwo bandery lub to państwo, w którym znajduje się port lub statek. Statek i obszar portowy muszą operować na tym samym poziomie ochrony. Jeżeli są one różne to wspólnym poziomem staje się wyższy.

Deklaracja bezpieczeństwa (Declaration of Security) - jest to dokument w którym oficerowie ochrony obszaru portowego i statku ustalają podział zadań związanych z ochroną, kto pilnuje dostępu do statku, sprawdzenia bagażu/ tożsamości, środki komunikacji i inne sprawy dotyczące ochrony.