

Robert CZEŚCIK

Wyższa Szkoła Policji w Szczytnie

WYBRANE PROBLEMY BEZPIECZEŃSTWA ŻEGLUGI ŚRÓDLĄDOWEJ

STRESZCZENIE

Polska w porównaniu z innymi krajami Europy tylko w niewielkim stopniu wykorzystuje wody śródlądowe na potrzeby transportu, jednak magistralne wodne odgrywają znaczącą rolę również w wielu innych gałęziach gospodarki. Wszelchstronność wykorzystania decyduje tym samym o dużej wrażliwości tego elementu infrastruktury. W artykule omówiono ewentualne zagrożenia oraz możliwości przeciwdziałania im przez specjalistyczne jednostki policji.

CHARAKTERYSTYKA WÓD ŚRÓDLĄDOWYCH

Terytorium Polski prawie w całości znajduje się w zlewisku Morza Bałtyckiego (99,7 %), z czego zdecydowana większość przypada na dorzecza Wisły i Odry, które stanowią trzon sieci rzecznej. Powierzchniowe wody śródlądowe (słodkie) dzieli się w zależności od pochodzenia na: wody płynące, które obejmują wody rzek, potoków i cieków wodnych, oraz wody stojące, do których zalicza się jeziora, stawy naturalne i zbiorniki sztuczne¹.

Najdłuższą i największą rzeką Polski jest Wisła (1047 km długości, 194 km² powierzchni dorzecza, 1080 m³/s średniego przepływu). Odra – druga pod względem długości ma 854 km z czego na Polskę przypada 742 km. Na terytorium Polski występuje około 9 300 jezior, które łącznie zajmują powierzchnię 316 927 ha (1 % powierzchni kraju). Rozmieszczenie jezior jest bardzo nierównomierne – największe skupiska znajdują się na północy. Wyróżnia się 3 duże zgrupowania jezior, czyli Pojezierza: Pomorskie, Mazurskie i Wielkopolskie. Na Pojezierzu Pomorskim występuje największa ilość jezior (około 4130), jednak tylko nieliczne z nich osiągały znaczne rozmiary. Natomiast na Pojezierzu Mazurskim jezior jest mniej (około 2560), ale za to zajmują one większą powierzchnię (1417 km²). Tam też znajduje się największe – Śniardwy (113,8 km²) – i najgłębsze – Hańcza (108,5 m) – jezioro

¹ J. Strzałko, T. Mossor-Pietraszewska (red.), *Kompendium wiedzy o ekologii*, PWN, Warszawa – Poznań 2001, s. 30.

Polski². Do największych jezior zaporowych (sztucznych) należą zbiorniki: soliński (San), włocławski (Wisła), czorsztyński (Dunajec), goczałkowicki (Wisła), rożnowski (Dunajec), Jeziorski (Warta), otmuchowski (Nysa Kłodzka).

Podobny jak Polska układ geograficzny (południkowy) przebieg mają również główne, naturalne śródlądowe drogi wodne krajów ościennych: Łaba, Ren, Dniepr, Niemen. Rozwój żeglugi śródlądowej w Europie spowodował, że w XVII wieku zapoczątkowano planowe prace, mające na celu stworzenie sieci dróg wodnych poprzez budowę sztucznych kanałów żeglugi, łączących poszczególne naturalne szlaki żeglugowe oraz poprawę warunków nawigacyjnych. Tego typu prace wykonano również na obszarze obecnego terytorium Polski³.

ŻEGLUGA ŚRÓDLĄDOWA

Sieć dróg wodnych w krajach Unii Europejskiej ma ok. 20 tys. km, z czego połowa dostępna jest dla statków o masie ponad 1350 ton. Liderem, jeśli chodzi o ogólną długość dróg śródlądowych są Niemcy - 7,3 tys. km dróg do regularnej żeglugi. Kolejne miejsca zajmują Holandia i Francja, mające odpowiednio po 6,2 i 6,1 tys. km żeglownych rzek. Tylko drogą wodną Renu (1,4 tys. km żeglownych) rocznie przewozi się około 300 mln ton ładunków⁴. Dla porównania w Polsce długość dróg wodnych śródlądowych żeglownych w 2011 r. wynosiła 3659 km⁵, zaś w ciągu roku drogą wodną przewozi się 9 mln ton towarów i jest to średnia z ostatnich 20 lat przy wyraźnej tendencji zniżkowej. W ocenie Z. Taylora i A. Ciechańskiego w chwili obecnej eksploatowane jest 92% ogółu szlaków żeglugowych. W przypadku jezior użytkowane jest 100% dróg, a w przypadku rzek blisko ¼ szlaków nadających się do żeglugi w ogóle nie jest eksploatowane⁶.

Warto zwrócić uwagę na podwójne znaczenie (funkcję) systemu dróg wodnych jako elementu infrastruktury kraju. Z jednej strony drogi śródlądowe mogą odgrywać istotną rolę jako najmniej inwazyjną dla otoczenia, a zatem ekologiczną

² <http://www.wiking.edu.pl/>, [17.01.2012]

³ T. Jarzębińska, *Rola polskich dróg wodnych śródlądowych w sieci europejskiej*, w: Z. Babiński (red.), *Rewitalizacja drogi wodnej Wisła – Odra szansą dla gospodarki regionu*, Bydgoszcz 2008, s.13-14.

⁴ W. Paprocki, J. Pieriegud, *Perspektywy rozwoju polskiej żeglugi śródlądowej w rozszerzonej Unii Europejskiej*, *Problemy Ekonomiki i Transportu*, 32, 1, s.57-69, za: Z. Taylor, A. Ciechański, *Przekształcenia organizacyjno – własnościowe polskich przedsiębiorstw żeglugi śródlądowej i przybrzeżnej po 1990 r.*, w: „Przegląd Geograficzny” 2010, nr 82, 2, s.192.

⁵ *Rocznik Statystyczny Rzeczypospolitej Polskiej 2012*, GUS Portal informacyjny, Warszawa 2012.

⁶ Z. Taylor, A. Ciechański, *Przekształcenia organizacyjno – własnościowe polskich przedsiębiorstw żeglugi śródlądowej i przybrzeżnej po 1990 r.*, „Przegląd Geograficzny” 2010, nr 82,2, s.194.

(ale i ekonomiczną) formę transportu, z drugiej zaś stanowią ważny element systemu gospodarki wodnej. Co prawda koszt budowy i utrzymania urządzeń hydrotechnicznych wymaga sporych nakładów inwestycyjnych, ale zdaniem ekspertów budowa wodnej magistrali służy nie tylko transportowi ale rozwiązuje również szereg aktualnych problemów gospodarczych dotyczących m.in.: energetyki (elektrownie), gospodarki wodnej (rezerwy strategiczne), przemysłu, rolnictwa, ekologii czy turystyki⁷. Ta wszechstronność wykorzystania decyduje zarazem o dużej wrażliwości tego elementu infrastruktury - nie tylko transportowej. Mimo słabej obecnie kondycji tej gałęzi transportu w Polsce, nie ulega wątpliwości, że możliwości transportowania ludzi i towarów drogą lądową powoli wyczerpują się zarówno ze względów ekonomicznych jak i związanych z ochroną środowiska. Mimo, że założenia polityki transportowej naszego kraju praktycznie nie przewidują rozwoju śródlądowych dróg wodnych, pogłębiający się kryzys i batalia o ograniczenie emisji CO2 pokażą, że optymalnym wyjściem w tej sytuacji może być renesans żeglugi śródlądowej wzorem innych krajów Unii.

ZAGROŻENIA I ZADANIA POLICJI

W opinii M. Przyborskiego i J. Pyrchli doświadczenia z przebiegu współczesnych konfliktów zbrojnych dowodzą, że ciężar działań sił morskich przesunął się w znacznej mierze w rejony przybrzeżne i śródlądowe. Charakter tych działań również uległ zasadniczym zmianom, obecnie mamy przede wszystkim do czynienia z tzw. zagrożeniami asymetrycznymi, których formami mogą być np.: terroryzm czy też piractwo. W świetle nowych zagrożeń należy również baczniej przyjrzeć się kwestii bezpieczeństwa śródlądowych szlaków żeglugowych, szczególnie gdy są zlokalizowane w rejonach przygranicznych⁸.

O ile w obszarze infrastruktury krytycznej szeroko rozważane są kwestie bezpieczeństwa morskiego państwa, o tyle w odniesieniu do żeglugi śródlądowej temat nie cieszy się szczególnym zainteresowaniem, mimo że odgrywa ona istotną rolę jako tzw. transport zaplecza w morsko – lądowych łańcuchach transportowych. Bezpieczeństwu portów morskich poświęca się sporo uwagi, lecz warto zauważyć, że rozpatrując możliwe zagrożenia autorzy (nawet w kompleksowych opracowaniach) z reguły zajmują się zagrożeniami z trzech kierunków: od strony lądu, z po-

⁷ Por. K. Rokiciński, *Żegluga śródlądowa w świetle bezpieczeństwa wewnętrznego państwa*, „Logistyka” 2011 nr 6, s. 816., T. Jarzębińska, Rola polskich dróg wodnych śródlądowych w sieci europejskiej, w: Z. Babiński (red.), op. cit., s.17 -19.

⁸ J. Pyrchla, M. Przyborski, *Bezzałogowa platforma pływająca jako element bezpieczeństwa w systemie żeglugi śródlądowej*, „Logistyka” 2011 nr 6, s. 453.

wietrza i od strony morza – z wyszczególnieniem powierzchni i toni⁹. Pomijany jest jakby problem dotyczący możliwego zagrożenia od strony wód śródlądowych, a przecież większość europejskich (Gdańsk, Szczecin, Świnoujście, Lubeka, Hamburg, Amsterdam etc.) starych, dużych portów o rozbudowanej infrastrukturze i największym znaczeniu gospodarczym leżą u ujścia rzek. Chyba, że za takowe (w odniesieniu do wód śródlądowych) uznać obszary decydujące o ocenie stanu ochrony obiektu portowego, a definiowane jako przyległe do obiektu portowego, które nie są otoczone chronionymi granicami i nie są chronione przy użyciu innych dostępnych systemów ochrony fizycznej oraz technicznych środków ochrony, względnie obszary, które mogą zostać wykorzystane do przeprowadzenia zasadniczego ataku na obiekt portowy lub w celu odwrócenia uwagi¹⁰. Uważna lektura dokumentu, o kluczowym dla transportu znaczeniu, jakim jest Strategia Rozwoju Transportu, zwłaszcza w kontekście bezpieczeństwa, pozwala dokonać zaskakującego spostrzeżenia. O ile wśród kierunków interwencji na rzecz efektywnego systemu bezpieczeństwa żeglugi morskiej wymienia się ochronę żeglugi i portów przed zagrożeniami terrorystycznymi i kryminalnymi, o tyle w odniesieniu do transportu śródlądowego autorzy poprzestali na zasygnalizowaniu jedynie zagrożeń związanych ze stanem technicznym statków oraz dróg wodnych i ich infrastruktury. Jako kolejne elementy decydujące o bezpieczeństwie wskazano właściwy nadzór nad ruchem śródlądowym i jego wsparcie informacyjne¹¹.

Z punktu widzenia zadań stawianych Policji (w tym jednostkom specjalistycznym) do głównych zagrożeń na wodach śródlądowych i terenach przywodnych trzeba zaliczyć przede wszystkim:

- utonięcia osób,
- wykroczenia i przestępstwa zakłócające porządek i bezpieczeństwo,
- degradację środowiska naturalnego,
- klęski żywiołowe,
- ataki terrorystyczne na jednostki pływające i budowle hydrotechniczne.

Działania w obszarze bezpieczeństwa osób korzystających z wód śródlądowych (tzw. bezpieczeństwo rekreacyjne) oraz związane z występowaniem naruszeń prawa w obszarze bezpieczeństwa i porządku publicznego prowadzone są głównie

⁹ Zob. A. Bursztyński, *Przegląd techniczny systemów zabezpieczających porty morskie przed nieuprawnionym dostępem od strony morza*, w: Forum bezpieczeństwa. Bezpieczeństwo na wodach morskich i śródlądowych, T. 1, Gdynia 2011.

¹⁰ A. Tubielewicz, M. Forkiewicz, P. Kowalczyk, *Ocena stanu ochrony portowej infrastruktury krytycznej w zarządzaniu kryzysowym*, w: A. Tyburska (red.), *Ochrona infrastruktury krytycznej*, Szczytno 2010, s.249-250.

¹¹ *Strategia rozwoju transportu do 2020 roku (z perspektywą do 2030 roku)*, Warszawa, 22 stycznia 2013 r., s.76-77, <https://cms.transport.gov.pl> [05.02.2013].

jako *profilaktyka, patrołowanie i działalność interwencyjna oraz ratownictwo* i realizowane zgodnie z zarządzeniem¹² komendanta głównego Policji poprzez :

- zapobieganie popełnianiu przestępstw i wykroczeń,
- zapobieganie zachowaniom mogącym stanowić zagrożenie dla bezpieczeństwa osób i mienia lub naruszających porządek publiczny na wodach i terenach przywodnych, wykrywanie przestępstw i wykroczeń oraz ściganie i zatrzymywanie sprawców, w tym w szczególności naruszających przepisy w zakresie:
 - ochrony przyrody, środowiska naturalnego i ekologii,
 - bezpieczeństwa w żegludze,
 - bezpieczeństwa osób pływających, kąpiących się i uprawiających sporty wodne;
- zapobieganie wypadkom utonięć i ratowania ludzi,
- poszukiwanie osób zaginionych, przedmiotów pochodzących z przestępstw lub użytych do ich popełnienia oraz których posiadanie jest zabronione,
- zabezpieczenie porządku w miejscach skażenia substancjami trującymi i innymi, powodującymi zagrożenie dla życia lub zdrowia ludzkiego oraz środowiska naturalnego a także w miejscach usuwania jego skutków,
- zapewnienie porządku publicznego w miejscach katastrof i klęsk żywiołowych,
- szczególną ochronę zbiorników wody pitnej i rzek wpływających do tych zbiorników,
- kontrolowanie organizatorów imprez na wodach i terenach przywodnych w zakresie spełniania warunków bezpieczeństwa i porządku publicznego podczas ich trwania,
- współdziałanie z podmiotami pozapolicyjnymi mającymi w zakresie swoich właściwości podejmowanie działań na rzecz poprawy bezpieczeństwa w przedmiotowym zakresie, ratownictwa na wodach oraz ekologii,
- wykonywanie prac podwodnych w zakresie czynności procesowych.

Zadania te realizowane są przez komisariaty specjalistyczne Policji oraz komórki wodne¹³ (referaty, zespoły i ogniwa prewencji na wodach i terenach przywodnych). W zakresie zapewnienia ładu i porządku publicznego na wodach i terenach przywodnych policjanci mogą pełnić służbę także z przedstawicielami podmiotów pozapolicyjnych mających w zakresie swoich właściwości podejmowanie działań na rzecz poprawy bezpieczeństwa w tym obszarze np. z Wodnym

¹² Zarządzenie nr 1386 Komendanta Głównego Policji z dn.17.11.2009 r., w sprawie metod i form wykonywania zadań przez policjantów pełniących służbę na wodach i terenach przywodnych (Dz. Urz. KGP nr 15 z 26.11.209, poz.70).

¹³ Komórka organizacyjna Policji właściwa w sprawach prewencji na wodach i terenach przywodnych.

Ochotniczym Pogotowiem Ratunkowym, Strażą Graniczną, Państwową Strażą Rybacką, Strażą Leśną, Państwową Strażą Pożarną¹⁴.

Prowadzenie działań policyjnych na wodach śródlądowych jest z całą pewnością obszarem mało rozpoznany, jeżeli chodzi o przygotowanie policyjnych jednostek specjalnych do ich realizacji. Warto zwrócić uwagę, że w zasadzie zagrożenie osób korzystających z pływających środków komunikacji śródlądowej nie różni się zbyt wiele od zagrożenia uczestników wycieczkowego lub rejsowego autobusu, pociągu czy samolotu. Pasażerskie jednostki pływające tzw. „Białej Floty”¹⁵, na których podczas rejsu zgromadzonych jest do kilkuset pasażerów narażone są na różnego rodzaju niebezpieczeństwa. Problemem może być dla kapitana jednostki pasażerskiej żeglugi śródlądowej zarówno banalny incydent z pijanym, agresywnym pasażerem (niewykluczone - z tendencją do eskalacji), jak i zawładnięcie statku przez pospolitych przestępców czy planowany atak terrorystyczny. Kolejna grupa zagrożeń dotyczy jednostek przewożących towary¹⁶, jednostek pływających stacjonarnych lub ograniczonej mobilności (hulki, houseboat'y, hotele, restauracje, bary i kawiarnie) oraz elementów infrastruktury umożliwiających żeglugę i wprost lub pośrednio decydujących o jej bezpieczeństwie. Katalog zawierający możliwy sposób działania sprawców ataków terrorystycznych jest obszerny i obejmuje:

- zamachy z użyciem urządzeń wybuchowych (UW),
 - przeprowadzane w portach, marinach, przystaniach lub wymierzone w budowle hydrotechniczne¹⁷,
 - wnoszonych na statek,
 - dostarczanych wraz z ładunkiem,
 - z wykorzystaniem zaimprovizowanych, nietypowych obiektów pływających spławianych z nurtem rzeki¹⁸;

¹⁴ §12.1. Zarządzenia 1386 Komendanta Głównego Policji z dn.17.11.2009.

¹⁵ Flota pasażerska dostosowana do jednodniowych rejsów turystycznych operująca głównie w rejonie jezior i kanałów Polski północno-wschodniej, oraz w innych atrakcyjnych turystycznie miejscowościach.

¹⁶ W latach 2010-11 drogą śródlądową przewieziono m.in. 491 tys. ton chemikaliów, produktów chemicznych itp., w tym paliwa jądrowego oraz 910 tys. ton surowców wtórnych i odpadów komunalnych, w: Rocznik Statystyczny Rzeczypospolitej Polskiej 2012, GUS Portal informacyjny, Warszawa 2012.

¹⁷ Zgodnie z Rozporządzeniem Ministra Środowiska z dnia 20 kwietnia 2007 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać budowle hydrotechniczne i ich użytkowanie, są to m.in. zapory ziemne i betonowe, jazy, budowle upustowe z przelewami i spustami, przepusty wałowe i mnichy, śluzy żeglugowe, wały przeciwpowodziowe, siłownie i elektrownie wodne, ujęcia wód, pompownie, kanały, syfony, porty, baseny, pirsy, mola, pomosty, nabrzeża, bulwary, pochylnie i falochrony na wodach śródlądowych, dla ryb itp.

¹⁸ W dniu 25.06.2012 r. na rzece Bug (lubelskie) funkcjonariusze SG ujawnili pływające dwa pudełka owinięte czarną folią unoszące się na wodzie za pomocą pływaków z butelek PET.

- uprowadzanie statków żeglugi śródlądowej w celu zatrzymania w charakterze zakładników pasażerów lub zawładnięcia ładunkiem (cennym lub niebezpiecznym)
- ostrzelanie z brzegu,
- użycie min,
- zastosowanie taktyki z użyciem *brandera*¹⁹,
- niszczenie, uszkodzanie, przestawianie (zmiana położenia), zamiana, zakłócanie pracy – w odniesieniu do sygnalizacji statków, zestawów (holowanych, pchanych, sprzężonych)²⁰, znaków żeglugowych.

DZIAŁANIA KONTRTERRORYSTYCZNE

Policjanci jednostek kontrterrorystycznych realizują zadania bojowe praktycznie w każdym środowisku, w tym - w tak trudnym i stawiającym najwyższe wymagania taktyczne i sprzętowe - środowisku wodnym. W działaniach na wodzie niejednokrotnie wykorzystuje się w sposób kompleksowy wszystkie dostępne środki transportu lądowego (samochody terenowe, quady), powietrznego (śmigłowce, samoloty) oraz specjalne środki wsparcia taktycznego umożliwiające przebywanie pod wodą. Operowanie pod wodą najczęściej wiąże się z realizacją czterech podstawowych zadań:

- wykonania założonego w planie wariantu taktycznego: ataku na obiekt znajdujący się w wodzie, unieruchomienie jednostki pływającej, zainstalowanie środków techniki specjalnej (operacyjnej) itp.,
- poszukiwania pod wodą przedmiotów pochodzących z przestępstwa lub użytych do jego popełnienia,
- dokonania podwodnego rozpoznania pirotechnicznego,
- działania w sytuacji prowadzenia akcji ratowniczych²¹.

Osiągnięcie efektu zaskoczenia i wykonanie manewru skrytego podejścia przy działaniach prowadzonych na wodzie zależy od kilku elementów. Realizowany

Wewnątrz znaleziono m.in. telefon komórkowy, zapalnik elektryczny, baterie 9V, oraz dwie 200 gramowe kostki trotylu.

¹⁹ Wykorzystanie jednostki pływającej wypełnionej np. materiałami łatwopalnymi lub wybuchowymi, względnie użycie przewożonego przez nią niebezpiecznego ładunku lub też samej masy. Stosując napęd jednostki lub też prąd wody względnie wiatr, sprawca(-cy) nakierowują ją na obrany cel po czym opuszczają.

²⁰ Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 28 kwietnia 2003 r. w sprawie przepisów żeglugowych na śródlądowych drogach wodnych (Dz. U. z dnia 15 grudnia 2003 r.), §1.01.

²¹ K. Jałoszyński, *Jednostka kontrterrorystyczna – element działań bojowych w systemie bezpieczeństwa antyterrorystycznego*, Szczytno 2011, s.156.

plan szturmowy musi uwzględniać przede wszystkim gabaryty jednostki pływającej, jej usytuowanie (port, akwen morski lub śródlądowy), prędkość i zdolność manewrowania (jeśli znajduje się w ruchu), ruch jednostek pływających tzw. „tła”, warunki oświetleniowe podczas realizacji szturm (dzień, noc). W zależności od oceny sytuacji operacyjnej skryte podejście może być przeprowadzone z zastosowaniem śmigłowca (desant), jednostki pływającej (abordaż), grupy szturmowej pływających. Oczywiście wymienione sposoby mogą być realizowane równolegle podczas szturm.

Realizacja opcji siłowej w sytuacji zagrożenia jednostki żeglugi śródlądowej różni się znacznie od działań na morzu. Ta różnica - mimo operowania grupy szturmowej w obydwu przypadkach w środowisku wodnym - znacznie utrudnia, a niekiedy uniemożliwia wypełnianie niektórych założeń taktycznych. Mogą o tym decydować m.in. następujące czynniki:

- tory wodne o znacznym natężeniu ruchu umożliwiają potencjalnemu napastnikowi maskowanie się wśród różnorodnych jednostek pływających,
- w przypadku jednostek odbywających rejsy wycieczkowe oraz na promach komunikacyjnych, na stosunkowo małych powierzchniach zgromadzona jest duża liczba pasażerów,
- konstrukcja pasażerskich statków wycieczkowych (duża „transparentność” - otwarte pokłady, okna widokowe, niska burta itd.),
- zazwyczaj spokojna powierzchnia wód śródlądowych (wymuszająca użycie przez grupę szturmową policyjnych pływających zestawów z obiegiem zamkniętym²²),
- prądy rzeczne i w kanałach oraz słaba przejrzystość akwenów (kolejne utrudnienie przy realizacji „opcji podwodnej”),
- konieczność wykorzystania specjalnej amunicji odpornej na kontakt z wodą etc.

Z drugiej strony istnieje jednak wiele elementów charakterystycznych dla wód śródlądowych, które stanowią ułatwienie przy planowaniu i realizacji operacji. Na przykład łatwiej jest znaleźć ostatnie miejsce zakryte²³ w stosunkowo bliskiej odległości od szturmowanego statku. Nie nasręcza też większych problemów usytuowanie posterunków obserwacyjno-strzeleckich i posterunków obserwacyjno-meldunkowych ze względu na bliskość łądu. Łatwiejsze jest również wykonanie

²² W aparacie oddechowym o zamkniętym obiegu czynnika oddechowego wydychane powietrze cyrkuluje w obiegu. Pochłaniacz CO₂ usuwa chemicznie CO₂, kontroler tlenu monitoruje wydychane powietrze i ilekroć zajdzie potrzeba wtryskuje tlen dla utrzymania odpowiedniego ciśnienia parcjalnego tlenu. Z reguły nie występuje tzw. „bąblowanie”. Pęcherzyki gazu na powierzchni mogą się pojawić tylko podczas przedmuchiwanie maski, ustalania pływalności ku górze i zawsze przy wynurzeniu na powierzchnię. Szerzej na ten temat: <http://www.ccr.com.pl/index.php> [11.02.2013]

²³ Miejsce z którego grupa szturmowa policjantów rozpoczyna działania, usytuowane możliwie najbliżej celu ataku.

skrytego nalotu śmigłowców. Manewrowanie łodziami i pontonami z reguły też stwarza mniejsze problemy (spokojna powierzchnia, krótszy dystans do pokonania itp.). Na wodach śródlądowych można także wykorzystać możliwość zablokowania jednostki pływającej np. w służbie lub wąskim kanale. Ze względu na bliskość brzegów, w porównaniu z morzem, łatwiejsza do zorganizowania jest sprawa przemieszczenia grup szturmowych do szturmowanego obiektu, czy podpłynięcia służb medycznych, technicznych, straży pożarnej, jak również ewakuacji pasażerów.

W polskiej Policji wiodącą rolę wśród pododdziałów (jednostek) przeznaczonych do fizycznego zwalczania terroryzmu odgrywa Biuro Operacji Antyterrorystycznych usytuowane w strukturze Komendy Głównej Policji. Biuro to realizuje również zadania specjalnej jednostki interwencyjnej, o której mowa w decyzji Rady (Europy) 2008/617/WSiSW z dnia 23 czerwca 2008 r. w sprawie usprawnienia współpracy pomiędzy specjalnymi jednostkami interwencyjnymi państw członkowskich Unii Europejskiej w sytuacjach kryzysowych (Dz. Urz. UE L 210 z 06.08.2008 r., str. 73). W praktyce zarówno Biuro jak i Samodzielne Pododdziały Antyterrorystyczne Policji (SPAP) wykonują wszelkie zadania wymagające zastosowania specjalnej taktyki i wyposażenia. Poszczególne pododdziały w zależności od swoich geograficznych uwarunkowań w ramach szkolenia przygotowują się do specyficznych działań bojowych. Jednostką specjalizującą się w działaniach „wodnych” jest SPAP w Gdańsku.

Biuro Operacji Antyterrorystycznych ma w swojej strukturze tzw. Wydział „wodny”, który stale doskonali się według odrębnego programu. Szkolenia realizowane są na wodach morskich i śródlądowych przez cały rok (również w czasie zimy), niejednokrotnie z udziałem instruktorów z JW 2305 GROM i JW FORMOZA. Uczestnikami tych szkoleń są również policjanci innych pododdziałów (SPAP Gdańsk i Szczecin), funkcjonariusze Straży Granicznej (MOSG), JW FORMOZA i pławonurkowie ze Straży Pożarnej. Zajęcia realizowane są na zróżnicowanych jednostkach pływających (barkach towarowych, statkach pasażerskich, promach, hulkach, etc.), a zajęcia (treningi) prowadzone są również na obiektach hydrotechnicznych takich jak: platformy wiertnicze, śluzy, zapory, stopnie wodne, kanały etc. Szkolenie to w wymiarze europejskim ma charakter zunifikowany w krajach należących do tzw. grupy roboczej "woda".

Możliwość skutecznej realizacji zadań bojowych, niezależnie od tego w jakim środowisku są one realizowane, obok permanentnego treningu, współdziałania i konsekwentnego rozwijania taktyki, wymaga stałego zasilania w najnowsze technologie. Spełnienie tych warunków determinuje skuteczność działań w obszarze fizycznego zwalczania terroryzmu, a tym samym realizację celu, jakim jest ustawowy obowiązek Policji – ochrona życia, zdrowia i mienia obywateli.

BIBLIOGRAFIA

- [1] Bursztyński A., *Przegląd techniczny systemów zabezpieczających porty morskie przed nieuprawnionym dostępem od strony morza*, w: Forum bezpieczeństwa. Bezpieczeństwo na wodach morskich i śródlądowych, T. 1, Gdynia 2011.
- [2] Jałoszyński K., *Jednostka kontrterrorystyczna – element działań bojowych w systemie bezpieczeństwa antyterrorystycznego*, Szczytno 2011.
- [3] Jarzębińska T., *Rola polskich dróg wodnych śródlądowych w sieci europejskiej*, w: Z. Babiński (red.), *Rewitalizacja drogi wodnej Wisła – Odra szansą dla gospodarki regionu*, Bydgoszcz 2008.
- [4] Pyrchla J., Przyborski M., *Bezzałogowa platforma pływająca jako element bezpieczeństwa w systemie żeglugi śródlądowej*, *Logistyka* 2011 nr 6.
- [5] *Rocznik Statystyczny Rzeczypospolitej Polskiej 2012*, GUS Portal informacyjny, Warszawa 2012.
- [6] Rokiciński K., *Żegluga śródlądowa w świetle bezpieczeństwa wewnętrznego państwa*, „*Logistyka*” 2011 nr 6.
- [7] Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 28 kwietnia 2003 r. w sprawie przepisów żeglugowych na śródlądowych drogach wodnych (Dz. U. z dnia 15 grudnia 2003 r.), §1.01.
- [8] Strzałko J., Mossor-Pietraszewska T. (red.), *Kompendium wiedzy o ekologii*, PWN, Warszawa – Poznań 2001.
- [9] Taylor Z., Ciechański A., *Przekształcenia organizacyjno – własnościowe polskich przedsiębiorstw żeglugi śródlądowej i przybrzeżnej po 1990 r.*, w: „*Przegląd Geograficzny*” 2010, nr 82, 2.
- [10] Tyburska A. (red.), *Ochrona infrastruktury krytycznej*, Szczytno 2010.
- [11] Zarządzenie nr 1386 Komendanta Głównego Policji z dn.17.11.2009 r., w sprawie metod i form wykonywania zadań przez policjantów pełniących służbę na wodach i terenach przywodnych (Dz. Urz. KGP nr 15 z 26.11.2009, poz.70).

ABSTRACT

Poland compared to other European countries only slightly uses inland waters for transport, but the waterways play a significant role in many other trades of industries. The versatility of using decides about high sensitivity of this infrastructure element. The potential threats and possibilities of counteraction by special police units are discussed in this article.