

*Marzena Górtowska**

ASPEKTY WYBORU MIEJSC SCHRONIENIA DLA STATKÓW POTRZEBUJĄCYCH POMOCY NA POLSKIM WYBRZEŻU

1. Wprowadzenie

Dynamiczny rozwój transportu morskiego, intensyfikacja wydobycia złóż naturalnych z dna morskiego oraz wzrost liczby i rozmiarów statków, mimo stosowania nowoczesnych technologii oraz zaostrzania rygorów operowania jednostkami, powodują zwiększenie ryzyka zanieczyszczenia środowiska morskiego, zwłaszcza rozlewami olejowymi i wyciekami innych substancji.

Jednym z większych zagrożeń dla wód i dna morskiego, linii brzegowej oraz flory i fauny, są statki ulegające uszkodzeniom na morzu. Z ich rozszczelnionych kadłubów może wydostawać się np. paliwo czy płynne ładunki. Wpływ rozlewu na lokalne środowisko morskie może mieć wieloletnie skutki ekologiczne i gospodarcze. Jednostka potrzebująca pomocy wymaga, więc natychmiastowej interwencji oraz asysty. Z reguły zabezpieczanie statku polega m.in. na gaszeniu ewentualnego pożaru, otoczeniu go zaporami przeciwolejowymi, przeładunku substancji niebezpiecznych na inne jednostki, dokonaniu napraw poszycia kadłuba. Operacje ograniczania rozlewu mogą być utrudnione, jeżeli np. silny prąd zdryfuje i rozciągnie plamę na dużym obszarze. Dokonywanie napraw poszycia może stanowić także zagrożenie dla ratowników. Prowadzenie wszelkich działań, szczególnie przy niesprzyjających warunkach pogodowych, jest trudne, a konsekwencją opóźnionej akcji może być przełamanie się jednostki, jej zatonięcie i w rezultacie wywołanie katastrofy ekologicznej. Jeżeli istnieje, więc szansa zapobiegnięcia uwolnienia substancji ropopochodnych

* Wydział Nawigacyjny, Akademia Morska w Szczecinie

na pełnym morzu, należy z takiej możliwości skorzystać. Statek może zostać odholowany do miejsca, w którym czynności naprawcze będą łatwiejsze do wykonania oraz gdzie zapewnione będą wystarczające siły, środki oraz procedury umożliwiające zabezpieczenie lokalnego środowiska. Wybór wód przybrzeżnych i kontrolowany przez ratowników wyciek może być mniejszym złem, niż w sytuacji, gdy rozlew olejowy wydarzy się na pełnym morzu.

2. Stanowisko niektórych portów

Dogodnymi miejscami do przeprowadzania akcji naprawczych uszkodzonej jednostki są porty morskie oraz osłonięte miejsca w ich pobliżu. Przyjęcie takiej jednostki może wiązać się z podwyższonym poziomem zagrożenia dla lokalnych wód czy infrastruktury portowej. Dlatego Administracja państwa nadbrzeżnego nie ma obowiązku przyjęcia takiego statku, jednakże zalecane jest by, upewnić się, że zostało zrobione wszystko, co możliwe by takiego wsparcia udzielić.

Odrzucenie prośby przyjęcia statku potrzebującego pomocy może nieść ze sobą poważne konsekwencje na skalę makroregionalną. Przykładem takiego zdarzenia jest katastrofa m/t „Prestige” z 2002 roku. Administracja Hiszpanii a później także Francji odmówiły przyjęcia tankowca, przewożącego 70 tys. ton ropy, uszkodzonego w czasie trudnych warunków meteorologicznych. W rezultacie jednostka przełamała się i zatonięła. Plama olejowa rozciągała się na przestrzeni wielu kilometrów, a skutki odczuwalne są do dnia dzisiejszego. Ucierpiały nie tylko lokalne ekosystemy, ale zachwiany został cały przemysł połowowy i turystyczny na rozległym akwenie.

Przypadków odmowy przyjęcia jednostek potrzebujących pomocy z niekorzystnym skutkiem jest więcej. Porty wymagają od statku, by dokonał wstępnych napraw na morzu, często w ekstremalnych warunkach lub by udał się do innego portu. Jednakże podróż w stanie uszkodzonym może zakończyć się jego zatonięciem.

Dlaczego administracje państw i zarządy portów decydują się na takie rozwiązanie sprawy? Z reguły ponad ochronę całego zespołu ekosystemów istniejących na rozległym akwenie przedkładają lokalne dobro linii brzegowej, infrastruktury portowej czy aspekty ekonomiczno-społeczne. Nie uwzględniając przy tym prawdopodobieństwa wieloletniego nadwężenia morskich zasobów naturalnych, z których te państwa również korzystają.

Analizując różne przypadki wydania odmowy przyjęcia jednostki potrzebującej pomocy do portu lub w jego pobliżu, można wypunktować najczęstsze przyczyny takiego postępowania:

- obawa przed skutkami ewentualnego zanieczyszczenia wód portowych i nadbrzeżnych lub następstw eksplozji, pożaru oraz szkód w mieniu i życiu etc.;
- obawa wprowadzania statku nieodpowiadającego za swoje ruchy, w trudnych warunkach hydrometeorologicznych;

- obawa o utratę dochodu, np. w przypadku konieczności wstrzymania prac przeładunkowych w porcie, gdy jednostka blokuje miejsce, zagraża innym statkom, czy zatonię w rejonie toru wodnego itp.);
- kwestie pokrycia kosztów wynikających z akcji ratowniczej; od statku wymagany jest certyfikat ubezpieczenia albo gwarancje finansowe;
- konieczność zaangażowania odpowiedniej liczby sił i środków, problem zarządzania nabrzeżami należącymi do różnych podmiotów;
- brak zrozumienia konsekwencji katastrofy (ekologicznej/morskiej) na pełnym morzu, zanieczyszczenia dużego obszaru linii brzegowej i zagrożenia dla flory i fauny morskiej, przemysłu rybackiego i turystycznego na rozległym obszarze;
- chęć oddelegowania problemu i odpowiedzialności.

3. Regulacje prawne

W celu uniknięcia w przyszłości zdarzeń omówionych wyżej, zminimalizowania ekologicznych skutków katastrof morskich oraz zniwelowania zagrożenia dla bezpieczeństwa nawigacji oraz ochrony życia i mienia, Międzynarodowa Organizacja Morska (ang. *IMO* — *International Maritime Organization*) wprowadza od kilku lat regulacje obligujące państwa nadbrzeżne do przygotowania odpowiednich miejsc schronienia (ang. *Places of Refuge*), w których stan jednostki potrzebującej pomocy będzie mógł być ustabilizowany.

Miejscem schronienia może być port, część portu, miejsce cumowania, reda, kotwicznisko lub inne osłonięte miejsce, w którym dany statek, w konkretnej sytuacji awaryjnej i danych warunkach hydrometeorologicznych oraz po uwzględnieniu czynników środowiskowych, gospodarczych, społecznych oraz warunków naturalnych może zostać przyjęty oraz zabezpieczony. Z punktu widzenia Administracji nadbrzeżnych państw członkowskich UE zobowiązującymi są m.in. dyrektywa parlamentu europejskiego 2002/59/WE, wraz z późniejszymi zmianami, „Ustanawiająca wspólnotowy system monitorowania i informacji o ruchu statków”. Zalecenia związane z miejscami schronienia ujęte są także w rezolucjach IMO A.949(23) „Wytyczne w zakresie miejsc schronienia dla statków potrzebujących pomocy” (ang. *Guidelines on places of refuge for ships in need of assistance*), oraz IMO A.950(23) „Serwis asysty morskiej” (ang. *Maritime assistance services MAS*).

Dyrektywy obligują Państwa Członkowskie do opracowania planu postępowania, dzięki którym statki potrzebujące pomocy będą mogły znaleźć schronienie w osłoniętym obszarze. Plan taki zawierać powinien elementy oceny linii brzegowej wraz z opisem czynników środowiskowych, gospodarczych i społecznych oraz warunków naturalnych. Plan określać musi także procedury przyjęcia bądź odmowy takiego statku, wyszczególniać siły i środki do prowadzenia akcji oraz kwestie zwrotu kosztów ponoszonych w trakcie operacji, a także zawierać informacje o podmiotach odpowiedzialnych za przyjmowanie zgłoszeń etc. [1].

Natomiast wytyczne IMO szczegółowo omawiają, jakie kryteria powinny być brane pod uwagę przy rozważaniu określonego położenia, jako miejsca schronienia. Do najważniejszych czynników należą [9]:

- analiza aktualnej sytuacji statku, m.in. kondycja jednostki, rodzaj ładunku, liczba załogi, odległość i przewidywany czas dotarcia jednostki do miejsca schronienia;
- analiza ryzyka, m.in. aktualne warunki hydrometeorologiczne, głębokość, rodzaj dna i inne parametry miejsca schronienia, bliskość akwenów wrażliwych ekologicznie, bliskość suprastruktury przemysłowej, dostępność środków asystujących oraz ratowniczych, możliwość wykonania konkretnych działań, istnienie wystarczających procedur dla różnych scenariuszy zdarzeń;
- analiza ekspercka, m.in. ocena bezpieczeństwa osób przebywających na burcie statku, ryzyko zanieczyszczenia, ocena bezpieczeństwa manewrów wejściowych do portu oraz ocena konsekwencji mogących zaistnieć w przypadku omowy udzielenia schronienia.

W ostatnich latach do kwestii wyboru miejsca schronienia w sytuacji awaryjnej podchodzono na dwa sposoby. Pierwsze podejście polegało na wstępnej identyfikacji potencjalnych miejsc schronienia w linii brzegowej, następnie klasyfikacji ich pod względem czynników geograficzno-środowiskowych oraz socjo-ekonomicznych i ostatecznie wyselekcjonowaniu tych miejsc, które mogą zapewnić dostępność odpowiednich sił, środków i procedur tak, by najefektywniej spełnić swoją rolę w sytuacji, gdy statek znajdzie się w niebezpiecznej sytuacji.

Drugie podejście zakłada, że każde miejsce na linii brzegowej może być potencjalnym miejscem schronienia. Decyzja o skierowaniu jednostki potrzebującej pomocy odbywa się w trybie „*ad hoc*” na podstawie analizy sytuacji statku, drobiazgowej weryfikacji czynników określających dane miejsce schronienia oraz według ściśle określonych procedur sprawdzających analizę ryzyka.

Dyrektywa unijna [1] wskazuje, odejście od pierwszej metody na rzecz drugiej. I tym torem także pójdzie polskie prawodawstwo. W tym celu przygotowano projekt ustawy zmieniający ustawę o bezpieczeństwie z 2000 r. Najważniejsze zmiany dotyczą udoskonalenia systemu monitoringu ruchu statków oraz odpowiedzialności za tworzenie miejsc schronienia i realizację planu udzielania pomocy.

Poprzez utworzenie Narodowego Systemu Monitorowania Ruchu Statków i Przekazywania Informacji (Narodowy System SafeSeaNet) możliwe będzie zapewnienie wymiany informacji o statkach lub zdarzeniach, stanowiących potencjalne niebezpieczeństwo dla żeglugi, środowiska morskiego bądź życia ludzi. Odpowiedzialnym za przygotowanie planu udzielenia schronienia statkom potrzebującym pomocy na polskich obszarach morskich jest dyrektor urzędu morskigo. W części planu dot. obiektu portowego plan konsultowany jest z podmiotami zarządzającymi danym obiektem. Jednostka potrzebująca pomocy, po zameldowaniu o swojej sytuacji do MRCK, stacji brzegowej lub służby VTS, może zostać przez dyrektora urzędu morskigo skierowana do miejsca schronienia. [7]

W drodze rozrządzenia wydanego przez Ministra właściwego do spraw gospodarki określone zostaną elementy, jakie powinien taki plan zawierać. Decyzja od udzieleniu schronie-

nia jednostce podejmowana będzie na podstawie niezależnej oceny sytuacji oraz planu udzielenia pomocy. Statek szukający schronienia lub jego armator zobowiązany jest przedstawić certyfikat ubezpieczenia lub gwarancje bankowe. Jednakże żądanie przez administrację takich dokumentów nie powinno powodować opóźnienia w prowadzeniu akcji, a w przypadku ich braku, nie powinno stanowić wystarczającego powodu do odmowy udzielenia schronienia. Plan ten nie będzie naruszał postanowień „Planu akcji poszukiwawczych i ratowniczych”, określanego przez Ustawę z zapobieganiu zanieczyszczeniu morza przez statki z 1995 roku [6].

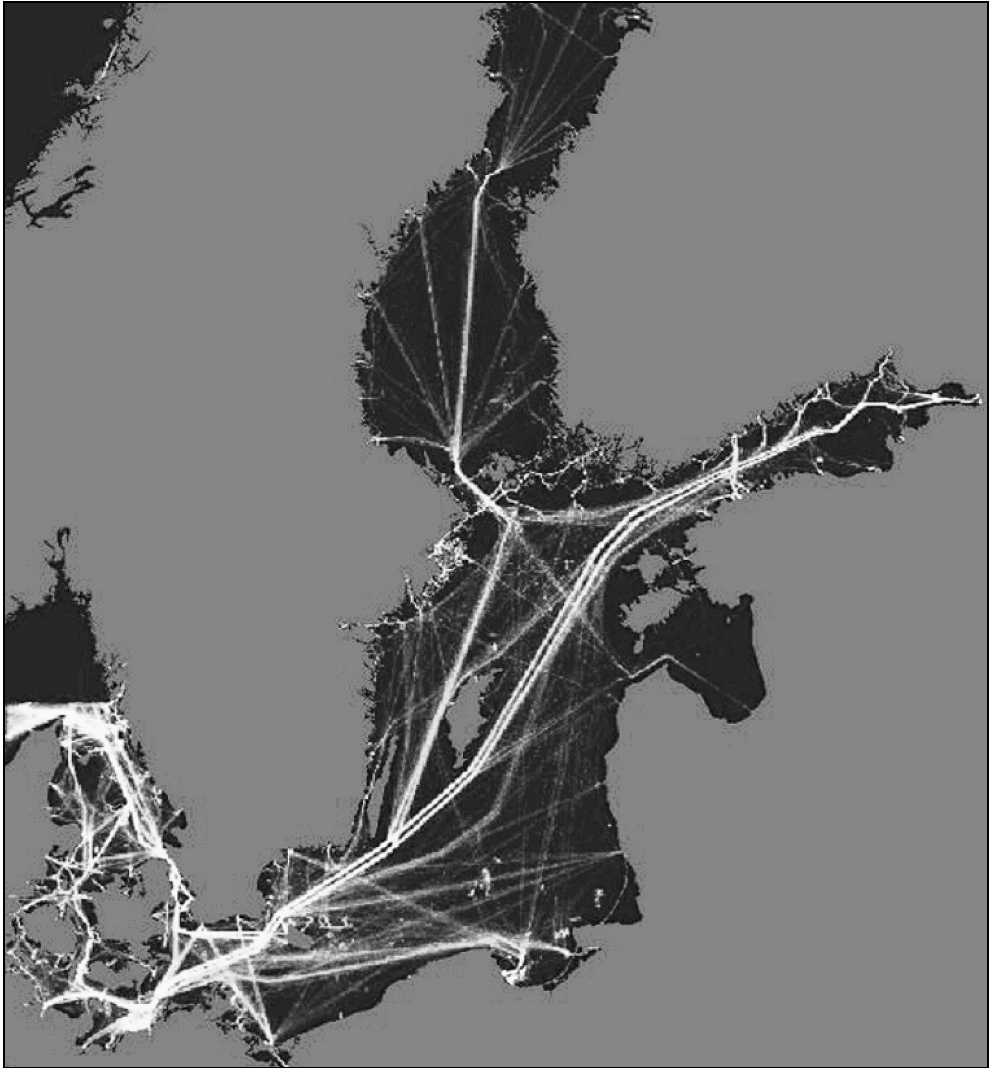
4. Miejsca schronienia na polskim wybrzeżu

Długość polskiej linii brzegowej to około 700 km, a strefa odpowiedzialności SAR wynosi w przybliżeniu około 30 000 km². Raporty statystyczne Helcom-u [5] wskazują, że liczba statków poruszających się po obszarze Bałtyku w ciągu każdego miesiąca 2010 roku wahała się między 3500 a 5000 jednostek, z czego około połowę stanowiły jednostki do przewozu ładunków drobnicowych, 16% tankowce, 9% pasażerskie, 16% inne oraz 7% niesklasyfikowane. W ciągu całego poprzedniego roku przez wody naszej strefy odpowiedzialności (stała linia AIS South Borholm) przepłynęło niemal 13,5 tys. statków. Zdecydowana większość zawija do Gdańska i Gdyni oraz Zespołu Portów Szczecin-Świnoujście.

Na rysunku 1 przedstawiono intensywność i kierunek ruchu statków na Morzu Bałtyckim (na podstawie danych z jednego tygodnia, listopad 2010 r. [5]). W Polskiej strefie odpowiedzialności SAR najbardziej intensywny ruch koncentruje pomiędzy równoleżnikami 54°30'N a 55°00'N, w kierunku wschodnim lub prawie wschodnim (COG 080°–090°) oraz kierunku przeciwnym na zachód. Najmniejsza odległość od linii brzegowej przy zachodniej granicy Państwa w pobliżu Świnoujścia to około 40 Nm, natomiast najmniejsza odległość do najdalej wysuniętej na północ części linii brzegowej w okolicach Czołpina, Rozewia i dalej wzdłuż półwyspu Helskiego jest mniejsza od 10 Nm. Część statków wchodzi do portów Gdynia i Gdańsk a część przechodzi przez nasze wody kierując się do obwodu Kaliningradzkiego. Z równie dużym natężeniem ruch statków odbywa się w kierunku północnym, między polskimi portami a Skandynawią, zwłaszcza ze Świnoujścia do Szwecji.

Te same statystyki wskazują, że w ciągu ostatnich 10 lat do zdarzeń na Bałtyku dochodziło niemal 1100 razy, z tego około 7% z nich skończyło się jakimś rodzajem zanieczyszczenia. Większość tych incydentów wydarzyła się na wodach przybrzeżnych, blisko portów. Jako rozległe w skutkach uznano kilka z nich.

W najbliższych latach spodziewać się można realizacji nowych projektów wydobywania ropy i gazu z dna Bałtyku, wzmożonego ruchu tankowców oraz budowy nowych terminali paliwowych. W związku z powyższym, prawdopodobieństwo zaistnienia sytuacji, w której statek potrzebujący pomocy będzie wymagał skierowania do miejsca schronienia zarówno w polskim obszarze odpowiedzialności, jak i w pozostałych częściach Morza Bałtyckiego, jest wielce wysokie.



Rys. 1. Kierunek i intensywność ruchu statków na Bałtyku (listopad 2010 r.) [5]

Z teoretycznego punktu widzenia każdy z polskich portów morskich będzie mógł pełnić funkcję miejsca schronienia. Największe porty, położone nad brzegiem, czyli Świnoujście, Gdynia oraz Gdańsk, mogą przyjmować statki o zanurzeniach powyżej 13 metrów. Jednakże w poprzednim roku jednostki o takich parametrach stanowiły jedynie kilka procent ogólnej liczby statków znajdujących się wodach Bałtyku. Zdecydowanie najwięcej statków stanowią jednostki o zanurzeniu do 7 m. W rozrachunku dla całego Bałtyku stanowi to około 2/3 ogólnej liczby statków, natomiast na polskich obszarach morskich stosunek ten

wynosi nawet 3/4 [5]. Stąd także pozostałe polskie porty morskie jak Kołobrzeg, Ustka, Darłowo, Dziwnów, Władysławowo, których dostępna głębokość to średnio 4–6 m, będą mogły stanowić potencjalne miejsce schronienia..

Do miejsc schronienia dołączyć można także liczne kotwiczowiska a także obszary, na których można jednostkę osadzić. W określonych warunkach pogodowych również one mogą stanowić azyl dla statków potrzebujących pomocy.

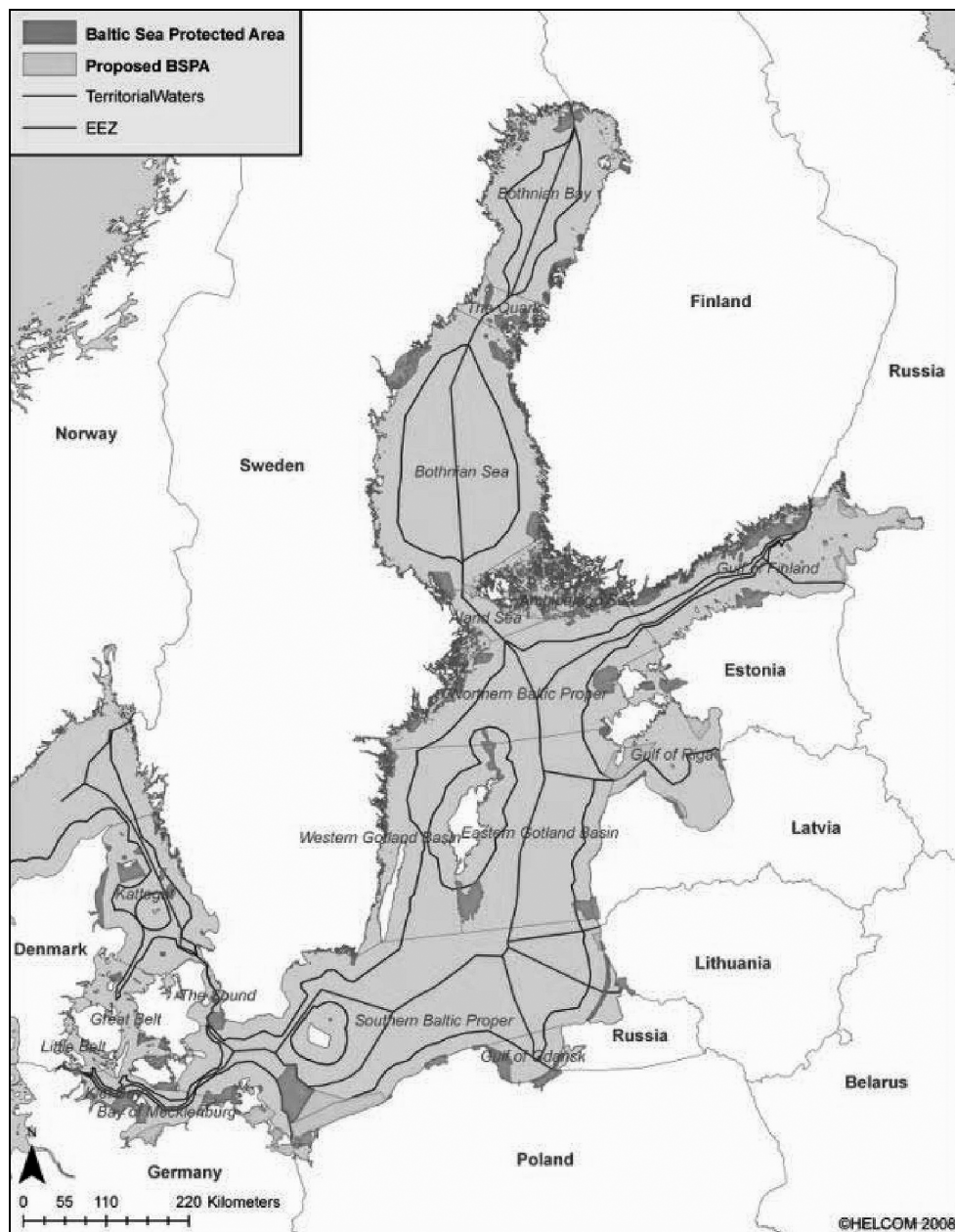
Innym ważnym aspektem podczas oceny danego położenia, jako miejsca schronienia jest dostępność sił ratunkowych oraz sprzętu. Aktualnie statki do zwalczania rozlewów olejowych, oraz bazy materiałowe-sprzętowe znajdują się jedynie w MRCK w Gdyni (Morskie Ratownicze Centrum Koordynacyjne) i PCR w Świnoujściu (Pomocnicze Centrum Ratownicze). Pozostałe Morskie stacje ratownicze, rozlokowane wzdłuż polskiego wybrzeża, dysponują sprzętem do walki z rozlewami w postaci zapór przeciwolejowych, zbieraczy oraz zbiorników [8]. Przepisy regulujące kwestię miejsc schronienia nie nakazują jednoznacznie na doposażenie portów. Jednakże brak odpowiedniego sprzętu może spowodować wykluczenie portu podczas analizy możliwości wykorzystania go, jako miejsca schronienia nawet, jeżeli jest on najbliższej położony. W najgorszym przypadku to właśnie w pobliżu tego portu może dojść do rozległego w skutkach rozlewu olejowego.

Pod uwagę należy wziąć także bliskość obszarów szczególnie wrażliwych ekologicznie. W tej kwestii jednymi z wyznaczników mogą być program Natura 2000, wskazujący kilkanaście ważnych ekologicznie obszarów na polskim wybrzeżu oraz lista Bałtyckich Obszarów Chronionych (ang. *BSPAs- Baltic Sea Protected Areas*). Natura 2000 wymienia ważne dla całego ekosystemu siedliska roślin i zwierząt. BSPA to akweny, które powinny zostać objęte odpowiednim systemem zarządzania m.in. w celu przywrócenia siedliska i gatunków oraz wyprowadzenia ze stanu degradacji. Na rysunku 2 zaznaczone są obszary, znajdujące się aktualnie na liście obszarów chronionych (kolor ciemnozielony) oraz akweny proponowane do objęcia taką ochroną (kolor jasnozielony). Linia niebieska wyznacza granice wód terytorialnych, linia czerwona granicę wyłącznej strefy ekonomicznej. Z mapki wynika, że południowa część wybrzeża Bałtyku ma bardzo duże znaczenie dla całego ekosystemu Morza Bałtyckiego, stąd potrzeba właściwego zarządzania ochroną środowiska w jego obrębie.

Zgodnie z wytycznymi IMO [9] oraz zaleceniami Helcomu [4], podczas procesu decyzyjnego o skierowaniu statku do miejsca schronienia należy rozważyć ryzyko zanieczyszczenia akwenów chronionych. Helcom wskazuje jeszcze, że ocenę ryzyka skażenia rozlewem olejowym należy rozważać nie pod kątem wielkości plamy, ale przede wszystkim jego przewidywanej interakcji z całym ekosystemem morskim. Wiele wypadków ma małe oddziaływanie na całe środowisko morskie, zanieczyszczony zostaje tylko np. krótki odcinek linii brzegowej, ale bardzo silnie wpływa na komponenty ekosystemu (np. miejsca wylęgu ptactwa). Incydenty „rozlewowe” o tych samych parametrach mogą w różnym stopniu wpływać na środowisko, w zależności od pory roku, miejsca rozlewu itp. Wszystkie te elementy powinny być uwzględnione w planie udzielenia pomocy statkom.

Proces legislacyjny przepisów odnoszących się do miejsc schronienia jest w toku. W najbliższym czasie nowe regulacje wejdą w życie. Tym samym za wzrostem natężenia

ruchu morskiego, poprawie ulegnie także bezpieczeństwo ekologiczne i nawigacyjne na Morzu Bałtyckim.



Rys. 2. Bałtyckie obszary chronione stan na 2008 rok [3]

5. Podsumowanie

Prowadzenie przez człowieka działalności na morzu może mieć bezpośredni, niekorygowalny wpływ na środowisko morskie. Największe niebezpieczeństwo stwarzają statki ulegające uszkodzeniu, zwłaszcza jednostki do przewozu substancji ropopochodnych. Katastrofy ekologiczne mogą mieć wieloletnie i wielkoobszarowe konsekwencje ekologiczne, gospodarcze czy socjologiczne.

Konieczność wspierania jednostek potrzebujących pomocy w odniesieniu do przeciwdziałania rozlewom olejowym wynika z międzynarodowych przepisów. W związku z tym każde państwo nadbrzeżne Unii Europejskiej zobligowane jest do tworzenia wewnętrznych regulacji, które będą wyjaśniały zasady tworzenia miejsc schronienia dla statków potrzebujących pomocy oraz plany udzielania im wsparcia. Plany te obejmować będą analizę sytuacji statku oraz szczegółowo oceniać zdolności portów lub innych osłoniętych miejsc, pod względem możliwości przyjęcia statku oraz zapewnienia mu oraz okolicy bezpiecznego przeprowadzenia operacji stabilizujących jednostkę.

Podczas procesu decyzyjnego o przyjęciu bądź odmowie przyjęcia statku do miejsca schronienia, pod uwagę brane są czynniki geograficzne, społeczne, gospodarcze, dostępność sił i środków reagowania, bliskość obszarów chronionych, bezpieczeństwo przeprowadzania akcji, gwarancje finansowe statku oraz ewentualnie konsekwencje dla mikro- i makroregionu w przypadku odrzucenia prośby o przyjęcie statku.

Przyjmowanie jednostek potrzebujących pomocy do miejsca schronienia jest w wielu sytuacjach najbardziej pożądanym działaniem. Celem takiego działania jest uniknięcie bądź zminimalizowanie rozlewu substancji ropopochodnych na pełnym morzu, a tym samym skuteczna ochrona dużego obszaru morskiego.

LITERATURA

- [1] Dyrektywa 2002/59/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 27 czerwca 2002 r. ustanawiająca wspólny system monitorowania i informacji o ruchu statków, z późniejszymi zmianami: dyrektywa Parlamentu i Rady 2009/17/WE i 2009/18/WE z dnia 23 kwietnia 2009 r. oraz dyrektywa Komisji 2011/15/UE z dnia 23 lutego 2011 r.
- [2] Generalna Dyrekcja Ochrony Środowiska, www.gdos.gov.pl
- [3] Helcom Site/Baltic Sea Protected Areas, www.helcom.fi
- [4] HELCOM Stakeholder Conference on the Baltic Sea Action Plan "Maritime Transport in the Baltic Sea", Helsinki, 2006.
- [5] Helsinki Commission: Report on shipping accidents in the Baltic Sea area during 2010 Helcom, 2010.
- [6] Ministerstwo Infrastruktury: Projekt Rozporządzenie Ministra w sprawie planu udzielania schronienia statkom potrzebującym pomocy na polskich obszarach morskich, 2011.
- [7] Ministerstwo Infrastruktury, „Rządowy projekt ustawy o bezpieczeństwie morskim”, 2011.
- [8] Morska Służba Poszukiwania i Ratownictwa, www.sar.gov.pl
- [9] Rezolucja IMO Nr A.949(23): Wytyczne w sprawie miejsc schronienia dla statków potrzebujących pomocy z dnia 5 grudnia 2003 r.
- [10] Rezolucja IMO Nr A.950(23), Serwis asysty morskiej z dnia 5 grudnia 2003 r.