

dr Jerzy TELAK
Zakład Społecznych Problemów Bezpieczeństwa Krajowego i Międzynarodowego
Szkoła Główna Służby Pożarniczej
st. bryg. mgr Tomasz GARTOWSKI
Komenda Główna PSP

Ratownictwo i gaszenie pożarów na jednostkach morskich – aspekty organizacyjno-prawne

Rescue Operations and Fire Fighting on Sea Vessels – Organizational and Legal Aspects

Streszczenie

Artykuł prezentuje historię, organizację oraz prawne aspekty ratownictwa morskiego. Omówiono wyposażenie Morskiej Służby Poszukiwania i Ratownictwa oraz jednostek współdziałających. Scharakteryzowano specyfikę pożarów na jednostkach pływających. Wskazano na konieczne zmiany systemie prawnym i szkolenia.

Słowa kluczowe: bezpieczeństwo, Morska Służba Poszukiwania i Ratownictwa, Państwowa Straż Pożarna, Krajowy System Ratowniczo-Gaśniczy, pożary

Summary

The article presents the history, organization and legal aspects of the search and rescue operations at sea, as well as the specialized equipment of the Polish Maritime Search and Rescue Service and other assisting services. Characteristics of fires on the sea vessels are presented. Moreover, the needful changes in the legal and training system are pointed out.

Keywords: safety Maritime Search and Rescue Service, The State Fire Service, National Rescue and Firefighting System, fires

Wstęp

Zagadnienia bezpieczeństwa i ratownictwa na morzu towarzyszyły człowiekowi zapewne od pierwszych negatywnych zdarzeń podczas żeglugi. Odkrywanie nowych lądów, handel, transport towarów, przewożenie pasażerów odbywające się drogą morską, niosły zagrożenie dla życia i zdrowia marynarzy

i pasażerów jednostek pływających. Wady konstrukcyjne okrętów, katastrofy, pożary, wybuchy, a także niekorzystne zjawiska atmosferyczne oraz błędy załogi to przyczyny wielu wypadków. Świadczą o tym tysiące wraków spoczywających w głębinach mórz i oceanów. Od wielu lat prowadzone są działania zmierzające do ograniczenia zagrożeń występujących na morzu i minimalizacji ich skutków. Podstawy ratownictwa na morzu ukształtowały odwaga i solidarność rybaków¹.

Prekursorem w tej dziedzinie było państwo o wielowiekowej tradycji żeglugi, potęgą morską, Wielka Brytania. W 1824 r. Narodowy Instytut Ochrony Życia z Rozbitych Statków (*The National Institution for the Preservation of Life from Shipwreck*) pełnił całodobowy dyżur ratowniczy w pasie o szerokości 100 mil morskich od wybrzeża. Początki polskiego ratownictwa datują się na XVI wiek. Edykty królewskie regulowały zagadnienia ratowania mienia i życia ludzkiego w przypadku morskich katastrof. Wiek XIX to czas budowy stacji ratowniczych wzdłuż wybrzeża pomorskiego. W 1910 r. zostały ujednolicone niektóre przepisy w sprawie niesienia pomocy i ratownictwa morskiego².

W okresie międzywojennym Urzędowi dla spraw Rozbitków podlegało osiem placówek terenowych funkcjonujących od 1920 r., a ratownictwo morskie dysponowało kilkoma łodziami wiosłowymi, co uniemożliwiało prowadzenie skutecznych działań. Do zadań stacji ratownictwa brzegowego należało udzielanie pomocy statkom w przypadku wejścia na skałę lub mieliznę, pożaru lub wybuchu³.

Za ratownictwo z dala od lądu oraz ratownictwo mienia w 1928 r. został obarczony odpowiedzialnością Urząd Morski⁴. Pomocy statkom udzielały towarzystwa holownicze z Wolnego miasta Gdańska na mocy porozumienia z Żeglugą Polską. Wielką rolę w tym procesie odgrywały siły i środki nowoutworzonej polskiej Marynarki Wojennej. Po II wojnie światowej zadania ratownicze przejął Główny Urząd Morski w Gdańsku rozdzielony w 1946 r. na odrębne jednostki w Szczecinie i Gdańsku. W 1949 r. do eksploatacji weszły pierwsze profesjonalne łodzie i statki przeznaczone wyłącznie dla potrzeb ratownictwa morskiego⁵.

¹ D. Konkol, T. Perka, *Polskie statki ratownicze*, wyd. Księży Młyn, Łódź 2014.

² Konwencja o ujednoczeniu niektórych przepisów dotyczących niesienia pomocy i ratownictwa morskiego, podpisana w Brukseli dnia 23 września 1910 r. (DzU z 1938 r. Nr 101, poz. 672), zwana „Konwencją Brukselską”.

³ D. Duda, *Stacje polskiego ratownictwa brzegowego do 1938 r.*, wyd. Akademia Marynarki Wojennej.

⁴ Rozporządzenie Prezydenta Rzeczypospolitej z 22 marca 1928 r. o organizacji i zakresie działania władz marynarki handlowej (DzU RP z 26 marca 1928 r. Nr 38, poz. 366).

⁵ „Sztorm I” i „Szkwał I”: kutry krążowniczo-ratownicze o pojemności rejestrowej GT= 46, typu Norland eksploatowane przez PRO w latach 1949-1975, łodzie ratownicze typu Galta o pojemności GT= 8 (RC-1 w latach 1950-1973, RC-2 w latach 1950-1961, RC-3 w latach 1950-1963); definicja GT wg: Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 30 kwietnia 2004 r. w sprawie pomiaru statków morskich (DzU Nr 119, poz. 1248) (pojemność brutto statku [GT] – zgodnie z Międzynarodową Konwencją o Pomierzaniu Pojemności Statków z 1969 r. jest to miara całkowitej pojemności zamkniętych pomieszczeń statku wewnątrz kadłuba i nadbudówek, wyrażona w jednostkach bezwymiarowych).

W 1952 r. i 1997 r. nastąpiły kolejne podział zadań. Odpowiedzialne za ratownictwo na morzu jest także Polskie Ratownictwo Okrętowe⁶. Ratowanie życia osób (SAR) zostało oddzielone od ratowania mienia (*salvage*), które prowadzi się na zasadzie odpłatnej „usługi”⁷. Do nadzoru nad ratownictwem brzegowym kompetencje zostały przyznane Urzędowi Morskim⁸.

1. Organizacja ratowania życia na morzu

Globalny system poszukiwania i ratowania osób zagrożonych zaginięciem lub osób znajdujących się w niebezpieczeństwie, w stanie zagrożenia życia na obszarach morskich i oceanicznych opiera się na współpracy międzynarodowej. Konwencje międzynarodowe stanowią o obowiązku niesienia pomocy przez kapitanów statków i powinności utworzenia służb ratowniczych przez państwa nadbrzeżne⁹. Podstawę prawną, nakładającą obowiązek współpracy państw, w zakresie niesienia pomocy na obszarach morskich, stanowi tzw. Konwencją SAR (*Search and Rescue, SAR*)¹⁰.

W ramach Konwencji SAR państwa, będące Stronami Konwencji, określają na drodze porozumienia granice obszarów na których ponoszą odpowiedzialność za poszukiwanie i ratowanie życia na morzu tzw. Regiony Odpowiedzialności Poszukiwawczo-Ratowniczej (*Search Rescue Region, SRR*) oraz stwarzają warunki do zawierania porozumień pomiędzy ich morskimi i powietrznymi służbami poszukiwania i ratownictwa¹¹. Działania poszukiwawcze i ratownicze na morzach (i oceanach) prowadzone są w ramach określonych zasad i zakresów wzajemnej współpracy państw sąsiednich, do których należą:

- 1) porozumienie w sprawie granic SRR;
- 2) akceptacja odpowiedzialności za prowadzenie akcji SAR w wyznaczonym SRR;
- 3) koordynacja operacji SAR między Państwami sąsiednimi;
- 4) zezwolenie, z zastrzeżeniem odpowiednich krajowych ustaw i innych przepisów, na niezwłoczne wejście na jej morze terytorialne lub jej terytorium albo przestrzeń powietrzną nad nimi, jednostek ratowniczych innych państw

⁶ Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 3 czerwca 1997 r. w sprawie wykonywania zadań poszukiwania i ratowania życia ludzkiego na morzu (DzU Nr 73, poz. 462).

⁷ Międzynarodowa Konwencja o ratownictwie morskim (SALVAGE), przyjęta w Londynie dnia 28 kwietnia 1989 r. (DzU z 2006 r. Nr 207, poz. 1523), zwana „Konwencją Salvage”.

⁸ Ustawa z dnia 21 marca 1991 r. o obszarach morskich Rzeczypospolitej Polskiej i administracji morskiej (t.j. DzU z 2013 r., poz. 934).

⁹ Konwencja o morzu pełnym sporządzona w Genewie dnia 29 kwietnia 1958 r. (DzU z 1963 r. Nr 33, poz. 187); Konwencja Narodów Zjednoczonych o prawie morza sporządzona w Motego Bay dnia 10 grudnia 1982 r. (DzU z 2002 r. Nr 59, poz. 543); Międzynarodowa Konwencja o bezpieczeństwie życia na morzu, 1974 (SOLAS 74) (DzU z 1984 r. Nr 61, poz. 318).

¹⁰ Międzynarodowa Konwencja o poszukiwaniu i ratownictwie morskim sporządzona w Hamburgu dnia 27 kwietnia 1979 r. (DzU z 1988 r. Nr 27, poz. 184 i 185); tj. http://eros.vlo.gda.pl/~jaco/akademia/SOLAS_2002_PL.pdf dostęp 27.01.2015.

¹¹ Ibidem, zał., rozdz. 2, Organizacja i koordynacja.

wyłącznie w celu poszukiwania miejsc wypadków morskich i ratowania rozbitków z tych wypadków;

5) upoważnienie swoich morskich ratowniczych centrów koordynacyjnych (MRCC) do:

- „zwracania się do innych ratowniczych centrów koordynacyjnych o taką pomoc, jaka może być potrzebna, włączając w to statki, samoloty, personel lub wyposażenie;
- udzielania wszelkich niezbędnych zezwoleń na wejście takich statków, samolotów, personelu lub wyposażenia na morze terytorialne, terytorium albo przestrzeń powietrzną nad nimi;
- dokonywania potrzebnych ustaleń z właściwymi urzędami celnymi, władzami imigracyjnymi, służbą zdrowia lub innymi władzami, mając na względzie przyspieszenie takiego wejścia;
- dokonywania potrzebnych ustaleń, we współpracy z innymi ratowniczymi centrami koordynacyjnymi, w celu wyboru najbardziej odpowiedniego miejsca do wyokrętowania osób znalezionych w niebezpieczeństwie na morzu;
- udzielania pomocy przez centra koordynacyjne, każdej ze Stron, gdy będzie to potrzebne, innym centrom koordynacyjnym, włączając w to pomoc w postaci statków, samolotów, personelu i wyposażenia”¹².

Zapewnienie działań mających na celu poszukiwanie i ratowanie życia na morzu, zgodnie z postanowieniami konwencji¹³, należy do organów administracji morskiej. Zadania administracji morskiej w zakresie ratownictwa, wynikające z prawa krajowego i umów międzynarodowych wykonuje, powołana ustawowo, Morska Służba Poszukiwania i Ratownictwa – Służba SAR, która jest państwową jednostką budżetową podległą ministrowi właściwemu do spraw gospodarki morskiej. Do zadań MSPiR należy poszukiwanie i ratowanie każdej osoby znajdującej się w niebezpieczeństwie na morzu oraz zwalczanie zagrożeń i skutków zanieczyszczenia morza¹⁴. W skład MSPiR wchodzi: Morskie Ratownicze Centrum Koordynacyjne, morskie statki ratownicze, brzegowe stacje ratownicze z ochotniczymi drużynami ratowniczymi. Do zadań MRCK należy odbieranie wezwań w niebezpieczeństwie i ich analizowanie, organizowanie i koordynowanie akcji poszukiwawczych i ratowniczych na morzu. Zadania poszukiwawcze i ratownicze, wykonywane są na podstawie: „Planu akcji poszukiwawczych i ratowniczych”, opracowanego zgodnie z postanowieniami Konwencji SAR i zale-

¹² Ibidem, zał., rozdz. 3, Współpraca między Państwami.

¹³ Międzynarodowa Konwencja o poszukiwaniu..., op. cit.

¹⁴ Ustawa z dnia 18 sierpnia 2011 r. o bezpieczeństwie morskim (DzU Nr 228, poz.1368 ze zm.), art. 115: „Zapewnienie działań mających na celu poszukiwanie i ratowanie życia na morzu, zgodnie z postanowieniami Międzynarodowej konwencji o poszukiwaniu i ratownictwie morskim, sporządzonej w Hamburgu dnia 27 kwietnia 1979 r. (DzU z 1988 r. Nr 27, poz. 184 i 185), zwanej dalej „Konwencją SAR”, należy do organów administracji morskiej”; Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 3 grudnia 2002 r. w sprawie organizacji i sposobu zwalczania zagrożeń i zanieczyszczeń na morzu (DzU nr 239, poz. 2026).

ceniami Międzynarodowego lotniczego i morskiego poradnika poszukiwania i ratowania (IAMSAR Mnuual).



Fot. 1. m/s „Kapitan Poinc”

Źródło: strona internetowa¹⁵.

MSPiR dysponuje wielozadaniowym holownikiem ratowniczo-przeciwrozlewowym M/s „Kapitan Poinc”, siedmioma hybrydowymi statkami ratowniczymi typu SAR 1500, trzema statkami ratowniczymi typu SAR 3000, łodzią typu RIB 900¹⁶ oraz ośmioma Brzegowymi Stacjami Ratowniczymi wyposażonymi w 6-metrowe łodzie hybrydowe typu *Gemini*¹⁷. Statek wielozadaniowy Służby SAR m/s „Kapitan Poinc” jest przede wszystkim wyposażony w środki przeznaczone do zwalczania zagrożeń i zanieczyszczeń na morzu, ale również ma możliwość gaszenia pożarów na statkach poprzez podanie prądów wodnych lub pianowych – posiada odpowiednie działka (wodne, pianowe). Pozostałe statki ratownicze, przygotowane do poszukiwania i ratowania ludzi, posiadają możliwość podania prądów wodnych.

Międzynarodowa współpraca pomiędzy służbami SAR obejmuje wymianę informacji o zagrożeniach i niebezpieczeństwach oraz dysponowanych siłach i środkach, wspólnych działaniach w akcjach poszukiwawczych i ratowniczych, a także spotkania ekspertów, wymianę poglądów i doświadczeń oraz wspólne ćwiczenia. Ustawa o bezpieczeństwie morskim, zgodnie z zapisami Konwencji SAR, określa zasady i sposoby współpracy międzynarodowej oraz zawieranie dwustronnych

¹⁵ <https://http://google.pl/search?q=%E2%80%9EKapitan+Poinc%E2%80%9D&tbm=isch&tbo=u&source=univ&sa=X&ei=2hLIVO7DDIvxaM21gJgN&ved=0CCEQsAQ&biw=1467&bih=699> dostęp 27.01.2015.

¹⁶ D. Konkol, T. Perka, Polskie statki..., op. cit.; Program Rozwoju Służb Ratownictwa Morskiego w latach 2007-2009, Ministerstwo Gospodarki Morskiej, Materiały na Sejmową Komisję Infrastruktury, 25 stycznia 2007 r.; <http://sar.gov.pl> dostęp 21.12.2014.

¹⁷ Załącznik Nr 1., Zestawienie sił i środków Morskiej Służby Poszukiwania i Ratownictwa” do Planu SAR.

porozumień operacyjnych¹⁸. Szczególnie istotne jest współdziałanie podczas akcji poszukiwawczo-ratowniczych na morzu¹⁹.

Na podstawie Konwencji SAR sporządzono i podpisano w Bremen w 1993 r. porozumienie w sprawie współpracy pomiędzy Służbami Poszukiwania i Ratownictwa Polski i Niemiec w wypadku niebezpieczeństw morskich. W ramach porozumienia Służba SAR w Polsce (Polskie Ratownictwo Morskie wówczas, obecnie Morska Służba Poszukiwania i Ratownictwa) oraz Służba SAR w Niemczech (niem. *Deutsche Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger*) wraz z ich Morskimi Ratowniczymi Centrami Koordynacyjnymi w Gdyni i Bremen, uzgodniły i przyjęły sposoby postępowania dotyczące współpracy i wzajemnej pomocy w poszukiwaniu i ratowaniu osób będących w zagrożeniu życia na morzu²⁰.

Odpowiednie Służby SAR Polski i Niemiec uzgodniły, że podczas wykonywania operacji poszukiwawczej i ratowniczej dozwolone będzie wejście jednostek SAR w Rejon Poszukiwania i Ratownictwa każdego z sąsiadujących ze sobą państw bez ograniczeń ze strony przepisów, norm i zarządzeń prawa administracyjnego. Informacje o niebezpieczeństwie, podjętych działaniach zostaną niezwłocznie przekazane właściwemu MRCC, a Służby SAR zapewnią – w razie nagłej potrzeby – jednostce SAR przebywającej w sąsiednim SRR udzielenie pomocy stosownymi zasobami osobowymi i technicznymi²¹. Przyjęte zostało, że w ramach porozumienia stosuje się definicje zawarte w Rozdziale 1. Załącznika do Konwencji SAR oraz w poradniku IAMSAR²². Polska i Niemiecka Służba SAR zapewniają przekazywanie aktualnych informacji o swoich siłach i środkach, możliwości ich użycia w operacjach SAR. MRCC w Polsce i Niemczech gwarantują ściśle współdziałanie i gotowość udzielania na żądanie wzajemnej pomocy w prowadzeniu operacji w sąsiednim RCC²³. Przedstawiciele Służb SAR mają się spotykać każdego roku w celu wymiany doświadczeń, przygotowania dorocznych, wspólnych ćwiczeń oraz informowania się o zmianach związanych z posiadanymi siłami i środkami, procedurami działania itp.²⁴.

Porozumienie Operacyjne dotyczące współpracy i zakresu odpowiedzialności pomiędzy Polską i Niemcami na okoliczność wypadków na morzu, zwalczania rozlewów olejowych i innych niebezpiecznych substancji podpisane w Stralsund (2001)²⁵, stanowi realizację zobowiązań, wynikających z tzw. Konwencji Helsiń-

¹⁸ Ustawa z dnia 18 sierpnia 2011 r. o bezpieczeństwie..., op. cit., art. 117 i 120.

¹⁹ Rozdział 3, Współpraca między Państwami, Załącznik do Konwencji SAR wprowadzony w życie 1 lipca 2006 / Resolution MSC. 155(78)).

²⁰ Porozumienie Operacyjne dotyczące współpracy pomiędzy Służbami Poszukiwania i Ratownictwa Rzeczypospolitej Polskiej oraz Republiki Federalnej Niemiec w wypadku niebezpieczeństw morskich z dnia 26 kwietnia 1993 r., art. 1.

²¹ Ibidem, art. 2.

²² Ibidem, art. 3.

²³ Ibidem, art. 4.

²⁴ Ibidem, art. 5.

²⁵ Porozumienie Operacyjne dotyczące współpracy i zakresu odpowiedzialności pomiędzy Rzeczpospolitą Polską i Republiką Federalną Niemiec na okoliczność wypadków na morzu, zwalczania rozlewów olejowych i innych niebezpiecznych substancji z dnia 20 listopada 2001 r.

skiej²⁶ oraz Konwencji dotyczącej zwalczania i współpracy przy zanieczyszczeniu morza olejami (Konwencja OPRC)²⁷. Ponadto zostało zawarte Porozumienie Operacyjne o współpracy pomiędzy Służbami Poszukiwania i Ratownictwa Morskiego RP i Królestwa Danii²⁸.

Rząd Rzeczypospolitej Polskiej zawarł:

- Umowę z Rządem Królestwa Szwecji o współpracy w lotniczym i morskim poszukiwaniu i ratownictwie oraz porozumienie operacyjne o współpracy polskich i szwedzkich służb poszukiwania i ratowania życia²⁹;
- Umowę z Rządem Federacji Rosyjskiej o współpracy w lotniczym i morskim poszukiwaniu i Ratownictwie, a Ministerstwo Transportu i Gospodarki Morskiej oraz Ministerstwo Transportu Federacji Rosyjskiej określiły rejony poszukiwawczo-ratowniczych, następnie została podpisana Umowa Operacyjna³⁰;
- Umowę z Rządem Republiki Litewskiej o współpracy w morskim i lotniczym poszukiwaniu i ratownictwie³¹.

O współpracy pomiędzy służbami SAR na morzu Bałtyckim, według słów Janusza Maziarza, „niech świadczy fakt, że określamy siebie jako Bałtycką Rodzinę SAR (*Baltic SAR Family*). Stworzony na morzu Bałtyckim system zwalczania zagrożeń i zanieczyszczeń środowiska morskiego uznawany jest za modelowy w skali globalnej³².

²⁶ Konwencja o Ochronie Środowiska Obszaru Morskiego Morza Bałtyckiego z 1992 r. (DzU z 1999 r. Nr 28, poz. 346).

²⁷ Międzynarodowa Konwencja o gotowości do zwalczania zanieczyszczeń morza olejami oraz współpracy w tym zakresie z 1990 r. (DzU z 2004 r. Nr 36, poz. 323).

²⁸ Porozumienie Operacyjne dotyczące współpracy pomiędzy Służbami Poszukiwania i Ratownictwa Morskiego Rzeczypospolitej Polskiej i Królestwa Danii w wypadku niebezpieczeństw morskich, sporządzone w Gdyni dnia 22 kwietnia 1994 r.

²⁹ Umowa między Rządem Rzeczypospolitej Polskiej a Rządem Królestwa Szwecji o współpracy w lotniczym i morskim poszukiwaniu i ratownictwie, sporządzona w Sztokholmie dnia 10 czerwca 1998 r. Porozumienie Operacyjne o współpracy pomiędzy polskimi i szwedzkimi służbami odpowiedzialnymi za poszukiwanie i ratowanie życia ludzkiego na morzu, podpisane w Sztokholmie dnia 10 czerwca 1998 r.

³⁰ Umowa między Rządem Rzeczypospolitej Polskiej a Rządem Federacji Rosyjskiej o współpracy w lotniczym i morskim poszukiwaniu i ratownictwie, sporządzona w Moskwie dnia 13 listopada 1996 r. Protokół podpisany pomiędzy Ministerstwem Transportu i Gospodarki Morskiej Rzeczypospolitej Polskiej a Ministerstwem Transportu Federacji Rosyjskiej w sprawie określenia rejonów poszukiwawczo-ratowniczych Rzeczypospolitej Polskiej i Federacji Rosyjskiej w zakresie poszukiwania i ratowania życia na morzu, sporządzony w Warszawie dnia 23 lutego 2000 r. Umowa Operacyjna pomiędzy Ministerstwem Transportu i Gospodarki Morskiej Rzeczypospolitej Polskiej a Ministerstwem Transportu Federacji Rosyjskiej o wykonanie postanowień umowy między Rządem Rzeczypospolitej Polskiej a Rządem Federacji Rosyjskiej o współpracy w lotniczym i morskim poszukiwaniu i ratownictwie morskim w części dotyczącej poszukiwania i ratowania życia ludzkiego na morzu, sporządzona w Warszawie dnia 24 lutego 2000 r.

³¹ Umowa między Rządem Rzeczypospolitej Polskiej a Rządem Republiki Litewskiej o współpracy w morskim i lotniczym poszukiwaniu i ratownictwie, sporządzona w Wilnie dnia 19 października 2009 r. (MP z 2013 r., poz. 805).

³² J. Maziarz, Współpraca Międzynarodowa w akcjach poszukiwawczych i ratowniczych na morzu na przykładzie Porozumień Operacyjnych pomiędzy Służbami Poszukiwania i Ratownictwa Rzeczypospolitej Polskiej oraz Republiki Federalnej Niemiec, wystąpienie na I Kongresie Bezpieczeństwo wodne, Szczecin 2013.

2. Współpraca Służby SAR z innymi podmiotami

Morska Służba Poszukiwania i Ratownictwa, w zakresie ratowania życia (nie mienia) na morzu, współdziała z Marynarką Wojenną oraz Morskim Oddziałem Straży Granicznej. Służba SAR współpracuje także z organizacjami pozarządowymi. Wielokrotnie ratownicy Służby SAR podejmowali wspólne działania z Wodnym Ochotniczym Pogotowiem Ratunkowym, przy tym z wykorzystaniem numeru ratunkowego 601 100 100³³. W latach minionych miało miejsce wiele przypadków aktywności Służby SAR w zapewnieniu bezpieczeństwa w rejonie kąpielisk nadmorskich³⁴.

Jednostkami współdziałającymi ze Służbą SAR są również jednostki organizacyjne Państwowej Straży Pożarnej, Policji, opieki zdrowotnej oraz inne jednostki będące w stanie udzielić pomocy. Współdziałanie polega w szczególności na udzielaniu niezbędnej pomocy, zgodnie z Planem SAR. Plan SAR podlega zatwierdzeniu przez ministra właściwego do spraw gospodarki morskiej, w porozumieniu z Ministrem Obrony Narodowej, w części dotyczącej udziału w Planie SAR jednostek Marynarki Wojennej, oraz z ministrem właściwym do spraw wewnętrznych, w części dotyczącej udziału w Planie SAR jednostek jemu podległych. Koszty współdziałania, ze Służbą SAR w akcjach poszukiwawczych i ratowniczych w zakresie wynikającym z Planu SAR pokrywane są z budżetu państwa.

Pomimo istnienia jednoznacznych przepisów prawa regulującego kwestie odpowiedzialności za realizację zadań ratowniczych na morzu od kilku lat w PSP trwa dyskusja na temat innego podejścia do tych kwestii. Odpowiedzialnym za działania podejmowane w zakresie transportu morskiego i żeglugi morskiej, obszarów morskich, portów i przystani morskich, ochrony środowiska morskiego jest minister właściwy do spraw gospodarki morskiej (Minister Infrastruktury i Rozwoju Regionalnego)³⁵.

Komendant Główny PSP, podejmując działania³⁶, w tym w ramach krajowego systemu ratowniczo-gaśniczego³⁷ nie może wchodzić w kompetencje innych organów. Polemika tocząca się pomiędzy organami administracji morskiej a resortem spraw wewnętrznych wskazuje na odmienne podejście do kwestii terytorialnego zasięgu działania KSRG jako obszaru (terytorium) Rzeczypospolitej

³³ Szerzej: J. Telak, R. Murias, Centrum Koordynacji Ratownictwa Wodnego jako element logistycznego wsparcia ratowników wodnych kąpielisk nadmorskich, „Logistyka” 6/2014, wyd. Instytut Logistyki i Magazynowania, Poznań 2014, CD 6/105, s. 14845-14854.

³⁴ Szerzej: J. Telak, R. Murias, Praca ratowników WOPR na wybranych kąpieliskach nadmorskich w Gdańsku w latach 2007-2011, w: Ratownictwo wodne, sport pływacki i kultura fizyczna w teorii i praktyce, red. W. Moska, S. Przybylski, D. Skalski, Wyd. Akademia Wychowania Fizycznego w Gdańsku, Gdańsk 2014, s. 41-61.

³⁵ Ustawa z dnia 4 września 1997 r. o działach administracji rządowej (DzU z 2003 r. Nr 159, poz. 1548 ze zm.).

³⁶ Ustawa z dnia 24 sierpnia 1991 r. o ochronie..., op. cit.

³⁷ Ustawa z dnia 24 sierpnia 1991 r. o Państwowej Straży Pożarnej (t.j. DzU z 2009 r. Nr 12, poz. 68).

Polskiej, o jakim mowa w ustawie o obszarach morskich. KSRG działa na obszarze kraju rozumianym jako pojęcie geograficzne (obszar lądowy wraz z wodami śródlądowymi), ale nie tożsamym z szerszym pojęciem terytorium RP, jakim posługuje się Konstytucja³⁸, lub ustawa o obszarach morskich.

Terytorium państwowe to część powierzchni Ziemi, obejmująca wyznaczone granicą, ląd (z wodami wewnętrznymi) i przybrzeżne wody terytorialne oraz przestrzeń pod i nad ich powierzchnią, która należy do określonego państwa³⁹. Na morze terytorialne składają się wody przylegające do lądu, na które rozciąga się władztwo państwa nadbrzeżnego. Morskie wody wewnętrzne i morze terytorialne wraz z obszarem kraju wchodzi w skład terytorium RP. Terytorialny podział państwa (nie kraju) wskazuje na istnienie jednostek (terytorialnych), których granice znajdują się na końcu części lądowej⁴⁰.

Zróznicowany jest zakres terytorialnej zwierzchności do części lądowej i morskiej. Na szczeblu wojewódzkim administracja rządowa z wojewodą na czele oraz komendanci wojewódzcy PSP (w ramach administracji zespolonej) posiadają kompetencje na lądzie do jego granicy. Dyrektorzy urzędów morskich mają ściśle określony zakres terytorialnej właściwości⁴¹, a ich kompetencje na lądzie obejmują tzw. pas techniczny w strefie nadbrzeżnej i nie sięgają dalej w obszar lądowy. Tym samym na polskich obszarach morskich jedynie oni posiadają kompetencję w zakresie ochrony środowiska, ratowania osób poszkodowanych lub znajdujących się w stanie zagrożenia utraty życia lub zdrowia, nadzoru przeciwpożarowego. Do organów administracji morskiej należą sprawy z zakresu administracji rządowej związane z korzystaniem z morza, a organy administracji rządowej, w tym dyrektorzy urzędów morskich nie mogą cedować swych praw lub obowiązków na inne podmioty (np. PSP, KSRG)⁴². Organy te na obszarach morskich wykonują przedmiotowo przekazane czynności administracji rządowej przynależne według właściwości innym działom np. z zakresu ochrony środowiska morskiego, nadzoru przeciwpożarowego, zarządu nad morzem terytorialnym i morskimi wodami wewnętrznymi, budowy i utrzymywania obiektów infrastruktury zapewniających dostęp do portów i przystani morskich⁴³.

Dyrektorzy urzędów morskich posiadają kompetencje do stanowienia prawa miejscowego (zarządzenia porządkowe dotyczące ochrony życia, zdrowia lub mienia albo ochrony środowiska morskiego, podlegające publikacji w wojewódzkim dzienniku urzędowym), obejmującego swym zakresem oddziaływania morze, porty, przystanie i pas techniczny⁴⁴.

³⁸ Ustawa z dnia 2 kwietnia 1997 r. Konstytucja Rzeczypospolitej Polskiej (DzU Nr 78, poz. 483).

³⁹ [http://pl.wikipedia.org/wiki/Terytorium_państwowe](http://pl.wikipedia.org/wiki/Terytorium_pa%C5%82stwowe) dostęp 21.12.2014.

⁴⁰ Ustawa z dnia 2 kwietnia 1997 r. Konstytucja..., op. cit., art. 15.

⁴¹ Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 7 października 1991 r. w sprawie utworzenia urzędów morskich, określenia ich siedzib oraz terytorialnego zakresu działania dyrektorów urzędów morskich (DzU Nr 98, poz. 438 ze zm.).

⁴² Ustawa z dnia 21 marca 1991 r. o obszarach..., op. cit., art. 42, ust. 1.

⁴³ Ibidem, art. 42 ust. 2.

⁴⁴ Ibidem, przepisy rozdziału 3.

Kompetencje w realizacji zadań zapobiegania zanieczyszczeń morza przez statki wynikające z konwencji MARPOL (*Maritime Pollution*) i SOLAS (*Safety of Life at Sea*), których Stroną jest Polska, ustawodawca przekazał dyrektorom urzędów morskich. Działania związane z poszukiwaniem i ratowaniem osób będących w niebezpieczeństwie na morzu a wynikające z konwencji SAR oraz zadania związane ze zwalczaniem zagrożeń i zanieczyszczeń na morzu a wynikające z konwencji Helsińskiej powierzono Morskiej Służbie Poszukiwania i Ratownictwa⁴⁵.

3. Pożary na statkach polskich

Pożary na statkach stanowią jedne z najgroźniejszych awarii na morzu i w porcie. Pożary mogą powstawać w różnych fazach eksploatacyjnych jednostki pływającej.

Jako najczęściej występujące przyczyny powstawania pożarów na statkach należy wskazać:

- niesprawność instalacji elektrycznych,
- nieostrożność pasażerów lub załogi,
- prowadzenie prac spawalniczych,
- samozapalenia ładunku.

Szacuje się, że od 10 do 15 procent statków, na których występowały pożary, zostało całkowicie zniszczonych.

Pożary na jednostkach pływających mają swoją specyfikę nie występującą w innych obiektach i środkach transportu. W większości pożary powstają w przestrzeniach zamkniętych, takich jak nadbudówka, pomieszczenia pod pokładem, ładownie, maszynownie. Są to labirynty ciasnych, źle wentylowanych pomieszczeń. Na dużych jednostkach transportowych lub pasażerskich, a także na promach, układ pomieszczeń oraz ich wielopoziomowość (na największych może to być nawet kilkanaście pokładów) powodują z jednej strony bardzo ograniczony dostęp dla ekip ratowniczych, z drugiej problemy z odprowadzeniem produktów spalania oraz bardzo gwałtowny przyrost temperatury, co może skutkować destrukcją kadłuba i zatonięciem jednostki. Pożary na zbiornikowcach i chemikaliowcach mogą być przyczyną wybuchów oraz skażenia środowiska morskiego.

Analizując problematykę gaszenia pożarów na statkach innych jednostkach pływających należy wyróżnić dwa główne obszary problemowe:

- pożary na morskich wodach wewnętrznych, w tym w portach i na redach portów oraz stocznicach;
- pożary na otwartym morzu.

⁴⁵ Ustawa z dnia 16 maja 1995 r. o zapobieganiu zanieczyszczeniu morza przez statki (tj. DzU z 2012 r., poz. 1244, ze zm., DzU 2014, poz. 1554); Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 3 grudnia 2002 r. w sprawie organizacji i sposobu zwalczania zagrożeń i zanieczyszczeń na morzu (DzU Nr 239, poz. 2026 ze zm.).

W pierwszym przypadku jest to zadanie portowych (stoczniowych) straży pożarnych (służb ratowniczych) przy współudziale PSP. Występuje jednak tendencja do wycofywania się zarządów portów i stoczni z utrzymywania własnych jednostek gaśniczych. Miasta, które stały się właścicielami bądź współwłaścicielami portów nie chcą łożyć na dwie straże pożarne, portową i miejską (państwową). Likwidacja straży portowych następuje więc ze względu na czynnik ekonomiczny – ponoszenie podwójnych kosztów przez właścicieli – utrzymywanie własnej służby i, – poprzez podatki, także PSP. Występuje także drugi czynnik – ubytek ze względów naturalnych dotychczasowej kadry i brak możliwości pozyskiwania nowych fachowców – strażaków.

Przypadek drugi – gaszenie pożarów na morzu – jest bardziej skomplikowany i należy go rozpatrywać w dwóch aspektach:

- a) pierwszy i priorytetowy to gaszenie statku w celu ratowania życia – należy do służb SAR i lądowych instytucji z nimi współpracującymi⁴⁶;
- b) drugi to gaszenie pożaru w celu ratowania mienia – to problem armatora i ewentualnie państwa nadbrzeżnego, gdy statek stanowi zagrożenie dla żeglugi, środowiska lub generalnie niebezpieczeństwo dla państwa nadbrzeżnego⁴⁷. Ratownictwo mienia jest działaniem płatnym, może go wykonywać dowolna, wynajęta przez armatora czy wskazana przez administrację morską, firma (przedsiębiorstwo) ratownicza (salvage)⁴⁸.

Gaszenie pożarów na statkach na morzu może być związane z ratowaniem życia osób lub mienia. Gaszenie pożaru dla ratowania życia prowadzi się w celu umożliwienia pasażerom i załodze statku bezpiecznej ewakuacji. Wspomniana wcześniej Rezolucja MSC.1/Circ.1183 zaleca państwom, stronom Konwencji SAR, utworzenie lądowych grup wsparcia działań SAR na morzu (*Maritime Incident Response Group, MIRG*)⁴⁹, w tym zespołów strażaków, którzy wspieraliby załogę statku podczas gaszenia pożaru. Grupy zewnętrznego wsparcia występują w Belgii, Francji i Anglii oraz we wszystkich Państwach Bałtyckich, z wyłączeniem Polski (ustawodawca nie przewidział działań instytucji lądowych na morzu). Wiedzę na temat zasad działania grup zewnętrznego wsparcia można znaleźć w „Poradniku zewnętrznego wsparcia dla służb SAR”⁵⁰.

⁴⁶ Rezolucja MSC.1/Circ. 1183, 31 May 2006, Guidelines on the provision of external support as an aid to incident containment for SAR authorities and others concerned.

⁴⁷ Międzynarodowa Konwencja dotycząca interwencji na morzu pełnym w razie zanieczyszczenia olejami, sporządzona w Brukseli dnia 29 listopada 1969 r. (DzU z 1976 r. Nr 35, poz. 207).

⁴⁸ Międzynarodowa Konwencja o ratownictwie..., op. cit.

⁴⁹ <http://mirg.eu> dostęp 27.01.2015.

⁵⁰ Guidelines on the provision of external support as an aid to incident containment for SAR authorities and others concerned (IMO MSC.1/Circ 1183 z 31 maja 2006 r.), <http://imo.org> dostęp 27.01.2015.

Jednostki ratownicze, którymi dysponuje Ratownictwo Marynarki Wojennej mają, co prawda, urządzenia gaśnicze, w tym działka wodno-pianowe, system podawania Inergenu⁵¹, ale działają głównie na potrzeby jednostek wojskowych. Głównym zadaniem jednostki (ORP Piast) jest zabezpieczanie działań polskich okrętów podwodnych i dalekie holowanie. Dodatkową rolą okrętu jest gaszenie pożarów na morzu, ściganie statków z mielizn, prowadzenie prac podwodnych, poszukiwanie i podnoszenie wraków.

Morski Oddział SG posiada kompetencje do współdziałania podczas prowadzenia akcji poszukiwania i ratowania życia na morzu⁵². Do działań ratowniczo-poszukiwawczych w ramach współdziałania ze Służbą SAR zostały wskazane siły i środki Morskiego Oddziału SG (pływające i lotnicze), zgodnie z cyklicznie aktualizowanym załącznikiem do „Planu akcji poszukiwawczych i ratowniczych” dotyczącym sił, środków oraz danych teleadresowych. W celu doskonałości realizacji zadań związanych z ratowaniem życia ludzkiego na morzu funkcjonariusze Morskiego Oddziału SG biorą udział w licznych szkoleniach i ćwiczeniach zgrzewających. SG nie posiada sprzętu dedykowanego do prowadzenia działań gaśniczych na statkach⁵³.

Zmniejszenie się w ostatnich latach liczby pożarów na polskich jednostkach pływających należy wiązać z zaistniałymi zmianami strukturalnymi w polskim przemyśle stoczniowym oraz przekształceniami bądź likwidacją armatorów. W przeszłości potentaci – Stocznia Gdańska i Stocznia Szczecińska – praktycznie zaprzestały działalności, ustępując miejsca przedsiębiorstwom konkurencyjnym. Znacząco zmienił się także potencjał polskich armatorów. W 1983 r. polska flota miała 350 różnego rodzaju i tonażu statków, w 1993 r. 220, obecnie Polska Żegluga Morska (armator) posiada 65 statków, w tym 59 masowców, 2 zbiornikowce do przewozu płynnej siarki/siarkowce/ i 4 promy, a Polskie Linie Oceaniczne i Polska Żegluga Bałtycka dysponują 5 jednostkami, pływającymi pod obcymi banderami. Zmniejszeniu floty towarzyszyła likwidacja lub redukcja potencjału ratowniczego portowych i stoczniowych straży pożarnych. Obecnie nie funkcjonują tzw. grupy desantowo-abordażowe. W latach 80. XX w. miały one za zadanie prowadzenie akcji ratowniczo-gaśniczych na statkach znajdujących się na pełnym morzu, poza zasięgiem statków pożarniczych. Grupy, składające się ze strażaków z portowych straży pożarnych, były odpowiednio wyszkolone i wyposażone⁵⁴.

Požary na jednostkach pływających nie są zdarzeniami odosobnionymi, a walka z nimi wymaga przygotowanych zasobów. Akcje ratownicze z reguły są długo-

⁵¹ INERGEN® – nowoczesny system gaśniczy, często używany, polega na redukowaniu tlenu w pomieszczeniu z 21% objętości do 14% i poniżej, powodujące gaszenie pożaru, bezpieczny dla sprzętu, środowiska i osób (można oddychać), <http://inergen.pl> dostęp 21.12.2014.

⁵² Ustawa z dnia 12 października 1990 r. o Straży Granicznej (DzU Nr 78, poz. 462, ze zm.).

⁵³ K. Wiśniowski, T. Kantak, Możliwości Morskiego Oddziału Straży Granicznej w poszukiwaniu i ratowaniu życia na morzu, VII Konferencja Morska Aspekty bezpieczeństwa nawodnego i podwodnego oraz lotów nad morzem, Akademia Marynarki Wojennej, Gdynia 2004 r.

⁵⁴ Problemy bezpieczeństwa pożarowego statków floty polskiej, Przegląd Pożarniczy nr 6/83, s. 7-14.

trwałe, czasem nawet kilkunastodniowe. Priorytet stanowi ewakuacja zagrożonych osób. Trzeba wspomnieć, że po tragicznym pożarze na statku Maria Kononicka w 1961 r. na wszystkich nowo budowanych statkach na zewnętrznej stronie kadłuba oznacza się miejsce, w którym w razie wypadku można bezpiecznie wyciąć otwór ewakuacyjny, nie uszkadzając konstrukcji i urządzeń statku. Gaszenie, po sprawdzeniu pomieszczeń, odbywa się często po zaślepieniu otworów technologicznych, poprzez częściowe wypełnienie wnętrza kadłuba środkami gaśniczymi – gazami obojętnymi, pianą lekką. Aby nie doprowadzić do zatonięcia jednostki, użycie wody jest ograniczone. W przypadku braku innych możliwości stosuje się niekiedy podawanie środków gaśniczych poprzez otwory wykonane w kadłubie. Informacje o niektórych pożarach na statkach w Polsce zostały przedstawione przez Stanisława Załęckiego⁵⁵, Marię Bielecką⁵⁶, Jacka Staśkiewicza⁵⁷ oraz w opracowaniu o Zawodowej Straży Pożarnej⁵⁸, a także na stronach internetowych⁵⁹ zbiorczo przedstawione w załączniku 1.

Podsumowanie

Stan formalno-prawny w zakresie gaszenia pożarów na jednostkach pływających w przypadku wystąpienia zdarzenia, wymagającego podjęcia działań ratowniczych na obszarach morskich, nie daje precyzyjnych kompetencji podmiotom ratowniczym. Tym samym istnieje zagrożenie wystąpienia utrudnień w prowadzeniu skutecznych działań ratowniczych. Kompetencje w zakresie gaszenia pożarów na obszarach morskich nie są sprecyzowane w ustawach: o ochronie przeciwpożarowej, o PSP, SG i Policji⁶⁰, o bezpieczeństwie morskim⁶¹, ochronie środowiska⁶². PSP lub inne jednostki KSRG mogłyby prowadzić działania na „obszarze terytorium” RP (wraz z wodami terytorialnymi), czyli szerzej niż na „obszarze kraju”⁶³, w przypadku właściwej delegacji ustawowej.

Nie ma obecnie specjalistycznej placówki szkoleniowej. Nie ma środków budżetowych na szkolenie oraz utrzymanie bazy szkoleniowej, poligony itp. jednostki przeciwpożarowe nie dysponują odpowiednim wyposażeniem do działania na morzu. PSP nie posiada programów szkolenia zawierających zagadnienia gaszenia pożarów na obszarze i statkach morskich. Jedynie strażacy z jednostek nadmorskich PSP zdobywają wiedzę i umiejętności działania w warunkach morskich. Sprzęt gaśniczy i specjalistyczny będący obecnie na wyposażeniu jedno-

⁵⁵ S. Załęcki, *Walka z pożarami w stocznicach*, Wydawnictwo Morskie Gdańsk 1983, s. 18-20.

⁵⁶ M. Bielecka, *Katastrofy transportowe*, wyd. Dragon 2014, s. 90.

⁵⁷ J. Staśkiewicz, *Na ratunek ...*, wyd. Towarzystwo Przyjaciół Szczecina, Szczecin 2006, s. 78, 136, 139, 212, 213 i 217.

⁵⁸ A. Miłejko, J. Niewęglowski, M. Mendiya, *80 lat Zawodowej Straży Pożarnej w Gdyni*, wyd. Berda, Gdynia 2013, s. 23, 72 i 80.

⁵⁹ <http://port.gdynia.pl>; <http://port.szczecin.pl>; <http://pspflorian.pl>

⁶⁰ Ustawa z dnia 6 kwietnia 1990 r. o Policji (DzU Nr 30, poz. 179 ze zm.).

⁶¹ Ustawa z dnia 18 sierpnia 2011 r. o bezpieczeństwie..., op. cit.

⁶² Ustawa z dnia 27 kwietnia 2001 r. Prawo ochrony środowiska (DzU Nr 62, poz. 627 ze zm.).

⁶³ Ustawa z dnia 24 sierpnia 1991 r. o Państwowej..., op. cit., art. 10, ust. 1, pkt. 2, lit. a.

stek PSP (aparaty oddechowe, sprzęt oświetleniowy, termowizyjny, sprzęt hydrauliczny) nie jest w pełni przydatny do prowadzenia długotrwałych działań gaśniczych i ratowniczych na statkach. Nie ma nowoczesnych specjalistycznych statków pożarniczych.

Służby działające w zakresie ratownictwa na wodach są dobrze zorganizowane, posiadają zasoby i wieloletnie doświadczenie. Zasoby osobowe MSPiR, jednostek PSP, działających w województwach nadmorskich, Morskiego Oddziału SG itd. dają gwarancję zdobycia właściwej wiedzy i opanowania umiejętności, a następnie do prowadzenia przeciwpożarowych akcji na morzu.

W Szczecinie i Gdyni funkcjonują uczelnie kształcące specjalistów w dziedzinie gospodarki morskiej i żeglugi, a w Warszawie Szkoła Główna Służby Pożarniczej mogące – stanowić zaplecze naukowo-dydaktyczne dla wielu przedsięwzięć z zakresu pożarnictwa.

Współpraca PSP ze Służbą SAR, podczas akcji ratowniczych, ma miejsce na lądzie (brzegu). Służba SAR dąży do stworzenia możliwości użycia zespołów PSP w akcjach gaszenia pożarów na morzu, w ramach zewnętrznego wsparcia Służby SAR na morzu – MIRG (problematyka ta podnoszona była m.in. przez Radę SAR). Do rozważenia pozostają kompetencje obszaru gaszenia pożarów, które miałyby obejmować polską strefę ekonomiczną (Exclusive Economic Zone, EEZ)⁶⁴ albo polską strefę odpowiedzialności SAR (SRR).

Wyniki i wnioski

1. Powinny zostać dokonane zmiany w przepisach w celu doprecyzowania kompetencji podmiotów ratowniczych.
2. Należy określić parametry techniczne i ilościowe sprzętu gaśniczego do działań na morzu.
3. Należy opracować programy szkolenia i doskonalenia zawodowego w zakresie przygotowania strażaków do działań na morzu.
4. Można utworzyć w placówce szkoleniowej komórkę dydaktyczną kompetentną do szkolenia strażaków do działań na morzu.
5. Powinna być kontynuowana i rozwijana współpraca pomiędzy MSPiR, Marynarką Wojenną, SG i PSP oraz ich szkołami w zakresie szkolenia i prowadzenia działania przeciwpożarowych na morzu.

⁶⁴ Polska ustanowiła wyłączną strefę ekonomiczną na podstawie Ustawy z 21 marca 1991 r. o obszarach morskich Rzeczypospolitej Polskiej i administracji morskiej (tj. DzU z 2013 r., poz. 934). Wyłączna strefa ekonomiczna Polski obejmuje obszar ok. 22,5 tys km².

Załącznik 1

Wykaz niektórych pożarów na statkach polskich

Lp.	Nazwa, rodzaj statku	Miejsce	Czas	Ofiary śmiertelne
1	m/s Empire Rhoden akcja gaśnicza 20 dni	Port Gdynia	17 grudnia 1945 r.	
2	m/s Albatros	Port Gdańsk	1946 r.	
3	m/s Astrid	Port Gdańsk	1947 r.	
4	m/s Stalowa Wola drobnicowiec	Port Gdynia	19 sierpnia 1949 r.	
5	m/s Rysy, zbiornikowiec	Port Gdynia	1 listopada 1951 r.	
6	m/s Maria Konopnicka	Stocznia Gdańska	13 stycznia 1961 r.	21
7	s/s Huta Sosnowiec z ładunkiem węgla	Port Szczecin	1970 r.	
8	m/s Norwest	Port Gdańsk	1974 r.	
9	m/s Ramada trawler	Port Szczecin	20 stycznia 1976 r.	1 (strażak)
10	m/s Prof. Bohdanowicz siarkowiec	Port Gdynia	31 października 1976 r.	
11	m/f Gryf	Port Gdańsk	1976 r.	
12	m/s Ziemia Opolska	Port Gdańsk	1976 r.	
13	baza przetwórnia	Gdańska Stocznia Remontowa	1977 r.	
14	m/s Marcei Nowotko	Port Gdynia	21 stycznia 1978 r.	
15	prom pasażerski, wybuch w pomieszczeniach kabinowych	Stocznia Szczecińska	31 stycznia 1978 r.	
16	m/s Aegis President zbiornikowiec	Gdańska Stocznia Remontowa	27 maja 1978 r.	1
17	chemikaliowiec, zapalenie kleju do izolacji poliuretanowej	Stocznia Gdyńska	17 sierpnia 1978 r.	3
18	m/s Paweł Kajkow trawler, w siłowni w czasie prób na morzu	m. Bałtyckie	10 października 1978 r.	
19	m/s Reymont na pełnym morzu	Bornholm	17 kwietnia 1979 r.	2
20	trawler, w siłowni w czasie prób na morzu	Stocznia Gdańska	11 sierpnia 1979 r.	
21	drobnicowiec uniwersalny, pomieszczenie maszyny sterowej	Stocznia Gdańska	16 października 1979 r.	
22	trawler-przetwórnia, tor kablowy	Stocznia Gdańska	7 listopada 1979 r.	
23	m/s President	Port Gdańsk	1979 r.	
24	B 406, sejner tuńczykowy, eksplozja par rozpuszczalnika	Stocznia Północna	18 czerwca 1980 r.	18, 16 rannych
25	B 487, wielozadaniowy pojazdowiec	Stocznia w Gdyni	24 czerwca 1981 r.	

Lp.	Nazwa, rodzaj statku	Miejsce	Czas	Ofiary śmiertelne
26	trawler przetwórnia	Gdańska Stocznia Remontowa	28 sierpnia 1981 r.	
27	m/f Mikołaj Kopernik	Świnoujście	6-8 listopada 1982 r.	
28	m/s Alpiła	m. Bałtyckie	23 września 1983 r.	
29	m/s Eva	Port Gdańsk	1984 r.	
30	m/s Westerplatte	Port Gdańsk	1985 r.	
31	m/t Siarkopol	Stocznia Nauta	1985 r.	
32	m/s Klipnecht	Port Gdańsk	1986 r.	
33	m/s Leonid Teliga drobnicowiec z ładunkiem bawełny i mączki rybnej	Port Szczecin	24-29 kwietnia 1987 r.	
34	m/t Aldebaran	Port Gdańsk	1987 r.	
35	m/s Rafaela masowiec	Port Gdynia	6 czerwca 1988 r.	
36	m/s Warna	Port Gdańsk	1988 r.	
37	m/s Langusta	Stocznia Gdynia	4 maja 1989 r.	3, 17 rannych ratowników
38	m/s Amur	Port Szczecin	1 stycznia 1994 r.	1
39	m/s Turkus	Port Szczecin	17 marca 2000 r.,	
40	w doku Stoczni MW	Gdynia	27 kwietnia 2008 r.	1
41	m/s Thalassa, masowiec z ładunkiem cynku	Port Szczecin	4 października 2005 r.	3 rannych
42	m/s Mystic, chłodnicowiec w czasie remontu	Stocznia Szczecin	29 października 2005 r.	
43	m/f Stena Britannica	Gdańska Stocznia Remontowa	9 listopada 2010 r.	

Źródło: strony [www.⁶⁵](http://www.65), S. Załęcki⁶⁶, M. Bielecka⁶⁷, J. Staśkiewicz⁶⁸, A. Miłejko, J. Niewęglowski, M. Mendyka⁶⁹.

Literatura

- [1] Bielecka M., *Katastrofy transportowe*, wyd. Dragon, Bielsko Biala 2014.
- [2] Duda D., *Stacje polskiego ratownictwa brzegowego do 1938 r.*, wyd. Akademia Marynarki Wojennej, http://www.bhmmw.mw.mil.pl/zasoby/ph/pliki/PH_4_Duda.pdf.
- [3] Grzywaczewski Z., *Problemy bezpieczeństwa pożarowego statków floty polskiej*, Przegląd Pożarniczy nr 6/83, Warszawa 1983.

⁶⁵ <http://port.gdynia.pl>; <http://port.szczecin.pl>; <http://pspflorian.pl> dostęp 21.12.2014

⁶⁶ S. Załęcki Walka z pożarami w stoczniach, Wydawnictwo Morskie Gdańsk 1983, s. 18-20.

⁶⁷ M. Bielecka Katastrofy transportowe, wyd. Dragon, 2014 r., s. 90.

⁶⁸ J. Staśkiewicz „Na ratunek ...” wyd. Towarzystwo Przyjaciół Szczecina, Szczecin 2006, ISBN 83-919174-2-8, s. 78, 136, 139, 212, 213 i 217.

⁶⁹ A. Miłejko, J. Niewęglowski, M. Mendyka, 80 lat Zawodowej Straży Pożarnej w Gdyni, wyd. Berda, Gdynia 2013, s. 23, 72 i 80.

- [4] Konkol D., Perka T., *Polskie statki ratownicze*, wyd. Księży Młyn, Łódź 2014.
- [5] Maziarz J., *Współpraca Międzynarodowa w akcjach poszukiwawczych i ratowniczych na morzu na przykładzie Porozumień Operacyjnych pomiędzy Służbami Poszukiwania i Ratownictwa Rzeczypospolitej Polskiej oraz Republiki Federalnej Niemiec*, wystąpienie na I Kongresie Bezpieczeństwo wodne, Szczecin 2013.
- [6] Miłejko A., Niewęglowski J., Mendyka M., *80 lat Zawodowej Straży Pożarnej w Gdyni*, wyd. Berda, Gdynia 2013.
- [7] *Porozumienie Operacyjne dotyczące współpracy pomiędzy Służbami Poszukiwania i Ratownictwa Rzeczypospolitej Polskiej oraz Republiki Federalnej Niemiec w wypadku niebezpieczeństw morskich z dnia 26 kwietnia 1993 r.*
- [8] *Program Rozwoju Służb Ratownictwa Morskiego w latach 2007-2009*, Ministerstwo Gospodarki Morskiej, Materiały na Sejmową Komisję Infrastruktury, 25 stycznia 2007 r.
- [9] Staśkiewicz J., *Na ratunek...*, wyd. Towarzystwo Przyjaciół Szczecina, Szczecin 2006.
- [10] Telak J., Murias R., *Centrum Koordynacji Ratownictwa Wodnego jako element logistycznego wsparcia ratowników wodnych kąpielisk nadmorskich*, „Logistyka” 6/2014, wyd. Instytut Logistyki i Magazynowania, Poznań 2014.
- [11] Telak J., Murias R., *Praca ratowników WOPR na wybranych kąpieliskach nadmorskich w Gdańsku w latach 2007-2011*, w: *Ratownictwo wodne, sport pływacki i kultura fizyczna w teorii i praktyce*, red. W. Moska, S. Przybylski, D. Skalski, Wyd. Akademia Wychowania Fizycznego w Gdańsku, Gdańsk 2014.
- [12] Wiśniowski K., Kankat T., *Możliwości Morskiego Oddziału Straży Granicznej w poszukiwaniu i ratowaniu życia na morzu*, VII Konferencja Morska Aspekty bezpieczeństwa nawodnego i podwodnego oraz lotów nad morzem, Akademia Marynarki Wojennej, Gdynia 2004.
- [13] Załęcki S., *Walka z pożarami w stoczniach*, Wydawnictwo Morskie, Gdańsk 1983.

Akty prawne

- [1] Ustawa z dnia 12 października 1990 r. o *Straży Granicznej* (DzU Nr 78, poz. 462, ze zm.).
- [2] Ustawa z dnia 18 sierpnia 2011 r. o *bezpieczeństwie morskim* (DzU Nr 228, poz. 1368 ze zm.).
- [3] Ustawa z dnia 2 kwietnia 1997 r. *Konstytucja Rzeczypospolitej Polskiej* (DzU Nr 78, poz. 483).
- [4] Ustawa z 21 marca 1991 r. o obszarach morskich Rzeczypospolitej Polskiej i administracji morskiej (t.j. DzU z 2013 r., poz. 934).
- [5] Ustawa z dnia 16 maja 1995 r. o *zapobieganiu zanieczyszczeniu morza przez statki* (tj. DzU z 2012 r., poz. 1244, ze zm., DzU 2014, poz. 1554).
- [6] Ustawa z dnia 24 sierpnia 1991 r. o *ochronie przeciwpożarowej* (tj. DzU z 2009 r. Nr 178, poz. 1380 oraz z 2010 r. Nr 57, poz. 353).
- [7] Ustawa z dnia 24 sierpnia 1991 r. o *Państwowej Straży Pożarnej* (tj. DzU z 2009 r. Nr 12, poz. 68).

- [8] Ustawa z dnia 27 kwietnia 2001 r. *Prawo ochrony środowiska* (DzU Nr 62, poz. 627 ze zm.).
- [9] Ustawa z dnia 4 września 1997 r. o *działach administracji rządowej* (DzU z 2003 r. Nr 159, poz. 1548 ze zm.).
- [10] Ustawa z dnia 6 kwietnia 1990 r. o *Policji* (DzU Nr 30, poz. 179 ze zm.).
- [11] Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 30 kwietnia 2004 r. w *sprawie pomiaru statków morskich* (DzU Nr 119 poz. 1248).
- [12] Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 3 grudnia 2002 r. w *sprawie organizacji i sposobu zwalczania zagrożeń i zanieczyszczeń na morzu* (DzU Nr 239, poz. 2026 ze zm. DzU z 2013 r., poz. 1538).
- [13] Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 3 grudnia 2002 r. w *sprawie organizacji i sposobu zwalczania zagrożeń i zanieczyszczeń na morzu* (DzU nr 239, poz. 2026).
- [14] Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 20 sierpnia 1999 r. w *sprawie współpracy urzędów morskich z Marynarką Wojenną i Strażą Graniczną* (DzU Nr 75, poz. 850).
- [15] Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 3 czerwca 1997 r. w *sprawie wykonywania zadań poszukiwania i ratowania życia ludzkiego na morzu* (DzU Nr 73, poz. 462).
- [16] Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 7 października 1991 r. w *sprawie utworzenia urzędów morskich, określenia ich siedzib oraz terytorialnego zakresu działania dyrektorów urzędów morskich* (DzU Nr 98, poz. 438 ze zm.).
- [17] Rozporządzenie Prezydenta Rzeczypospolitej z 22 marca 1928 r. o *organizacji i zakresie działania władz marynarki handlowej* (DzU RP z 26 marca 1928 r. Nr 38, poz. 366).

Inne

- [1] Konwencja Narodów Zjednoczonych o *prawie morza* sporządzona w Motego Bay dnia 10 grudnia 1982 r. (DzU z 2002 r. Nr 59, poz. 543).
- [2] Konwencja o *morzu pełnym* sporządzona w Genewie dnia 29 kwietnia 1958 r. (DzU z 1963 r. Nr 33, poz. 187).
- [3] Konwencja o *Ochronie Środowiska Obszaru Morskiego Morza Bałtyckiego* z 1992 r. (DzU z 1999 r. Nr 28, poz. 346).
- [4] Konwencja o *ujednoczeniu niektórych przepisów dotyczących niesienia pomocy i ratownictwa morskiego*, podpisana w Brukseli dnia 23 września 1910 r. (DzU z 1938 r. Nr 101, poz. 672).
- [5] Międzynarodowa Konwencja *dotycząca interwencji na morzu pełnym w razie zanieczyszczenia olejami*, sporządzona w Brukseli dnia 29 listopada 1969 r. (DzU z 1976 r. Nr 35, poz. 207).
- [6] Międzynarodowa Konwencja o *bezpieczeństwie życia na morzu*, 1974 (SOLAS 74) (DzU z 1984 r. Nr 61, poz. 318).
- [7] Międzynarodowa Konwencja o *gotowości do zwalczania zanieczyszczeń morza olejami oraz współpracy w tym zakresie* z 1990 r. (DzU z 2004 r. Nr 36, poz. 323).

- [8] Międzynarodowa Konwencja o poszukiwaniu i ratownictwie morskim sporządzona w Hamburgu dnia 27 kwietnia 1979 r. (DzU z 1988 r. Nr 27, poz. 184 i 185).
- [9] Międzynarodowa Konwencja o ratownictwie morskim (SALVAGE), przyjęta w Londynie dnia 28 kwietnia 1989 r. (DzU z 2006 r. Nr 207, poz.1523).
- [10] Porozumienie Operacyjne dotyczące współpracy i zakresu odpowiedzialności pomiędzy Rzeczpospolitą Polską i Republiką Federalną Niemiec na okoliczność wypadków na morzu, zwalczania rozlewów olejowych i innych niebezpiecznych substancji z dnia 20 listopada 2001 r.
- [11] Porozumienie Operacyjne dotyczące współpracy pomiędzy Służbami Poszukiwania i Ratownictwa Morskiego Rzeczypospolitej Polskiej i Królestwa Danii w wypadku niebezpieczeństw morskich, sporządzone w Gdyni dnia 22 kwietnia 1994 r.
- [12] Porozumienie Operacyjne o współpracy pomiędzy polskimi i szwedzkimi służbami odpowiedzialnymi za poszukiwanie i ratowanie życia ludzkiego na morzu, podpisane w Sztokholmie dnia 10 czerwca 1998 r.
- [13] Protokół podpisany pomiędzy Ministerstwem Transportu i Gospodarki Morskiej Rzeczypospolitej Polskiej a Ministerstwem Transportu Federacji Rosyjskiej w sprawie określenia rejonów poszukiwawczo-ratowniczych Rzeczypospolitej Polskiej i Federacji Rosyjskiej w zakresie poszukiwania i ratowania życia na morzu, sporządzony w Warszawie dnia 23 lutego 2000 r.
- [14] Rezolucja IMO A.894(21) z 25 listopada 1999 r., Międzynarodowy lotniczy i morski poradnik poszukiwania i ratownictwa (IAMSAR) (DzUrz MI z 2011 r. Nr 6, poz. 35).
- [15] Rezolucja MSC.1/Circ. 1183, 31 May 2006, *Guidelines on the provision of external support as an aid to incident containment for SAR authorities and others concerned*.
- [16] Umowa między Rządem Rzeczypospolitej Polskiej a Rządem Federacji Rosyjskiej o współpracy w lotniczym i morskim poszukiwaniu i ratownictwie, sporządzona w Moskwie dnia 13 listopada 1996 r.
- [17] Umowa między Rządem Rzeczypospolitej Polskiej a Rządem Królestwa Szwecji o współpracy w lotniczym i morskim poszukiwaniu i ratownictwie, sporządzona w Sztokholmie dnia 10 czerwca 1998 r.
- [18] Umowa między Rządem Rzeczypospolitej Polskiej a Rządem Republiki Litewskiej o współpracy w morskim i lotniczym poszukiwaniu i ratownictwie, sporządzona w Wilnie dnia 19 października 2009 r.
- [19] Umowa Operacyjna pomiędzy Ministerstwem Transportu i Gospodarki Morskiej Rzeczypospolitej Polskiej a Ministerstwem Transportu Federacji Rosyjskiej o wykonanie postanowień umowy między Rządem Rzeczypospolitej Polskiej a Rządem Federacji Rosyjskiej o współpracy w lotniczym i morskim poszukiwaniu i ratownictwie morskim w części dotyczącej poszukiwania i ratowania życia ludzkiego na morzu, sporządzona w Warszawie dnia 24 lutego 2000 r.
- [20] Guidelines on the provision of external support as an aid to incident containment for SAR authorities and others concerned (IMO MSC.1/Circ 1183 z 31 maja 2006 r.).

Źródła internetowe

- [1] <http://inergen.pl>
- [2] <http://port.gdynia.pl>
- [3] <http://port.szczecin.pl>
- [4] <http://pspflorian.pl>
- [5] <http://sar.gov.pl>
- [6] <http://eros.vlo.gda.pl>
- [7] <http://mirg.eu>
- [8] <http://imo.org>
- [9] <http://www.trademar.pl>