

dr inż. **Agata Krystosik-Gromadzińska**¹

Przyjęty/Accepted/Принята: 07.12.2015;

Zrecenzowany/Reviewed/Рецензирована: 04.05.2016;

Opublikowany/Published/Опубликована: 30.06.2016;

Morska Służba Poszukiwania i Ratownictwa w Polsce na przestrzeni ostatnich kilkudziesięciu lat i dziś

The Maritime Search and Rescue Service in Poland during the Last Ten Years and Today

Морская поисково-спасательная служба в Польше за последние несколько лет и сегодня

ABSTRAKT

Cel: Celem niniejszego artykułu jest przedstawienie zarysu historii działań Morskiej Służby Poszukiwania i Ratownictwa oraz metod i środków technicznych wykorzystywanych współcześnie do poszukiwania i ratowania ludzi na morzu oraz likwidacji rozlewów olejowych i innych zagrożeń środowiska morskiego.

Wprowadzenie: Bezpieczeństwo żeglugi jest problemem złożonym. Warunki eksploatacji, stan techniczny jednostki, wykształcenie i umiejętności załogi to tylko niektóre z czynników wpływających na szanse przeżycia i uratowania mienia w sytuacjach krytycznych. Gdy dochodzi do wypadków czy katastrof na morzu i konieczne jest poszukiwanie oraz ratowanie ludzi, bądź likwidacja zanieczyszczeń środowiska morskiego, wykorzystywane są siły i środki Morskiej Służby Poszukiwania i Ratownictwa (SAR). Służba SAR formalnie powstała w 2002 r., jednakże historia jej funkcjonowania zaczyna się już w latach 30. ubiegłego wieku (a pierwsze stacje ratownictwa powstawały pod koniec XIX wieku).

Działania służb w obszarze ratowania życia ludzkiego na morzu polegają przede wszystkim na poszukiwaniu i podejmowaniu rozbitków znajdujących się w wodzie lub w środkach ratunkowych. Prowadzone są one z wykorzystaniem m.in. morskich statków ratowniczych, które mogą wykonywać zadania bez względu na stan morza i porę dnia oraz łodzi ratowniczych. Służby SAR biorą też udział w gaszeniu pożarów na statkach oraz podejmują holowania ratownicze. W drugim obszarze działań służby SAR są odpowiedzialne za usuwanie z powierzchni morza rozlewów ropy naftowej, produktów ropopochodnych oraz innych niebezpiecznych i szkodliwych substancji chemicznych (HNS) powstałych w wyniku wypadków morskich oraz katastrof przemysłowych na lądzie. Służby są odpowiedzialne za koordynowanie akcji zwalczania zagrożeń oraz zanieczyszczeń środowiska morskiego. Prowadzą awaryjne wyładowywanie olejów oraz HNS ze zbiornikowców, a także poszukiwanie oraz wydobywanie zagubionych substancji i towarów niebezpiecznych w opakowaniach. Odpowiedzialne są również za zapobieganie przedostawaniu się olejów i HNS do środowiska morskiego. Zadania te realizowane są z wykorzystaniem specjalistycznego sprzętu do zwalczania rozlewów.

Podsumowanie: W artykule przedstawiono opis zadań wykonywanych przez służby SAR na przestrzeni lat. Opisano metody działania, wyposażenie oraz reorganizację służb. Przypomniano ich sukcesy na arenie międzynarodowej. Zwrócono również uwagę na problemy związane z sytuacją polityczną, brakami w wyposażeniu powojennym oraz na trudności we współpracy między służbami.

Opisano współczesne działania Morskiej Służby Poszukiwania i Ratownictwa w Polsce. W artykule zaprezentowano również rozlokowanie sił i środków służby, podstawę prawną działania, scharakteryzowano wyposażenie baz. Opisano wszystkie rodzaje jednostek ratowniczych, będących w dyspozycji służb.

Słowa kluczowe: Morska Służba Poszukiwania i Ratownictwa, SAR, historia, poszukiwania, ratownictwo

Typ artykułu: artykuł przeglądowy

ABSTRACT

Aim: The purpose of this article is to outline past activities of the Maritime Search and Rescue Service, methods and technical means used today to search for and rescue people at sea and how the consequences caused by oil spillage, and other threats to the marine environment can be eliminated.

Introduction: Maritime transport safety is a complex issue. The factors, which affect the chances of survival and salvage in critical situations include: operating conditions, technical condition of the ship, the training and skill of the crew. The Maritime Search and Rescue Service (SAR) provides support in situations where accidents or disasters occur at sea. The Service is involved in the search for and rescue of people, and elimination of threats from oil spills or other pollution of the marine environment. SAR was formally created in 2002, although its origin and functions stem from the 1930's, bearing in mind that the first rescue stations were created towards the latter part of the XIX century. Rescue activities performed by SAR involve, in the main, searching for and retrieving shipwrecked people at sea. This is carried out with the use of equipment, such as marine rescue vessels, which can perform tasks regardless of sea conditions and time of day. The SAR Service also

¹ Zachodniopomorski Uniwersytet Technologiczny w Szczecinie / West Pomeranian University of Technology Szczecin, Poland; agata.krystosik@zut.edu.pl;

assists in firefighting on ships and undertakes emergency towing of sea going vessels. Secondly, the SAR is responsible for the removal from the sea surface of: oil spills, oil derivative products and other hazardous, and noxious substances (HNS) dispersed as a result of sea accidents and onshore industrial catastrophes. The service is responsible for the coordination of operations to overcome threats and pollution of the sea environment. SAR takes a lead in offloading oil and HNS from tankers as well as the conduct of search and recovery of lost hazardous substances and packaged cargoes. SAR is also responsible for the prevention of oil and HNS penetration into the sea environment. These activities are performed with the aid of specialist equipment designed to overcome spillages.

Summary: The article provides a historical description of tasks performed by SAR. It illustrates operation methods, equipment used and stages of reorganisation encountered over time. The narrative brings to mind successful achievements on the international arena, but simultaneously reflects on challenges faced by the service over the years. The latter includes political upheavals, post war equipment shortages, problems associated with cooperation between different services and other obstacles. The account, dealing with current day operational activities of The Maritime Search and Rescue Service reveals the legal basis for the undertaking, identifies the deployment of resources, both human and equipment and describes the types of rescue establishments, which are at the disposal of the service.

Keywords: The Maritime and Rescue Service in Poland, SAR, history, search, rescue

Type of article: review article

АННОТАЦИЯ

Цель: Цель данной статьи - представить исторический очерк деятельности Морской поисково-спасательной службы, а также методов и технических средств, используемых в настоящее время, в целях поиска и спасения людей на море, а также ликвидации разливов нефти и других угроз морской среде.

Введение: Безопасность судоходства является сложной проблемой. Условия эксплуатации, техническое состояние корабля, обучение и навыки экипажа - это только некоторые из факторов, влияющих на шансы выживания, а также спасения имущества в кризисных ситуациях. В случае аварий или катастроф на море, которые вызывают необходимость поиска или спасения людей либо ликвидации загрязнений морской среды, используются силы и средства Морской поисково-спасательной службы (SAR). SAR формально была создана в 2002 году, однако её история начинается уже с 30-ых годов прошлого века (первые отделения службы спасения появились в конце XIX века).

Деятельность служб в сфере спасения человеческой жизни на море заключается, в частности, в поисках и спасении выживших из воды. Они проводятся с использованием, как спасательных кораблей, которые могут выполнять задачи при каждом состоянии моря и в каждое время дня, так и спасательных лодок. Службы SAR учувствуют также в пожаротушении на кораблях, а также осуществляют спасательные буксировки. Службы отвечают также за ликвидацию разливов нефти, нефтепроизводных продуктов и других опасных и вредных химических веществ на поверхности моря, образованных в результате морских аварий и промышленных аварий на суше. Службы отвечают за координацию работ по ликвидации угроз и загрязнений морской среды. Проводят аварийную выгрузку нефти и химических веществ из танкеров, а также поиски и извлечение пропавших опасных веществ и товаров в упаковках. Их задачей является также предупреждение проникновения нефти и химических веществ в морскую среду. Эти задачи реализуются с использованием специализированного оборудования для ликвидации разливов.

Заключение: В статье представлено описание задач, выполняемых службами SAR на протяжении многих лет. Описаны методы действий, оснащение и реорганизация служб. Упомянуты их успехи на международном уровне. Представлены также проблемы, связанные с политической ситуацией, нехваткой послевоенного оборудования, а также трудности в сотрудничестве между службами. Описана современная деятельность Морской поисково-спасательной службы (SAR) в Польше. Представлено распределение сил и средств службы, правовая основа деятельности, охарактеризовано оснащение баз. Описаны все виды спасательных единиц, которыми оснащены службы.

Ключевые слова: Морская поисково-спасательная служба в Польше, SAR, история, поиски, спасательная служба

Вид статьи: обзорная статья

1. Historia powstania Morskiej Służby Poszukiwania i Ratownictwa

Działania mające na celu ratowanie życia na morzu podejmowane były niegdyś dobrowolnie, w oparciu o niepisane zasady, a także tradycje. Od zawsze wymagały odwagi i poświęcenia. Początkowo ratowano głównie rybaków na morzach Wielkiej Brytanii. W Polsce przełom nastąpił w 1797 roku. Wtedy, po katastrofie statku „Langeland” (i kradzieży łupów przez mieszkańców Łeby), powstały pierwsze przepisy dotyczące ratowania ludzi i mienia. W roku 1866 zbudowano stację ratowniczą w Łebie (ryc. 1), potem w Uście [1-4].

Pierwsze stacje ratownicze były wyposażone w łodzie wiosłowe (ryc. 2), które przewożono wozami konnymi oraz aparatami rakietowymi (ryc. 3). Podczas akcji ratowania rybaków z łodzi, które utknęły na mieliźnie powszechnie stosowano aparaty rakietowe (ryc. 4). Stosowano również liny ratownicze ze spodniami, z języka niemieckiego zwanymi hosenboje (ryc. 5).

Dataą wyznaczającą początek działania służb ratowniczych w Polsce jest rok 1932 r. W Żegludze Polskiej SA po-

wstał wtedy Wydział Holowniczo-Ratowniczy. Rozpoczęto szkolenia i gromadzenie sprzętu niezbędnego do realizacji zadań.

Niestety w okresie międzywojennym, pomimo dostępu do morza, skromnej floty handlowej i rybackiej oraz dużego portu morskiego w Gdyni, ratownictwo morskie w Polsce praktycznie nie istniało. Pełniło jedynie rolę pomocniczą podczas działań wojsk alianckich.

Dopiero po zakończeniu II wojny światowej organizacją ratownictwa zajęli się pracownicy utworzonego w maju 1945 r. Głównego Urzędu Morskiego w Gdańsku (GUM). Pod koniec 1945 roku powołane zostały służby, które miały przede wszystkim usuwać utrudnienia w żegludze, czyli oczyszczać szlaki morskie, wydobywać wraki do odbudowy, ale również przeprowadzać holowania oraz ratować ludzi i mienie. W samym tylko węźle szczecińskim w wodach spoczywały wraki statków 16 bander. Było to 80 dużych wraków, około 200 wraków mniejszych, ale także tabor wojskowy i kolejowy, urządzenia stoczniowe i portowe oraz materiały wybuchowe. Starano się jak najszybciej udrożnić wejścia do portów i przywrócić baseny portowe do eksploatacji. Na ryc. 6 przedstawiono wrak pancernika „Gneisenau” blokujący wejście do portu gdyńskiego.



Ryc. 1. Stacja ratownicza w Łebie [5]
Fig. 1. Rescue station in Łeba [5]



Ryc. 2. Załoga łodzi wiosłowej (tu holenderska) [5]
Fig. 2. Rowing boat crew (Dutch boat) [5]



Ryc. 3. Aparaty raketowe [1], [6]
Fig. 3. Rocket apparatus [1], [6]



Ryc. 4. Wystrzał z aparatu raketowego [1], [5-6]
Fig. 4. Discharge from the rocket apparatus [1], [5-6]



Ryc. 5. Ewakuacja za pomocą hosenboje [1], [5-6]
Fig. 5. Evacuation with use of a breeches buoy [1], [5-6]



Ryc. 6. Wrak pancernika Gneisenau na wejściu do portu gdyńskiego [7]
Fig. 6. The wreck of the battleship Gneisenau at the entrance to the port of Gdynia [7]

W tym okresie utworzono Biuro Odbudowy Portów (BOP), które posiadało oddziały ratownicze (początkowo miały być to samodzielne grupy ratownicze przy GUM). Na przełomie lat 1945 i 1946 reaktywowano również przedwojenny Wydział Holowniczo-Ratowniczy Żegluga Polskiej SA (potem dodatkowo Oddział Holowniczo-Ratowniczy w Szczecinie). W okresie powojennym, ze względu na braki w sprzęcie i niedostateczne wykształcenie, często korzystano z usług firm duńskich. W portach prowadziły działalność Oddziały Awaryjno-Ratownicze Floty Bałtyckiej ZSRR.

W 1949 roku Wydział Holowniczo-Ratowniczy dysponował flotą 16 holowników i zatrudniał 390 osób. Z BOP wyodrębniono kolejne specjalistyczne przedsiębiorstwo morskie – Przedsiębiorstwo Robót Czerpalnych i Podwodnych (PR-CiP). W roku 1950 Wydział Holowniczo-Ratowniczy został przemianowany na Wydział Ratowniczy GAL (Gdynia Ameryka Line) w Gdyni oraz Terenowy Oddział Ratowniczy (wrakowy) w Szczecinie. Spowodowało to niestety znaczne straty kadrowe i osłabienie przedsiębiorstwa.

W okresie powojennym służby ratownicze napotykały na wiele problemów. Starano się odtworzyć zaplecze techniczne dla ratownictwa. Za pozyskane kredyty amerykańskie zakupiono z demobilu ciężki sprzęt ratowniczy oraz całe wyposażenie robót podwodnych. Deficyt środków technicznych nie był jednak jednym problemem w organizacji ratownictwa. Były nim również braki kadrowe. Brakowało zarówno oficerów, jak i marynarzy zdolnych do prowadzenia jednostek. Nie było wystarczającej liczby nurków, których prace rozpoznawcze i naprawcze były niezbędnym elementem realizacji zadań. Ponadto załogi często się zmieniały. W porcie szczecińskim zatrudniona była głównie ludność napływowa, często niewykwalifikowana, która traktowała swoją pracę jako zajęcie tymczasowe.

Za początek samodzielnych działań i spektakularny pierwszy sukces służb ratowniczych w okresie powojennym uważa się podniesienie wraku chłodnicowca „Lech” w roku 1949. Zadanie wykonano przy wykorzystaniu lin i pontonów ratowniczych oraz dzięki zastosowaniu nowoczesnych rozwiązań technicznych przy odmulaniu i przebijaniu kanałów pod statkiem w celu założenia stropów. Metoda ta, zwana później metodą polską, przynosiła dobre efekty. Była tak ceniona, że polskie służby świadczyły ją także na rzecz innych krajów.

Debiut morskich służb ratowniczych z Polski na arenie międzynarodowej miał miejsce na cyklicznej Międzynarodowej Konferencji Ratownictwa Morskiego w Estriol w czerwcu 1955 roku. Jej organizatorem był kpt. H. Hansson, który uważany był za gospodarza Bałtyku, organizatora ratownictwa w tym regionie. Usilnie dążył do integracji służb. We współpracy z Polską widział nadzieję na ożywienie stosunków z ZSRR oraz RFN.

Na wspomnianej konferencji, w roku 1957, polskie służby ratownicze, na czele z kpt. ż.w. Witoldem Poincem, miały okazję zaprezentować swój sprzęt i umiejętności. Znalazły się najbliżej jednostki potrzebującej pomocy, wobec czego podjęły akcję ratowniczą. Pozostali uczestnicy konferencji, gdy dotarli na miejsce zdarzenia, obserwowali akcję prowadzoną przez Polaków. Zakończyła się ona spektakularnym sukcesem. Polacy zaprezentowali swoją metodę działania, która do dziś jest praktykowana jako metoda „ratowania życia przez ratowanie mienia”. Uważana jest za bezpieczną, skuteczną i oszczędną. Nie oznacza to jednak, że jest (i że była) stosowana przez ratowników innych krajów.

Ze względu na konieczność utworzenia sprawnie funkcjonującego systemu ratowniczego w Polsce, w 1951 roku założono Polskie Ratownictwo Okrętowe. Początkowo zadaniem służby miało być usuwanie skutków działań wojennych. W 1952 roku UM przekazał służbom zadania ratowania życia

na morzu, później również lodołamanie, usługi dźwigowe, a po podpisaniu w latach 70. konwencji helsińskiej, również zabezpieczenie czystości środowiska morskiego. Od roku 1983 do zakresu obowiązków włączono również ratownictwo brzegowe [2-4].

Z dniem 1 stycznia 2002 roku z Polskiego Ratownictwa Okrętowego wydzielono w pełni autonomiczną strukturę – Morską Służbę Poszukiwania i Ratownictwa (służbę SAR). Miała ona podejmować działania wyłącznie z zakresu ratownictwa: poszukiwanie i ratowanie życia ludzkiego na morzu, zwalczanie zagrożeń i zanieczyszczeń środowiska morskiego oraz wykonywanie innych zadań związanych z bezpieczeństwem morskim określonym przepisami [1].

Usługi transportowe, holownicze, dźwigowe oraz te dla przemysłu offshore były i są po dzień dzisiejszy świadczone przez Polskie Ratownictwo Okrętowe (PRO). PRO dysponując nowoczesną flotą, oferuje także holowania oceaniczne, *seismic suport*, usługi przeładunku i transportu towarów oraz obsługę morskich instalacji paliwowych i wydobywczych [8].

2. Podstawa prawna funkcjonowania morskiej służby poszukiwania i ratownictwa

Obecnie podstawą prawną działania SAR są dwie konwencje: Międzynarodowa Konwencja o poszukiwaniu i ratownictwie morskim (Dz. U. z 1988 r. Nr 27, poz. 184) oraz Konwencja o ochronie środowiska morskiego obszaru Morza Bałtyckiego (Dz. U. z 2000 r. Nr 28, poz. 346), które regulują kwestie poszukiwania i ratowania życia ludzkiego oraz zwalczanie zagrożeń i zanieczyszczeń morza. Pozostałe akty prawne to: Ustawa z dnia 18 sierpnia 2011 r. o bezpieczeństwie morskim (Dz. U. z 2011 r. Nr 228, poz. 1368 wraz z późniejszymi zmianami) oraz Ustawa z dnia 16 marca 1995 r. o zapobieganiu zanieczyszczeniu morza przez statki (Dz. U. z 1995 r. nr 47, poz. 243 z późniejszymi zmianami), a także Rozporządzenie Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 22 czerwca 2012 r. w sprawie szczegółowej organizacji Morskiej Służby Poszukiwania i Ratownictwa (Dz. U. z 2012 r., poz. 733), Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 8 kwietnia 2013 r. w sprawie szczegółowych warunków i sposobu wykonywania zadań poszukiwania i ratowania życia na morzu przez Morską Służbę Poszukiwania i Ratownictwa, oraz sposobu realizacji uprawnień członków ochotniczych drużyn ratowniczych (Dz. U. z 2013 r., poz. 552), Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 3 grudnia 2002 r. w sprawie organizacji i sposobu zwalczania zagrożeń i zanieczyszczeń na morzu (Dz. U. z 2002 r. Nr 239, poz. 2026 z późniejszymi zmianami), Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 3 lipca 2012 r. w sprawie nasłuchu radiowego oraz osłony meteorologicznej na potrzeby Morskiej Służby Poszukiwania i Ratownictwa (Dz. U. z 2012 r., poz. 821).

Zapewnienie działań mających na celu poszukiwanie i ratowanie życia na morzu oraz zwalczanie zagrożeń i zanieczyszczeń środowiska morskiego wynika z międzynarodowych konwencji, których stroną jest Polska: Międzynarodowej Konwencji o poszukiwaniu i ratownictwie morskim sporządzonej w Hamburgu dnia 27 kwietnia 1979 roku (konwencja SAR), Konwencji o ochronie środowiska morskiego obszaru Morza Bałtyckiego sporządzonej w Helsinkach dnia 9 kwietnia 1992 roku (konwencja helsińska), Międzynarodowej Konwencji o gotowości do zwalczania zanieczyszczeń olejami oraz współpracy tym zakresie, przyjętej w Londynie 30 listopada 1990 roku (konwencja OPRC), Protokołu o gotowości i przeciwdziałaniu incydentom zanieczyszczenia substancjami niebezpiecznymi i szkodliwymi, przyjętego w Londynie 15 marca 2000 roku (protokół OPRC-HNS).

Ponadto SAR zobowiązana jest do administrowania Polską Platformą Informatyczną Administracji Morskiej oraz utrzymywania Punktu Odbioru Alertu zgodnie z Międzynarodowym Kodeksem Ochrony Statków i Obiektów Portowych.

3. Organizacja i działania SAR

Linia brzegowa Polski liczy ponad 700 km. Na rycinie 7 zobrazowano granicę polskich wód terytorialnych, strefy ekonomicznej oraz strefę odpowiedzialności SAR (linia czerwona). W strefie tej odbywa się żegluga jednostek różnych typów, zarówno handlowych, jak i rekreacyjnych z różnym natężeniem, zależnym głównie od pory roku.

W Polsce, zgodnie z art. 115. rozdziału 6 Ustawy z dnia 18 sierpnia 2011 r. o bezpieczeństwie morskim, zapewnienie działań mających na celu poszukiwanie i ratowanie życia na morzu, zgodnie z postanowieniami Międzynarodowej konwencji o poszukiwaniu i ratownictwie morskim, należy do organów administracji morskiej. Administracja zaś, w celu wykonywania zadań poszukiwania i ratowania życia na morzu, powołuje Morską Służbę Poszukiwania i Ratownictwa (SAR).

W skład Morskiej Służby Poszukiwania i Ratownictwa wchodzi: Morskie Ratownicze Centra Koordynacyjne (ryc. 8), które organizują i koordynują akcje poszukiwawcze i ratownicze; morskie statki ratownicze oraz brzegowe stacje ratownicze z ochotniczymi drużynami ratowniczymi.

Morskie Ratownicze Centrum Koordynacyjne (MRCK) i Morskie Pomocnicze Centrum Koordynacyjne (MPCK) pozostają w 24-godzinnej gotowości do odbioru wezwań o nie-

bezpieczeństwie i informacji o istniejących i prawdopodobnych sytuacjach zagrożenia życia na morzu. Centra współpracują z Marynarką Wojenną oraz innymi służbami, w tym także zagranicznymi.

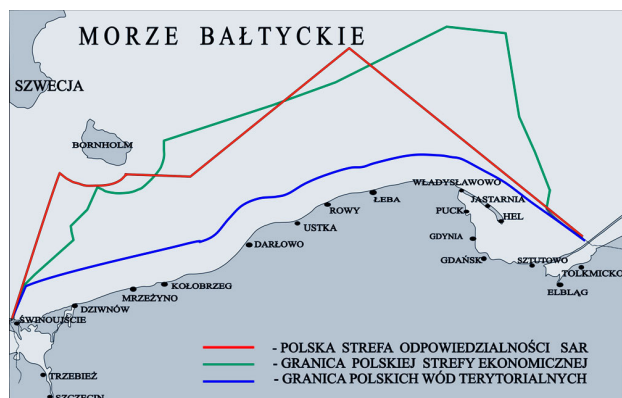
Siły i środki Morskiej Służby Poszukiwania i Ratownictwa utrzymywane są w określonym reżimie gotowości. Dla jednostek ratowniczych gotowość do odcumowania i wyjścia do akcji ratowniczej od otrzymania zgłoszenia wynosi 15 minut, a dla jednostek specjalistycznych do zwalczania zanieczyszczeń – 2 godziny. Siły i środki SAR rozlokowane są zgodnie ze schematem przedstawionym na rycinie 9.

Przykładowe działania służb zostały przedstawione na rycinach 10-13. Są to działania prowadzone z wykorzystaniem łodzi ratowniczych oraz innego sprzętu.

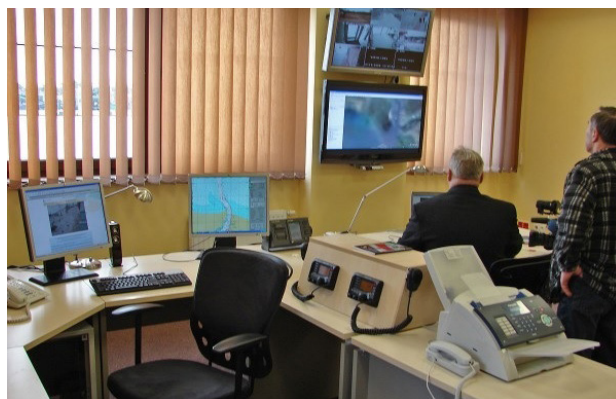
Służba SAR wykonuje zadania na podstawie Planu akcji poszukiwawczych i ratowniczych [10], opracowanego zgodnie z postanowieniami Konwencji SAR. Granice obszaru poszukiwania i ratownictwa oraz zasady współpracy z odpowiednimi służbami innych państw podczas ratowania życia na morzu określają porozumienia zawarte z zainteresowanymi państwami.

Zadania realizowane przez SAR to również: zwalczanie zanieczyszczeń na morzu (jednostka na ryc. 14), holowanie i ściąganie z mielizny, walka z pożarami, wsparcie medyczne oraz ratownictwo brzegowe.

Środki techniczne ratownictwa morskiego to przede wszystkim: morskie statki ratownicze (ryc. 15-17), łodzie ratownicze (ryc. 18-20), jednostki lotnicze (w dyspozycji Marynarki Wojennej) oraz samochody specjalistyczne (ryc. 21-23).



Ryc. 7. Strefa odpowiedzialności służby SAR [1]
Fig. 7. Responsibility zone of the Polish SAR [1]



Ryc. 8. Morskie Ratownicze Centrum Koordynacyjne [9]
Fig. 8. Maritime Rescue Coordination Centre [9]



Ryc. 9. Lokalizacja sił i środków SAR [9]
Fig. 9. Location of resources and equipment of Polish SAR [9]



Ryc. 10. Działania SAR w wykorzystaniu łodzi ratowniczych [9]
Fig. 10. SAR operations, using rescue boats [9]



Ryc. 11. Działania SAR w wykorzystaniu łodzi ratowniczych [9]
 Fig. 11. SAR operations with the use of rescue boats [9]



Ryc. 12. Działania SAR - tonąca jednostka [9]
 Fig. 12. SAR rescue operation - sinking unit [9]



Ryc. 13. Podejmowanie rozbitków z tratwy ratowniczej [9]
 Fig. 13. Taking survivors from rescue raft [9]



Ryc. 14. Morski statek do zwalczania rozlewów olejowych „Czesław II” [9]
 Fig. 14. Marine vessel for neutralization of oil spills Czesław II [9]



Ryc. 15. Statek ratowniczy SAR 3000 [9]
 Fig. 15. Rescue vessel SAR 3000 [9]



Ryc. 16. Statek ratowniczy SAR 1500 [9]
 Fig. 16. Rescue vessel SAR 1500 [9]



Ryc. 17. Morski wielozadaniowy statek ratowniczy „Kapitan Poinc” [9]
 Fig. 17. Marine multipurpose rescue vessel Kapitan Poinc [9]



Ryc. 18. Łódź ratownicza RIB typu Baltic Parker 900 [9]
 Fig. 18. Rescue boat RIB, type Baltic Parker 900 [9]



Ryc. 19. Łódź ratownicza RIB typu Gemini Waverider 600 [9]
 Fig. 19. Rescue toast RIB type Gemini Waverider 600 [9]



Ryc. 20. Łódź ratownicza RIB typu Ł-4800 [9]
 Fig. 20. Rescue boat RIB type Ł-4800 [9]



Ryc. 21. Specjalistyczny samochód ratowniczy typu STARMAN 994 podczas ćwiczeń [9]
 Fig. 21. Specialist rescue vehicle type STARMAN 994 during simulation training [9]



Ryc. 22. Specjalistyczny samochód ratowniczy typu Land Rover Defender [9]
 Fig. 22. Specialist rescue vehicle Land Rover Defender [9]



Ryc. 23. Specjalistyczny samochód ratowniczy typu STAR 744 [9]
Fig. 23. Specialist rescue vessel STAR 744 [9]

Ze Służbą SAR współdziałają jednostki organizacyjne Marynarki Wojennej, Państwowej Straży Pożarnej, Straży Granicznej, Policji, opieki zdrowotnej oraz inne jednostki będące w stanie udzielić pomocy [9].

Marynarka Wojenna udostępnia dla zadań SAR statki powietrzne. Obecnie jest to 7 śmigłowców ratowniczych W-3RM Anakonda i 2 śmigłowce Mi-14 PŁ/R. W planach rozwoju zakładano kupno do 2022 roku 3 śmigłowców poszukiwawczo-ratowniczych i do 2026 roku trzech następnych. Wojsko zostanie jednak prawdopodobnie wyposażone w jednostki wielozadaniowe – transportowe, bojowego poszukiwania i ratownictwa CSAR (w tym śmigłowce przeznaczone do wykonywania zadań odzysku personelu na morzu) oraz zwalczania okrętów podwodnych, które mają mieć nadprogramowe wyposażenie do realizacji zadań SAR [11].

4. Działania służb ratowniczych w 2015 roku

W 2015 roku Służby SAR przeprowadziły 229 akcji ratowniczych. Spośród nich 74 stanowiły akcje mające na celu ratowanie życia ludzkiego na morzu, 34 – ewakuacje medyczne, a 3 zwalczanie rozlewów olejowych. Przeprowadzono 84 akcje wyjaśniające (odpowiedź na fałszywe alarmy) oraz 34 tak zwane akcje inne. W sumie uratowano 145 osób.

Do 151 akcji zadysonowano statki ratownicze, do 88 brzegowe stacje ratownicze, a do 3 akcji statki przeciwrozlewowe [12].

Przedstawione poniżej opisy wybranych akcji ratowniczych i wyjaśniających dotyczą zdarzeń z 2015 roku. Wybrano akcje poszukiwawcze ratownicze, ratownicze z powodów medycznych oraz holowanie mające na celu ratowanie i zdjęcie jednostek z mielizny. Opisy akcji przygotowano na podstawie materiałów opublikowanych przez służbę SAR.

Pierwsza wybrana akcja miała miejsce 30 maja 2015 roku. O godzinie 19.56 otrzymano informację z USA, w systemie łączności COSPAS SARSAT, o zatonięciu jachtu (20 Mm na północny-zachód od Świnoujścia w niemieckiej strefie odpowiedzialności SAR) „Down North” z 12 osobami na pokładzie. Znajdujący się w rejonie zdarzenia niemiecki kuter rybacki „Palucca” podjął 12 rozbitków (w tym 1 osobę bez oznak życia). Z portu w Świnoujściu wypłynął o godz. 22.45 statek ratowniczy m/s „Pasat”, który przejął rozbitków na pokład. O godz. 23.30 dostarczył ich do portu w Świnoujściu, gdzie została im udzielona pomoc zorganizowana przez Centrum Zarządzania Kryzysowego Wojewody Zachodniopomorskiego.

Druga akcja miała miejsce 14 lipca 2015 roku pomiędzy Łebą a Człopinem. O godzinie 12.36 służby w Gdyni otrzy-

mały informację od Kapitanatu Portu w Łebie o dryfującym jachcie „Lena” (6 osób na pokładzie, w tym troje dzieci). Zadysonowano do niego ratowników z Brzegowej Stacji Ratowniczej (BSR) Łeby oraz załogi statku ratowniczego m/s „Huragan”. O godz. 13.18 obie jednostki dotarły do jachtu, który jak się okazało, miał awarię silnika. Jedna osoba została na jachcie, pozostałe ewakuowano na statek m/s „Huragan” i przekazano na ląd. Jacht odholowano do portu w asyście ratowników BSR Łeba.

W dniu 6 lipca 2015 roku miała miejsce głośna akcja ratownicza dwójki dzieci, które brały udział w zajęciach szkoły żeglarskiej w Warszawie. Wracający z morza ratownicy łodzi R-3 oraz ratownicy statku m/s „Sztorm” o godz. 15.57 w odległości 1,5 Mm na wschód od Pucka zauważyli wywróconą żaglówkę POL-2711. Już po 10 minutach poszukiwań odnaleziono w wodzie 12-letniego chłopca. Do dalszych poszukiwań zadysonowano łodzie ratownicze R-3, R-5 z BSR Władysławowo, R-20 z jednostki m/s „Kpt. Poinc”, SG-111, jednostkę WOPR oraz śmigłowiec Marynarki Wojennej. O godz. 17.03 załoga śmigłowca MW podjęła z wody dziewczynkę. Dzieci przewieziono do szpitali.

Kolejna akcja miała związek z wejściem jednostki na mieliznę. 21 lipca 2015 roku o godzinie 17.38 do MRCK w Gdyni dotarła informacja o wejściu na mieliznę w główkach przy wejściu do portu przy zachodnim falochronie statku „Dragon” z 93 osobami na pokładzie (w tym 5 osób załogi). Do akcji zadysonowano statek ratowniczy m/s „Orkan”, łódź ratowniczą R-1 oraz BSR Ustka R-25. Ratownicy podjęli na pokład statku m/s „Orkan” 72 osoby, a R-25 16 osób. Wszystkich pasażerów o godz. 18.40 przewieziono na brzeg do portu w Uście. Załoga pozostała na statku.

10 grudnia 2015 r. miały miejsce poszukiwania zaginionego mężczyzny. O godzinie 18.10 służby otrzymały sygnał *Mayday* z promu „Skania”. Sygnał dotyczył wypadnięcia człowieka za burtę (18 Mm na północ od Świnoujścia, 3 Mm w strefie odpowiedzialności SAR niemieckiej). Akcją poszukiwawczą prowadziły niemieckie służby z Bremen. Brały w niej udział jednostki: m/s „Pasat” - SAR 3000, promy „Skania”, „Maziowa”, „Wolin”, statek ratowniczy „Gloncar” oraz „Boerde”, 2 helikoptery ratownicze (szwedzki i niemiecki) i śmigłowiec MW. Akcja poszukiwawcza trwała do godz. 03.00 dnia 11.12.2015 r.

20 października 2015 r. o godz. 06.37 służby odebrały zgłoszenie z promu „Wawel”. Członek załogi uskarżał się na bardzo silne bóle głowy. Zadysonowano do niego śmigłowiec MW. O godz. 07.10 z pomocą dla śmigłowca MW, wypłynęli także ratownicy statku ratowniczego m/s „Bryza” (ryc. 24). Chorego zalecono transportować w pozycji leżącej, dlatego ratownik z m/s „Bryza” czekał wraz z chorym na śmigłowca (ryc. 25). Poszkodowany został podjęty o godz. 8.47 na pokład śmigłowca, skąd przekazano go załodze karetki pogotowia.

Ostatnia z wybranych akcji miała miejsce 19 października 2015 r. i była także ewakuacją medyczną. O godz. 11.16 odebrano zgłoszenie z jednostki wędkarskiej „Feniks” do mężczyzny, który w wyniku upadku prawdopodobnie uszkodził żebra. „Feniks” znajdował się w odległości 12 Mm na północ od Władysławowa, więc do akcji ratowniczej wysłano statek ratowniczy „Bryza” (ryc. 26). O godz. 11.49 ratownik z m/s „Bryza” przeszedł ze statku ratowniczego na statek „Feniks”, by udzielić pierwszej pomocy poszkodowanemu. Mężczyzna został przetransportowany statkiem ratowniczym na ląd i o 12.32 przekazano go załodze karetki pogotowia (ryc. 27).



Ryc. 24. M/s „Bryza” w drodze do promu „Wawel” [12]
Fig. 24. M/s „Bryza” on the way to the ferry “Wawel” [12]



Ryc. 25. Śmigłowiec MW podczas akcji przejmowania członka załogi promu „Wawel” [12]
Fig. 25. Navy helicopter during the taking over action of „Wawel” ferry crew member [12]



Ryc. 26. Statek ratowniczy M/s „Bryza” i jednostka wędkarska „Feniks” [12]
Fig. 26. A rescue vessel M/s „Bryza” and fishing boat „Feniks” [12]



Ryc. 27. Przekazania poszkodowanego ze statku ratowniczego M/s „Bryza” na ląd [12]
Fig. 27. The transfer of a victim from rescue boat m/s „Bryza” to the land [12]

5. Podsumowanie

Podstawowym zadaniem realizowanym przez Morską Służbę Poszukiwania i Ratownictwa jest poszukiwanie osób i ratowanie życia ludzkiego na morzu. W okresie powojennym priorytetem było przywracanie warunków do żeglugi oraz eksploatacji portów. Na przestrzeni lat zakres obowiązków służby wielokrotnie się zmienił.

Obecnie działania służby SAR, w obszarze ratowania życia ludzkiego na morzu, polegają przede wszystkim na poszukiwaniu i podejmowaniu rozbitków z wody i ze środków ratunkowych takich jak np. łodzie czy tratwy. Prowadzone są z wykorzystaniem m.in. morskich statków ratowniczych i łodzi ratowniczych. Często w ramach działań konieczna jest współpraca z wojskiem i innymi służbami, w tym służbami krajów sąsiednich. W celu polepszenia jej efektywności, organizowane są międzynarodowe szkolenia i ćwiczenia.

Służby SAR odpowiedzialne są także za zwalczanie rozlewów i innych zagrożeń środowiska morskiego, gdy dochodzi do awarii i katastrof z uwolnieniem związków niebezpiecznych i szkodliwych. Działania te realizowane są z wykorzystaniem jednostek specjalistycznych, wyposażonych w sprzęt do zwalczania rozlewów, rozlokowany na jednostkach i w bazach lądowych.

Wykaz skrótów

BOP - Biuro Odbudowy Portów
BSR - Brzegowa Stacja Ratownicza
COSPAS- SARSAT - międzynarodowy system łączności satelitarnej ratownictwa lądowego, powietrznego i morskiego
CSAR - z ang. Combat Search and Rescue; w odniesieniu do helikopterów, helikoptery do walki i ratownictwa

GAL - Gdynia Ameryka Line
GUM - Główny Urząd Morski w Gdańsku
HNS - z ang. Hazardous and Noxious Substances - substancje niebezpieczne i szkodliwe
Konwencja OPRC - Międzynarodowa Konwencja o gotowości do zwalczania zanieczyszczeń morza olejami oraz współpracy w tym zakresie
łódź RIB- z ang., rigid-inflatable boat - jednostka pływająca łącząca zalety pontonu i łodzi
MPCK - Morskie Pomocnicze Centrum Koordynacyjne
MRCK - Morskie Ratownicze Centrum Koordynacyjne
PRCiP - Przedsiębiorstwo Robót Czerpalnych i Podwodnych
PRO - Polskie Ratownictwo Okrętowe
Protokół OPRC-HNS - Protokół w sprawie gotowości do zwalczania zanieczyszczeń morza niebezpiecznymi i szkodliwymi substancjami oraz współpracy w tym zakresie
SAR - z ang. Search and Rescue, nazwa używana dla Morskiej Służby Poszukiwania i Ratownictwa
UM - Urząd Morski
WOPR - Wodne Ochotnicze Pogotowie Ratunkowe

Literatura

1. Archiwum Morskiej Służby Poszukiwania i Ratownictwa, *Rys historyczny na temat historii Ratownictwa Morskiego w Polsce*, [dok. elektr.] <http://www.sar.gov.pl/pl/rys-historyczny> [dostęp: 15 grudnia 2015].
2. Sawicki J. i in., *Polskie Ratownictwo Okrętowe 1951-2001. Zarys działalności, Księgi Floty Ojczyźnej*, Wyższa Szkoła Morska w Gdyni, Gdynia 2001.
3. Sawicki J., *Ratownictwo morskie w Polsce*, T. 1, (1920-1950). *Księgi Floty Ojczyźnej 1230-7092 t.15*, Wyższa Szkoła Morska w Gdyni, Gdynia 2001.
4. Sawicki J., *Ratownictwo morskie w Polsce*, T. 2, (1945-1961). *Księgi Floty Ojczyźnej 1230-7092 t. 20*, Pracowania Historii Akademii Morskiej w Gdyni, Gdynia 2005.
5. Gburczyk J., *Historia Łeby*, 2015, [dok. elektr.] http://historialeby.pl/tl/Wiek-XIX-_-cz-.-.I.htm [dostęp: 20 grudnia 2015 r.].
6. *Seenotrettung Ostseebad Wustrow Raketenapparat und Hosenboje*, [dok. elektr.] <https://www.fischland-darss-zingst.net/wustrow/seenotrettung/seenotrettung-raketenapparat.php> [dostęp 20 grudnia 2015 r.].
7. Lipka M., *Pancernik u wrót gdyńskiego portu*, 2012, [dok. elektr.] <http://historia.trojmiasto.pl/Pancernik-u-wrot-gdynskiego-portu-n60976.html> [dostęp: 20 grudnia 2015 r.].
8. [dok. elektr.] www.progdynia.pl [dostęp: 21 grudnia 2015 r.].
9. Archiwum Morskiego Centrum Koordynacyjnego i Morskiego Pomocniczego Centrum Koordynacyjnego, Gdynia, Świnoujście 2015.
10. Maziarz J., *Plan akcji poszukiwawczych i ratowniczych*, wyd. II, 2014.
11. Dura M., *Polska rezygnuje ze śmigłowców SAR. Będą za to CSAR*, 2014, [dok. elektr.] http://www.defence24.pl/news_polska-rezygnuje-ze-smiglowcow-sar-beda-za-to-csar [dostęp: 20 grudnia 2015 r.].
12. Morska Służba Poszukiwania i Ratownictwa, 2016, [dok. elektr.] <http://www.sar.gov.pl/pl/news/2/type> [dostęp: 17 kwietnia 2016 r.].

* * *

dr inż. Agata Krystosik-Gromadzińska - pracownik naukowo-dydaktyczny Zespołu Inżynierii Bezpieczeństwa, Wydziału Techniki Morskiej i Transportu, Zachodniopomorskiego Uniwersytetu Technologicznego w Szczecinie. Przez ostatnie 15 lat wykładowca na kierunkach: Oceanotechnika, Transport, Inżynieria Bezpieczeństwa. Obszary zainteresowań to przede wszystkim: bezpieczeństwo eksploatacji statków, w tym bezpieczeństwo pożarowe, inżynieria bezpieczeństwa pożarowego, organizacja służb ratowniczych.