

*MACIEJ TARKOWSKI\**

## **PRZEMIANY W DZIAŁALNOŚCI POSZUKIWAWCZO- -RATOWNICZEJ NA MORZU W POLSKIEJ STREFIE ODPOWIEDZIALNOŚCI W LATACH 2002–2012**

Celem artykułu jest omówienie przemian, w dziedzinie poszukiwania i ratowania życia ludzkiego na morzu w polskiej strefie odpowiedzialności. Wynikały one, po pierwsze, ze zmieniającej się struktury wypadków morskich, głównie w następstwie rozwoju turystyki morskiej i nadmorskiej oraz redukcji rozmiarów floty kutrowej. Po drugie zaś – z przemian w organizacji i wyposażeniu służb ratowniczych. W następstwie wydzielenia Morskiej Służby Poszukiwania i Ratownictwa (MSPiR) z Polskiego Ratownictwa Okrętowego, oznaczającego podmiotowe rozdzielenie funkcji ratowania życia od ratowania mienia, konieczne stało się wprowadzenie do służby szybkich kutrów ratowniczych w miejsce przestarzałych kutrów ratowniczo-holowniczych i statków typowo ratowniczych zamiast wielozadaniowych statków ratowniczych. W analizowanym okresie dokonana została więc niemal całkowita wymiana taboru pływającego i towarzysząca jej rozbudowa infrastruktury portowej w postaci baz dla nowych jednostek oraz zespołów brzegowych stacji ratowniczych. Dzięki tym przekształceniom istotnie wzrosły zdolności operacyjne MSPiR, co wprost przekłada się na bezpieczeństwo żeglugi w polskiej strefie odpowiedzialności.

**Słowa kluczowe:** Służba SAR, poszukiwanie i ratownictwo na morzu, polskie obszary morskie

### **Wprowadzenie**

Mimo postępu technicznego i organizacyjnego, w żegludze morskiej i przybrzeżnej, co roku zdarzają się wypadki. Również ruch turystyczny, oprócz wypadków morskich z udziałem jachtów i jednostek wędkarskich, powoduje

---

\* Maciej Tarkowski, dr, Uniwersytet Gdański, Wydział Oceanografii i Geografii, e-mail: maciej.tarkowski@ibnigr.pl.

coraz liczniejsze wypadki plażowe – zaginięcia osób i utonięcia. Nieuchronność tych wypadków doprowadziła do powstania służb odpowiedzialnych za ratowanie życia na morzu (międzynarodowa nazwa – SAR) działających na podstawie międzynarodowej konwencji<sup>1</sup>. W przypadku Polski zobowiązania tej konwencji wykonuje Morska Służba Poszukiwania i Ratownictwa (Służba SAR). Prowadzi ona swoje działania w polskiej strefie odpowiedzialności za poszukiwanie i ratowanie oraz na polskich obszarach morskich<sup>2</sup> (rys. 2).

Celem artykułu jest omówienie przemian, jakie nastąpiły w dziedzinie poszukiwania i ratowania życia ludzkiego na badanym akwenie. Wynikały one, po pierwsze, z podmiotowego rozdzielenia funkcji ratowania życia od ratowania mienia przez wydzielenie w 2002 r. Służby SAR z Polskiego Ratownictwa Okrętowego (PRO), co spowodowało zmiany w organizacji i wyposażeniu służb ratowniczych. Po drugie zaś – ze zmieniającej się struktury wypadków morskich, głównie w następstwie rozwoju turystyki morskiej i nadmorskiej oraz redukcji rozmiarów floty kutrowej.

Przedmiotowy zakres artykułu obejmuje podsystem poszukiwania i ratownictwa morskiego, stanowiący część podsystemu bezpieczeństwa i ochrony żeglugi. Podsystem ten jest z kolei częścią systemu bezpieczeństwa morskiego<sup>3</sup>. Artykuł nie obejmuje natomiast problematyki zwalczania zagrożeń i zanieczyszczenia środowiska morskiego. Zobowiązania w tym zakresie również wykonuje Służba SAR. Działalność ta jest opisana w literaturze przedmiotu<sup>4</sup>. Zakres czasowy opra-

<sup>1</sup> *Międzynarodowa konwencja o poszukiwaniu i ratownictwie morskim* (tzw. Konwencja SAR) podpisana została w Hamburgu w 1979 r. Przez Polskę ratyfikowana została w 1988 r. (Dz.U. 1988, nr 27, poz. 184).

<sup>2</sup> W znacznej mierze zasięg tych obszarów się pokrywa. Jedynie we wschodniej części obszar polskiej wyłącznej strefy ekonomicznej jest wyraźnie rozleglejszy niż strefy odpowiedzialności za poszukiwanie i ratowanie.

<sup>3</sup> Z. Kopacz, W. Morgaś, *Krajowy system bezpieczeństwa morskiego w zintegrowanej polityce bezpieczeństwa morskiego*, „Zeszyty Naukowe Akademii Marynarki Wojennej” 2001, nr 2 (185), s. 65.

<sup>4</sup> M. Bogalecka, *Bezpieczeństwo transportu morskiego w rejonie Morza Bałtyckiego*, „Zarządzanie i finanse” 2012, nr 3/1, s. 574; M. Bogalecka, B. Jedynek, M. Reszko, *Akcje zwalczania zagrożeń i zanieczyszczeń środowiska morskiego w polskich obszarach morskich*, w: *Ekonomiczne, społeczne i prawne wyzwania państwa morskiego w Unii Europejskiej*, red. St. Piocha, T. Heese, Środkowopomorska Rada NOT w Koszalinie, Koszalin–Kołobrzeg 2009, s. 173–177; K. Czaplewski, H. Nitner, *Zabezpieczenie nawigacyjno-hydrograficzne ochrony obszarów morskich przed zanieczyszczeniami*, „Zeszyty Naukowe Akademii Marynarki Wojennej” 2001, nr 1 (184), s. 65; *Report on shipping accidents in the Baltic Sea area during 2011*, Baltic Marine Environment Protection Commission, Helsinki 2012, s. 1–31.

cowania obejmuje lata 2002–2012 – od powołania do życia Służby SAR do roku, dla którego dostępne są najbardziej aktualne dane<sup>5</sup>. Zakres przestrzenny ogranicza się do zasadniczego obszaru działania tej służby, a więc do polskiej strefy odpowiedzialności za poszukiwanie i ratowanie polskich obszarów morskich (rys. 2).

## **Przemiany organizacyjne w zakresie poszukiwania i ratownictwa morskiego**

Istotą przemian organizacyjnych było wspomniane już wydzielenie Służby SAR z PRO<sup>6</sup>, które nastąpiło 1 stycznia 2002 r. Służba SAR to państwowa jednostka budżetowa podległa ministrowi właściwemu do spraw gospodarki morskiej, odpowiadająca za poszukiwanie i ratowanie życia ludzkiego na morzu, zwalczanie zagrożeń i zanieczyszczeń środowiska morskiego oraz wykonywanie innych zadań związanych z bezpieczeństwem morskim. Zadania związane z poszukiwaniem i ratowaniem życia wykonują: Morskie Ratownicze Centrum Koordynacyjne organizujące oraz koordynujące akcje poszukiwawcze i ratownicze, morskie statki ratownicze i brzegowe stacje ratownicze w skład, których wchodzi ochotnicze drużyny ratownicze. W ramach wykonywanych zadań Służba SAR współpracuje z innymi jednostkami organizacyjnymi, a także z odpowiednimi służbami innych państw<sup>7</sup>. W szczególności podkreślenia wymaga stała współpraca z Marynarką Wojenną RP i Strażą Graniczną RP. Brygada Lotnictwa Morskiego na lotniskach w Babich Dołach, Darłowie i Cewicach utrzymuje w pogotowiu śmigłowce ratownicze W-3RM, Mi-14 PŁ/R oraz samolot patrolowo-rozpoznawczy An-28-B1R. Ponadto Marynarka Wojenna utrzymuje, w sześciogodzinnej gotowości, własne okręty ratownicze w portach w Gdyni i Świnoujściu. Natomiast w Morskim

---

<sup>5</sup> Zarys historii poprzednika MSPiR – Polskiego Ratownictwa Okrętowego omówiono w: *Polskie Ratownictwo Okrętowe 1951–2001. Zarys działalności*, red. J. K. Sawicki, Akademia Morska w Gdyni, Gdynia 2001, s. 1–420. Działalność PRO w zakresie ratowania życia omawia też: J. Wendt, M. Tarkowski, *Działalność PRO w polskiej strefie odpowiedzialności w latach 1988–1993*, w: *Polska w Europie Bałtyckiej. Materiały 45 Zjazdu PTG*, red. E. Rydz, Polskie Towarzystwo Geograficzne, Słupsk–Ustka 1996, s. 308–309.

<sup>6</sup> Od 2002 r. Polskie Ratownictwo Okrętowe w prywatyzacji zajmuje się wyłącznie działalnością komercyjną. Główną gałęzią działalności PRO są holowania oceaniczne i pełnomorskie. Oferuje także wynajem dźwigu pływającego do przeładunku sztuk ciężkich o wagach do 330 ton. Ponadto wykonuje usługi offshore i okrętuje załogi na jednostki specjalistyczne (*O nas*, [www.progdynia.pl](http://www.progdynia.pl), dostęp 21.06.2014).

<sup>7</sup> Ustawa z dnia 18 sierpnia 2011 r. o bezpieczeństwie morskim, Dz.U. 2011, nr 228, poz. 1368.

Oddziale Straży Granicznej w stanie pogotowia są jednostki pływające w Starej Pasłęce, Gdańsku, Łebie, Kołobrzegu i Świnoujściu oraz poduszkowiec (Stara Pasłęka). Nowa organizacja działalności poszukiwawczo-ratowniczej na morzu, z ustanowioną w tym celu wyspecjalizowaną jednostką, jaką jest Służba SAR, była jednym z bodźców do kontynuacji modernizacji floty oraz miejsc bazowania. Nie bez znaczenia dla kontynuacji tego procesu miały też zmiany w strukturze wypadków, a co za tym idzie –charakteru akcji ratowniczych.

### **Przemiany w ruchu statków**

Przemiany w strukturze wypadków i akcji ratowniczych były pochodną zmian w ruchu statków, a te z kolei były jedną z konsekwencji transformacji gospodarki, w tym gospodarki morskiej. Wśród długookresowych tendencji (1985–2006)<sup>8</sup> najistotniejsze ze względu na ich wpływ na działalność poszukiwawczo-ratowniczą były: systematyczny wzrost obrotów ładunkowych polskich portów, spadek wielkości połowów i kurczenie się polskiej floty rybackiej, rozwój morskiej turystyki wycieczkowej.

Biorąc pod uwagę lata 2002–2012, należy stwierdzić, że wymienione trendy nadal były aktualne, choć w badanym okresie obserwowano pewne fluktuacje będące następstwem zmian światowej koniunktury. Mimo nieznacznego spadku liczby statków wchodzących do portów morskich nastąpił znaczny wzrost przeładunku kontenerów. To efekt rozwoju terminali, w tym powstania terminalu głębokowodnego w Gdańsku, który zrewolucjonizował rynek przewozów kontenerowych na Bałtyku<sup>9</sup>. Statki transportu morskiego nie generują dużej liczby akcji poszukiwawczo-ratowniczych. Raczej nieunikniona w odniesieniu do długich tras, ponieważ uzasadniona ekonomicznie eksploatacja dużych kontenerowców<sup>10</sup> spowoduje koncentrację przewozów i być może przyspieszy rozbudowę infrastruktury autostrad

<sup>8</sup> J. Zaucha, *Gospodarka morska wobec nowych trendów rozwojowych (Aspekty przestrzenne)*, „Studia Komitetu Przestrzennego Zagospodarowania Kraju PAN” 2008, t. 122, s. 144.

<sup>9</sup> T. Palmowski, *Terminal głębokowodny w Gdańsku*, „Zeszyty Naukowe Uniwersytetu Szczecińskiego”, „Problemy Transportu i Logistyki” 2011, nr 15 (657), s. 261.

<sup>10</sup> D. Bernacki, *Efekty skali produkcji w transporcie na przykładzie korzyści kosztowych związanych z wielkością statków kontenerowych*, „Zeszyty Naukowe Uniwersytetu Szczecińskiego”, „Problemy Transportu i Logistyki” 2012, nr 20 (743), s. 19.

morskich, co powinno zwiększyć bezpieczeństwo żeglugi<sup>11</sup>. Dlatego ta zmiana wydaje się neutralna lub nawet korzystna, tzn. przekładająca się na mniejszą liczbę akcji ratowniczych, choć pewne niebezpieczeństwa wiązać się mogą z manewrami tak dużymi jednostkami na torze podejściom i w basenie portowym<sup>12</sup>.

Niewątpliwie spadek liczebności floty kutrowej wprost przełożył się na spadek liczby akcji ratowniczych, podobnie jak wyraźny wzrost liczby jachtów oraz innych jednostek sportowych i turystycznych spowodował ich wzrost. Zaszła przy tym dość wyraźna zmiana charakteru akcji. Kutry dość często wymagały holowania ratowniczego lub asysty, podczas gdy wypadki turystyczne i plażowe wymagają z reguły bezpośredniej i szybkiej interwencji w zakresie ratowania życia. W opisywanym okresie wzrosła liczba zawijających do polskich portów wycieczkowców. Liczba pasażerów przybywających w ten sposób do portu w Gdyni wzrosła z poziomu 57 tys. w 2001 r. do poziomu 134 tys. w rekordowym 2009 r.<sup>13</sup> Oprócz liczby pasażerów wycieczkowców rośnie także liczba pasażerów promów, w szczególności kierowców samochodów ciężarowych. Oba procesy zwiększają ryzyko wystąpienia katastrofy o dużej skali i konieczności prowadzenia masowej operacji ratowniczej. Zagrożenie rośnie szczególnie w sezonie wiosenno-letnim – od maja do września. Katastrofa taka oznaczałaby konieczność ratowania w skrajnych wypadkach kilku tysięcy pasażerów i członków załogi, z których ci pierwsi nie są w żaden sposób przygotowani do właściwego zachowania się w tak ekstremalnej sytuacji. Często pasażerami są dzieci lub osoby starsze, co dodatkowo zmniejsza szansę ich uratowania. Należy również dodać, że tego typu akcje prowadzone są z reguły w złych warunkach nawigacyjnych. Priorytetem takiej akcji jest oczywiście ratowanie życia, co wymaga jednak bardzo szerokiej koordynacji działań i użycia wszystkich dostępnych środków. Jak pokazuje doświadczenie i symulacje, tego typu akcje osiągają jedynie częściowe powodzenie – przy złych warunkach nawigacyjnych liczba uratowanych drastycznie spada, nawet przy dobrym poziomie wyposażenia w siły i środki ratownicze<sup>14</sup>.

<sup>11</sup> M. Pacuk, *Koncepcja autostrad morskich w polityce transportowej Unii Europejskiej*, w: *Wybrane problemy gospodarki morskiej*, Regiony Nadmorskie nr 21, Wydawnictwo Bernardinum, Gdańsk–Pelplin 2013, s. 7.

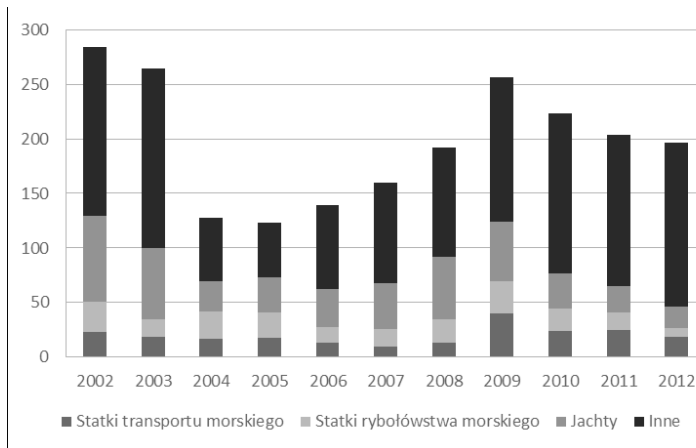
<sup>12</sup> H. Śniegocki, *Symulacje manewrów kontenerowca-giganta*, [www.am.gdynia.pl](http://www.am.gdynia.pl) (dostęp 22.06.2014).

<sup>13</sup> T. Palmowski, *Bałtycki cruising*, „Prace Komisji Geografii Komunikacji PTG” 2011, t. 18, s. 97.

<sup>14</sup> J. Maziarz, *Katastrofy morskie wymagające masowych operacji ratowniczych*, „Ratownicy Morsey”. R: 2009/2010, s. 5.

## Przemiany liczby i struktury akcji ratowniczych

Liczba akcji ratowniczych prowadzonych przez Służbę SAR w latach 2002–2012 wyniosła łącznie 2,2 tys. Przeciętnie na rok wypadało ich około 200, choć w poszczególnych latach liczba to dość istotnie się różniła – od blisko 290 w 2002 r. do ponad 120 w 2005 r. (rys. 1). Do pewnego stopnia liczba akcji była funkcją ruchu statków, a ten z kolei był zależny od koniunktury gospodarczej – to przyczyna odwrócenia trendu, które miało miejsce w latach 2008–2010.



Rys. 1. Liczba i struktura akcji ratowniczych prowadzonych przez Służbę SAR w latach 2002–2012

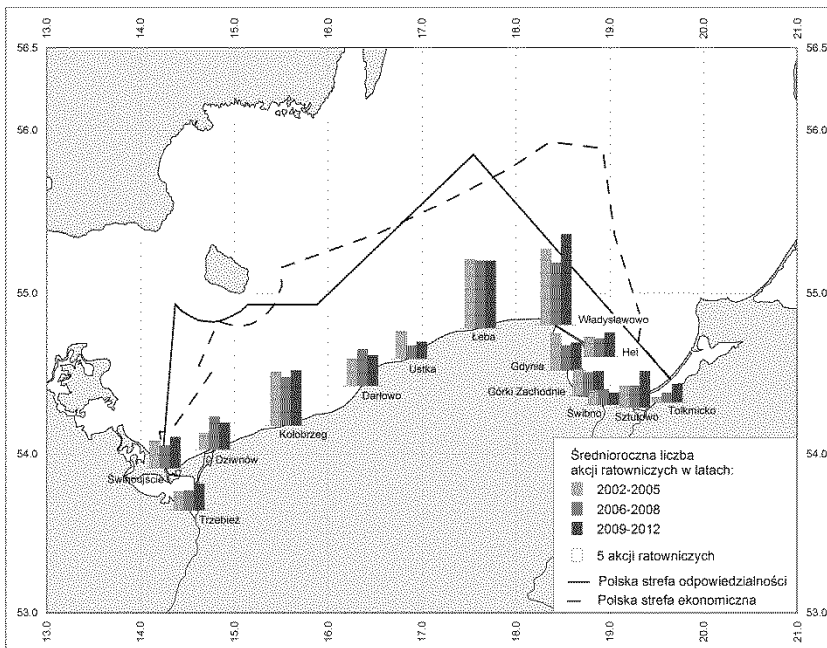
Źródło: opracowanie własne na podstawie Roczników Gospodarki Morskiej 2004–2012, GUS, Warszawa–Szczecin.

Istotne zmiany, szczególnie po 2008 r., zaszły w strukturze akcji ratowniczych, co było pochodną zmian w strukturze ruchu statków. Wyraźnie zmalał udział akcji prowadzonych na rzecz statków rybołówstwa morskiego. Spadł również udział akcji prowadzonych na rzecz jachtów. Wyraźnie wzrosło natomiast znaczenie innych akcji. W tej kategorii mieszczą się akcje ratowania użytkowników desek z żaglem, pontonów, ratowanie tonących czy poszukiwanie zaginionych<sup>15</sup>. Skuteczne prowadzenie akcji tego typu w szczególności

<sup>15</sup> W kategorii tej mieszczą się też fałszywe alarmy i alarmy GMDSS. W 2012 r. stanowiły one około 40% wszystkich akcji w kategorii „inne”. W latach 2009–2012 ich liczba była mniej więcej stała, więc nie wpłynęła istotnie na wzrost znaczenia całej kategorii.

wymaga sprzętu, umożliwiającego szybkiego dotarcie do rozbitków oraz łatwe i bezpieczne podjęcie ich z wody lub z uszkodzonej jednostki. Do akcji wysyłane były zarówno szybkie statki ratownicze, jak i jeszcze szybsze łodzie ratownicze znajdujące się na wyposażeniu Brzegowych Stacji Ratowniczych. Niemal we wszystkich latach badanego okresu nieco częściej (średnio 55 na 100 akcji) wykorzystywane były statki ratownicze.

Liczba akcji w latach 2002–2012 była silnie zróżnicowana pod względem przestrzennym (rys. 2). Najwięcej akcji prowadzono z baz we Władysławowie (średnio 30 rocznie), Łebie (26 rocznie) i Kołobrzegu (20 rocznie). Liczba akcji prowadzona z pozostałych portów zamykała się w granicach od 7 do 12 rocznie. Wyjątkiem było Tolkmicko i Świbno, gdzie odnotowano ich odpowiednio 4 i niecałe 6 średniorocznie.



Rys. 2. Liczba akcji ratowniczych prowadzonych przez Służbę SAR z uwzględnieniem dyslokacji baz w latach 2002–2014

Źródło: opracowanie własne na podstawie Roczników Gospodarki Morskiej 2004–2012, GUS, Warszawa–Szczecin.

W latach 2002–2012 liczba akcji prowadzonych z poszczególnych portów nie ulegała silnym zmianom (rys. 2). Wyraźniejsze wzrosty odnotowano we Władysławowie, Sztutowie i Tolkmicku. Spadek nastąpił przede wszystkim w Ustce, w mniejszym stopniu w Gdyni, a w najmniejszym w Świbnie.

### **Przemiany w infrastrukturze poszukiwania i ratownictwa morskiego**

Przemiany w infrastrukturze poszukiwania i ratownictwa morskiego w znacznym stopniu zostały wymuszone starzeniem się floty statków ratowniczych oraz zmianami organizacyjnymi, których efektem było utworzenie służby wyspecjalizowanej w ratowaniu życia na morzu. Zbiegły się one z przemianami strukturalnymi w gospodarce morskiej, które pociągnęły za sobą zmiany wypadkowości i struktury akcji ratowniczych.

Program modernizacji floty statków ratowniczych rozpoczęty został zanim z PRO wydzielono Służbę SAR. Przed modernizacją trzon floty stanowiły wielozadaniowe statki ratownicze typu R-27 oraz statki ratowniczo-holownicze R-17. Obie konstrukcje zaprojektowano w Polsce w latach 70. specjalnie dla PRO. Budowała je stocznia „Wisła” w Gdańsku. Wielozadaniowość R-27 polegała na tym, że oprócz możliwości podjęcia 150 rozbitków, mógł on gasić pożary, holować nawet duże jednostki, wypompowywać wodę z zalanych sekcji. Podstawową wadą obu typów jednostek była niska maksymalna prędkość – R-27 rozwijał 12 węzłów, a R-17 jedynie dziewięć.

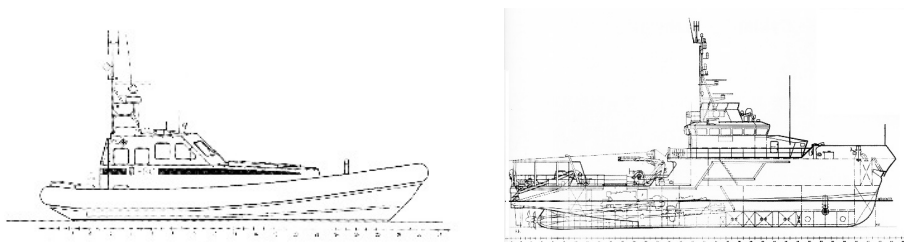
Od 1997 r. do służby zaczęto wdrażać szybkie statki ratownicze typu SAR 1500. Konstrukcja zaprojektowana została na potrzeby holenderskiej służby ratowniczej jako kuter hybrydowy o kadłubie i nadbudówce z aluminium oraz burtach w postaci komór pneumatycznych (rys. 3). Jednostki budowane były w gdyńskiej Stoczni „Damen” na zlecenie PRO. Do 2002 r. do służby weszło siedem takich jednostek<sup>16</sup>.

Atutem kutra hybrydowego typu SAR 1500 jest wysoka prędkość maksymalna wynosząca 30 węzłów oraz względna prostota obsługi – załoga liczy trzy do czterech osób, a w jej składzie nie ma mechanika. Jednostka jest skonstruowana tak, że powraca do pionu po przewróceniu przez falę. Odbojnice pneumatyczne zapewniają bezpieczne podjęcie do jednostki wzywającej pomocy. Jednostki

<sup>16</sup> D. Konkol, T. Perka i in., *Morska Służba Poszukiwania i Ratownictwa „Służba SAR” 2002–2012*, VIS-ART s.c., Morska Służba Poszukiwania i Ratownictwa, Gdynia 2012, s. 74.



wyposażone są w opuszczaną do wody rampę rufową, co bardzo ułatwia akcję podejmowania rozbitków. Czynność ta jest bezpieczna dzięki napędowi w postaci pędników strugowodnych – praca śruby nie zagraża znajdującym się w wodzie. Jednostka jest w stanie przyjąć na pokład do 75 osób, jednak jedynie 30 może umieścić wewnątrz, co jest istotnym ograniczeniem w warunkach pogodowych zagrażających powtórny zabranie uratowanych przez fale lub ich wychłodzeniem.

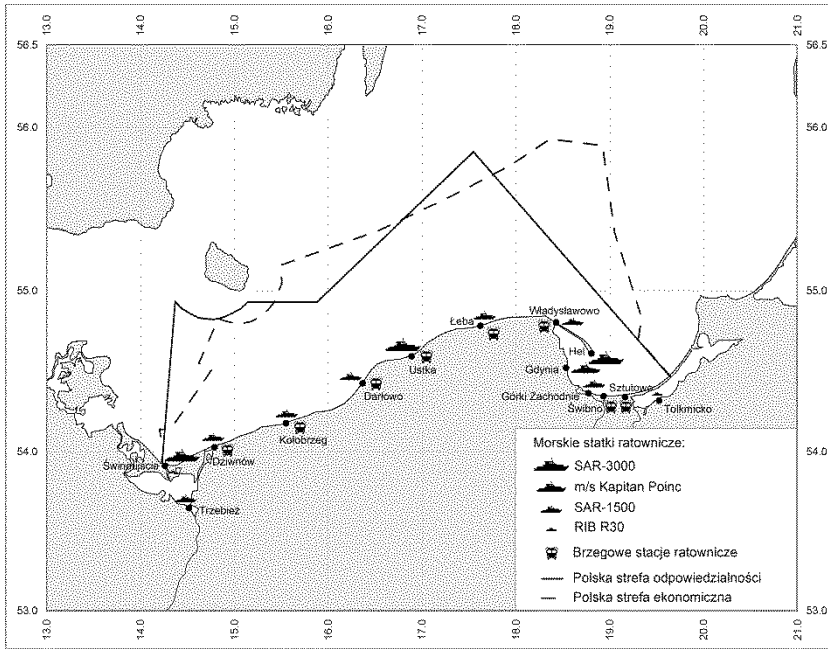


Rys. 3. Statki ratownicze typu SAR 1500 i SAR 3000

Źródło: Morska Służba Poszukiwania i Ratownictwa.

Ponad dekada eksploatacji jednostek „SAR-1500” uwiaryściła także ich wady. Odbojnica pneumatyczna, choć prawidłowo spełnia swoją rolę, to przy podejściach w trudnych warunkach ulega uszkodzeniom. Zapas paliwa wystarcza na jedynie osiem godzin pracy przy pełnym obciążeniu, co jest wystarczające przy podejściu do obiektu o znanym położeniu. Natomiast w przypadku konieczności prowadzenia poszukiwań zapas ten może okazać się niewystarczający. Kolejnym problemem jest szybkie porastanie kadłuba, co może skutkować ograniczeniem prędkości nawet o połowę. Niewystarczająca jest również wentylacja sterówki, która nie zapewnia komfortu ani latem, ani zimą. Do tego występują trudności z utrzymaniem zimą odpowiedniej temperatury wewnątrz jednostki. Jest to konieczne dla zachowania sprawności urządzeń, dlatego jednostki bywają dogrzewane wstawianymi do wewnątrz dodatkowymi grzejnikami elektrycznymi<sup>17</sup>. Ogólna ocena tych jednostek w świetle wypełnianych zadań jest jednak pozytywna – szczególnie dlatego, że nie są jedynym elementem floty ratowniczej i nie muszą sprawdzać się w każdych warunkach. Jednostki typu SAR 1500 bazują w siedmiu portach (rys. 4).

<sup>17</sup> L. Chybowski, Z. Matuszak, M. Mleczo, *Uwagi o eksploatacji jednostek ratowniczych typu SAR 1500*, „Zeszyty Naukowe Akademii Marynarki Wojennej” 2007, nr K/1 (168), s. 31.



Rys. 4. Dyslokacja stacji i jednostek Służby SAR w 2014 r.

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych Morskiej Służby Poszukiwania i Ratownictwa.

Po powołaniu do życia Służby SAR i uchwaleniu przez Radę Ministrów *Programu Rozwoju Służb Ratownictwa Morskiego w latach 2007–2010* zbudowano najpierw dwa, a następnie trzeci morski statek ratowniczy typu SAR 3000. Projekt wykonany został w biurze Naval Engineering & Design w Gdańsku. Dwa pierwsze statki wybudowała Stocznia Marynarki Wojennej w Gdyni, a trzeci – Stocznia Północna w Gdańsku. Wchodziły one do eksploatacji w latach 2011–2012. Są to jednostki znacznie większe od kutrów typu SAR 1500. Załoga liczy sześć osób. Na pokład mogą zabrać 150 rozbitków. Prędkość maksymalna wynosi 24 węzły. Konstrukcja jednostki cechuje się podwyższonym pokładem dziobowym zwiększającym dzielność morską. Pokład główny jest mocno obniżony, co ułatwia podejmowanie rozbitków z wody. Zapewnia on jednocześnie miejsce do współpracy z unoszącym się nad statkiem śmigłowcem ratowniczym. Jednostki tej serii wyposażone zostały m.in. w optoelektroniczny system poszukiwania rozbitków, siatki burtowe do podejmowania ludzi z wody o napędzie hydraulicznym oraz w sześciometrowej długości łódź ratowniczą, umieszczoną

w ślipie rufowym, która może być wodowana również przy wysokim stanie morza<sup>18</sup>. Jednostki klasy SAR 3000 mogą prowadzić akcję ratowniczą przez pięć dni. Są przystosowane do przekazywania paliwa na jednostki SAR 1500. Mogą również zasilać zagrożone jednostki w energię elektryczną i odpompowywać z nich wodę. Statki ratownicze SAR 3000 rozlokowane są w Świnoujściu, Ustce i Helu (rys. 4).

W gotowości do ratowania życia ludzkiego na morzu znajduje się również wielozadaniowy statek ratowniczy m/s *Kapitan Poinc*, który bazuje w Gdyni (rys. 4). Jest to jednostka przeznaczona przede wszystkim do zwalczania zagrożeń i zanieczyszczeń olejowych. Jest ona jednak wyposażona w łódź hybrydową, która używana jest do akcji ratowania ludzi. Są to akcje prowadzone najczęściej w sezonie letnim i związane z nasilonym ruchem turystycznym.

Flotę jednostek ratowniczych uzupełniają łodzie hybrydowe. Największa z nich – dziewięciometrowa łódź RIB 900 BALTIC (oznaczenie burtowe R30) pełni funkcję statku ratowniczego bazującego w Tolkmicku nad Zalewem Wiślanym. Kolejna – łódź RIB S-6100 – znajduje się na wyposażeniu drużyny ochotniczej z Trzebieży podlegającej morskiej stacji ratowniczej usytuowanej w tej miejscowości. Pozostałe osiem łodzi RIB typu Gemini Waverider 600 (numery od R21 do R28) znajdują się na wyposażeniu brzegowych stacji ratowniczych (BSR) (rys. 4). Mogą być one wodowane bezpośrednio w porcie przy użyciu zainstalowanego do tego celu dźwigu albo transportowane na miejsce akcji lekką przyczepą, ciągniętą przez specjalistyczne samochody ratownicze Star 744, StarMAN 944 albo Land Rover Defender. Cała seria łodzi Gemini Waverider 600 dostarczona została w 2006 r. z Danii, w ramach umowy z Polską o bezzwrotnej pomocy finansowej i technicznej<sup>19</sup>. Zaletą łodzi hybrydowych jest łatwość ich transportu, bardzo duża prędkość maksymalna (30–35 węzłów), duża dzielność morską, zwrotność, możliwość podjęcia znacznej liczby rozbitków (dziewięciu, a w przypadku dużej łodzi R30 aż 17). Łodzie hybrydowe przeznaczone są do działań w rejonie sześciu mil morskich od linii brzegowej.

Modernizacji taboru pływającego i specjalistycznych samochodów ratowniczych, towarzyszyła rozbudowa morskich i brzegowych stacji ratowniczych. Zanim do tego doszło stacje morskie i brzegowe, mimo że znajdowały się w jednej

<sup>18</sup> D. Konkol, T. Perka i in., *Morska Służba Poszukiwania i Ratownictwa „Służba SAR” 2002–2012*, dz. cyt., s. 72.

<sup>19</sup> Tamże, s. 86.

miejsowości, zajmowały różne budynki, które w większości wypadków nie odpowiadały zmieniającym się potrzebom służb ratowniczych. W miejscowościach takich, jak Świnoujście, Kołobrzeg czy Hel, przez wiele lat stacje nie istniały, a załogi przez cały czas pobytu były zaokrętowane na jednostkach typu R-27. W ramach wspomnianego już *Programu Rozwoju Służb Ratownictwa Morskiego w latach 2007–2010* zbudowano nowe obiekty w Świnoujściu, Darłowie, Ustce, Łebie, Sztutowie. W kolejnych latach powstały obiekty w Tolkmicku i w Helu. Typowa stacja ratownicza jest obiektem o powierzchni użytkowej około 550 m<sup>2</sup>. Znajdują się w niej dwa typy pomieszczeń – socjalno-biurowe i garażowo-magazynowe. Na parterze ulokowano wysokie garaże umożliwiające parkowanie specjalistycznych samochodów ratowniczych na platformie samochodu ciężarowego i przyczep z łodziami hybrydowymi oraz magazynowanie sprzętu do zwalczania rozlewów. Na tym samym poziomie znajduje się pokój dyżurnych ratowników BSR, szatnia i sala odpraw. Na piętrze natomiast znajduje się część mieszkalna dla załogi statku ratowniczego (pokoje, mesa z kuchnią, świetlica) oraz część szkoleniowo-wypoczynkowa<sup>20</sup>.

## Podsumowanie

Przemiany w działalności poszukiwawczo-ratowniczej na morzu w polskiej strefie odpowiedzialności były wypadkową następujących warunków i czynników: konieczności modernizacji floty statków ratowniczych z przyczyn technicznych; przekształceń organizacyjnych w efekcie, których powstała służba SAR – wyspecjalizowana w ratowaniu życia na morzu; zmian strukturalnych w gospodarce morskiej, głównie w następstwie rozwoju turystyki morskiej i nadmorskiej oraz redukcji rozmiarów floty kutrowej, co spowodowało wzrost częstotliwości typowych akcji z zakresu ratownictwa życia ludzkiego. Można zatem stwierdzić, że przekształcenia organizacyjne i infrastrukturalne służby SAR dobrze wpasowały się w zmieniające się potrzeby. Dzięki nim udało się skrócić czas dotarcia do najdalszego punktu w polskiej strefie odpowiedzialności z dziewięciu do czterech godzin. W takim samym stopniu zmalał czas do udzielenia kwalifikowanej pierwszej pomocy medycznej. Znacznemu skróceniu uległ czas dotarcia do każdego potrzebującego pomocy za sprawą o wiele wyższej prędkości, jaką osiągają wprowadzone do służby jednostki. Jednocześnie wzrosła

---

<sup>20</sup> Tamże, s. 44–45.

możliwa długość trwania akcji poszukiwawczej do pięciu dni, a zastosowane rozwiązania techniczne istotnie ułatwiły poszukiwanie i podejmowanie rozbitków z wody, a także udzielenie pomocy załodze i pasażerom zagrożonych jednostek. Nowoczesny sprzęt, a w szczególności nowe stacje ratownicze poprawiły istotnie komfort pracy załóg statków i brzegowych stacji ratowniczych. Przydały też Służbie SAR prestiżu, który jest nie bez znaczenia – pomaga w naborze dobrych pracowników i co ważniejsze ochotników stanowiących trzon drużyn BSR.

## Bibliografia

- Bernacki D., *Efekty skali produkcji w transporcie na przykładzie korzyści kosztowych związanych z wielkością statków kontenerowych*, „Zeszyty Naukowe Uniwersytetu Szczecińskiego”, „Problemy Transportu i Logistyki”, nr 20 (743), Szczecin 2012.
- Bogalecka M., *Bezpieczeństwo transportu morskiego w rejonie Morza Bałtyckiego*, „Zarządzanie i Finanse” 2012, nr 3/1.
- Bogalecka M., Jedynak B., Reszko M., *Akcje zwalczania zagrożeń i zanieczyszczeń środowiska morskiego w polskich obszarach morskich*, w: *Ekonomiczne, społeczne i prawne wyzwania państwa morskiego w Unii Europejskiej*, red. St. Piocha, T. Heese, Środkowopomorska Rada NOT w Koszalinie, Koszalin–Kołobrzeg 2009.
- Chybowski L., Matuszak Z., Mleczko M., *Uwagi o eksploatacji jednostek ratowniczych typu SAR 1500*, „Zeszyty Naukowe Akademii Marynarki Wojennej” nr K/1 (168), Gdynia 2007.
- Czaplewski K., Nitner H., *Zabezpieczenie nawigacyjno-hydrograficzne ochrony obszarów morskich przed zanieczyszczeniami*, „Zeszyty Naukowe Akademii Marynarki Wojennej” nr 1 (184), Gdynia 2001.
- Konkol D., Perka T. i in., *Morska Służba Poszukiwania i Ratownictwa „Służba SAR” 2002–2012*, VIS-ART s.c., Morska Służba Poszukiwania i Ratownictwa, Gdynia 2012.
- Kopacz Z., Morgaś W., *Krajowy system bezpieczeństwa morskiego w zintegrowanej polityce bezpieczeństwa morskiego*, „Zeszyty Naukowe Akademii Marynarki Wojennej” nr 2 (185), Gdynia 2001.
- Maziarz J., *Katastrofy morskie wymagające masowych operacji ratowniczych*, „Ratownicy Morscy. R: 2009/2010.
- O nas*, [www.progdynia.pl](http://www.progdynia.pl) (dostęp 21.06.2014).
- Pacuk M., *Koncepcja autostrad morskich w polityce transportowej Unii Europejskiej*, w: *Wybrane problemy gospodarki morskiej*, „Regiony Nadmorskie” nr 21, Wydawnictwo Bernardinum, Gdańsk–Pelplin 2013.
- Palmowski T., *Bałtycki cruising*, „Prace Komisji Geografii Komunikacji PTG” t. 18, Warszawa-Rzeszów 2011.
- Palmowski T., *Terminal głębokowodny w Gdańsku*, „Zeszyty Naukowe Uniwersytetu Szczecińskiego”, *Problemy Transportu i Logistyki* nr 15 (657), Szczecin 2011.

- Polskie Ratownictwo Okrętowe 1951-2001. Zarys działalności*, red. J.K. Sawicki, Akademia Morska w Gdyni, Gdynia 2001.
- Report on shipping accidents in the Baltic Sea area during 2011*, Baltic Marine Environment Protection Commission, Helsinki 2012.
- Śniegocki H., *Symulacje manewrów kontenerowca-giganta*, www.am.gdynia.pl (dostęp 22.06.2014).
- Ustawa z dnia 18 sierpnia 2011 r. o bezpieczeństwie morskim, Dz.U. 2011, nr 228, poz. 1368.
- Wendt J., Tarkowski M., *Działalność PRO w polskiej strefie odpowiedzialności w latach 1988–1993*, w: *Polska w Europie Bałtyckiej. Materiały 45 Zjazdu PTG*, red. E. Rydz, Polskie Towarzystwo Geograficzne, Słupsk–Ustka 1996.
- Zaucha J., *Gospodarka morska wobec nowych trendów rozwojowych (Aspekty przestrzenne)*, „Studia Komitetu Przestrzennego Zagospodarowania Kraju PAN” t. 122, Warszawa 2008.

## CHANGES IN THE ACTIVITIES OF THE MARITIME SAR IN THE POLISH SEARCH AND RESCUE REGION IN THE YEARS OF 2002–2012

### Summary

The aim of the article is discuss the changes that have taken place in the field of maritime Search and Rescue. Firstly, they were generally a result of changing structure of marine accidents, which, in turn resulted from the development of coastal and marine tourism, and the reduction of the fishing vessel fleet. Secondly, they were the effect of changes in the organization and equipment of emergency services. As a result of the division of Maritime Search and Rescue Service from Polish Ship Salvage, which mean the institutional separation of life rescue from salvage of property, it became necessary to introduce fast rescue boats replacing the outdated rescue-towing vessels and rescue vessels instead of multipurpose rescue vessels. In the analysed period nearly complete modernization of the fleet and the accompanying expansion of port infrastructure (base camp for new vessels and coastal rescue teams) was made. These transformations significantly increased operational capabilities maritime SAR, which directly translates into the security of shipping in the Polish Search and Rescue Region.

**Keywords:** SAR duty , search and rescue at sea, polish marine areas

*Translated by Wojciech Woźniak and Maciej Tarkowski*