

Jacek FRYDECKI<sup>1</sup>

## WALKA Z TERRORYZMEM W TRANSPORCIE MORSKIM

**Streszczenie.** Coraz większa liczba i brutalność ataków terrorystycznych, jakie obserwowaliśmy w końcu dwudziestego stulecia, rysuje przed wspólnotą międzynarodową pesymistyczną wizję w zakresie światowego rozwoju gospodarczego. Biorąc pod uwagę reakcje tej wspólnoty na nowe zagrożenia dotyczące transportu morskiego, Międzynarodowa Organizacja Morska widzi konieczność przyjęcia nowych, adekwatnych do zaistniałej sytuacji rozwiązań określających szczegółowo, co rządy poszczególnych krajów, przedsiębiorstwa armatorskie, operatorzy portowi oraz pozostałe zainteresowane strony winny uczynić w celu zmniejszenia rosnącego zagrożenia.

## THE WAR AGAINST TERRORISM AT SEA TRANSPORT

**Summary.** A growing number and brutality of terrorist attacks, especially at the end of the 20<sup>th</sup> century, brought to the international community a pessimistic view of the worldwide economic development. As part of the international response, addressed to the partially new threat endangering international transport and the fleet at the end of the year 2002, IMO saw the adoption of the comprehensive new regulatory regime which sets out in detail what governments, ship operators, ship's crews, port facility operators and others having interest in a maritime transport should do in order to prevent and minimize the threats.

### 1. WPROWADZENIE

Nasilająca się eskalacja i brutalność ataków terrorystycznych, które odnotowały światowe media w końcu minionego stulecia, zmieniła dotychczasowe spojrzenie na ogólnosiwiatowy rozwój gospodarczy i związane z nim zagrożenia. W sposób szczególny możemy to zaobserwować w gospodarce morskiej. I tak, rok 1951 możemy uznać za początek napadów na morskie statki handlowe, których charakter był typowo terrorystyczny – odnotowano 40 tego typu zdarzeń. Najbardziej spektakularnym tego przykładem było uprowadzenie w październiku 1985 roku w okolicach Port Saidu przez uzbrojoną grupę członków Frontu Wyzwolenia Palestyny włoskiego statku pasażerskiego „Achille Lauro” z 450 pasażerami na pokładzie. Celem tego typu napadów były również jednostki polskiej marynarki handlowej. Do incydentu takiego doszło w dniu 3 stycznia 1990 roku, kiedy wskutek ostrzału artyleryjskiego, do którego doszło w pobliżu Erytrei, zatonął drobnicowiec Polskich Linii Oceanicznych „Bolesław Chrobry”. Terrorysty spod znaku ELF (Eritrea Liberation Front – Front Wyzwolenia Erytrei) przed zatopieniem naszej jednostki uprowadzili jej załogę, a następnie wzięli w nieznany miejscu afrykańskiego łądu. Uwolnienie Polaków nastąpiło po długich i żmudnych negocjacjach na szczeblu dyplomatycznym.

<sup>1</sup> Zakład Nawigacji Morskiej, Wydział Nawigacyjny, Akademia Morska w Szczecinie, ul. Wały Chrobrego 1-2 Szczecin, tel. (+48 91) 4809 381, e-mail: jacekf@am.szczecin.pl

W przeszłości działalność terrorystów była odbierana zazwyczaj w formie problemu, którego skala ograniczała się do zawężonego obszaru, tj. lokalnego, ewentualnie regionalnego, natomiast o wielkości przeprowadzanych zamachów stanowił głównie czynnik społeczny i/lub polityczny.

## 2. DZIAŁANIA ORGANIZACJI MIĘDZYNARODOWYCH

Wzrastające o typowym podłożu kryminogennym zagrożenie w światowej flocie handlowej musiało w końcu ulec pewnej kontroli i próbie ograniczenia ich stale rosnącej liczby zdarzeń. Urowadzenie wycieczkowca „Achille Lauro” i niczym nieusprawiedliwiona śmierć jednego z jego pasażerów, notabene niepełnosprawnego, zdecydowanie przyspieszyło prace IMO (International Maritime Organization – Międzynarodowa Organizacja Morska) nad utworzeniem zbioru zasad przeciwdziałania popełnianiu przestępstw na statkach. Widocznym skutkiem tych prac stała się Konwencja w sprawie przeciwdziałania bezprawnym czynom przeciwko bezpieczeństwu żeglugi morskiej, sporządzona w Rzymie dnia 10 marca 1988 roku (SUA - Convention for the Suppression of Unlawful Acts Against the Safety of Maritime Navigation) i jej protokół dotyczący platform wiertniczych (Protocol for the Suppression of Unlawful Acts Against the Safety of Fixed Platforms Located on the Continental Shelf). Podstawowym jej celem jest zapewnienie, by osoby popełniające bezprawne czyny w postaci: zajęcia statku siłą, przemoc wobec załogi i/lub pasażerów statku oraz umieszczenie na statku materiałów, które mogą go zniszczyć lub uszkodzić, nie znalazły schronienia w żadnym państwie, natomiast będą karane lub będą podlegać ekstradycji do państwa, w którym staną przed sądem. Początkowo konwencja ta nie znalazła właściwego sobie uznania w międzynarodowej społeczności morskiej. Dopiero tragiczny w swoich skutkach atak terrorystyczny, który miał miejsce 11 września 2001 roku w Nowym Jorku, wzbudził rzeczywiste poczucie zagrożenia, którego widocznym skutkiem był między innymi zauważalny wzrost liczby państw sygnatariuszy SUA. Stał się on również bodaj główną przyczyną, dla której IMO oraz inne agendy ONZ zmieniły swoje podejście do istniejącego problemu, a tym samym uzmysłowiły, iż podobny atak może zostać skierowany na morskie jednostki handlowe. Powszechne przekonanie, że „terroryzm jest widoczny w powietrzu (WTC) i na lądzie (Moskwa), zaś Opatrzność generalnie chroni morze”, stało się sloganem bez widocznego pokrycia. Na przekonujące w tym względzie dowody nie trzeba było długo czekać. Już bowiem w październiku 2002 roku terroryści z AL Kaidy przy użyciu małej łodzi rybackiej wypełnionej materiałami wybuchowymi zaatakowali francuski V.L.C.C. „Limburg” (very large crude oil carrier – zbiornikowiec 150 000 – 300 000 dwt), znajdujący się w odległości półtorej mili od terminalu paliwowego Ash Shihr w Arabii Saudyjskiej. Powyższy incydent stał się przysłowiowym „kamieniem węgielnym” w prowadzonych przez IMO pracach nad terroryzmem morskim. Stąd też już w grudniu 2002 roku został uchwalony nowy reżim kodeksowy, w którym uregulowaniu podległy szczegółowe rozwiązania w zakresie konkretnych zadań pełnionych przez Rządy, agencje rządowe, administracje lokalne, przedsiębiorstwa armatorskie, załogi statkowe oraz operatorów portowych. W istocie, utworzenie światowego systemu ochrony gospodarki morskiej pociągnęło za sobą powstanie ścisłej współpracy zarówno organizacji rządowych, jak i pozarządowych, których wkład pozwolił na wprowadzenie poprawek do Konwencji SOLAS 74 w rozdziale XI-2. Swój spory dorobek w tym zakresie Komitetowi Bezpieczeństwa Morskiego (MSC - Maritime Safety Committee) przedstawiły:

- Światowa Organizacja Celna (WCO - World Customs Organization),
- Międzynarodowa Organizacja Pracy (ILO - International Labor Organization),
- Międzynarodowa Izba Handlu (ICC - International Chamber of Commerce),
- Międzynarodowa Izba Żeglugi (ICS – International Chamber of Shipping).

Organizacja WCO w czerwcu 2002 roku przyjęła Rezolucję, dotyczącą bezpieczeństwa i ułatwień w międzynarodowym łańcuchu zaopatrzenia, zaś jej eksperci sformułowali kilka istotnych postulatów, które dotyczą ochrony międzynarodowego handlu przed atakami terrorystycznymi, a międzynarodowego łańcucha logistycznego przed użyciem go do nielegalnego transportu broni masowego rażenia. WCO zainicjowała również proces kontrolowanego obrotu ładunkami kontenerowymi pod kątem sprawdzania ich zgodności z wcześniej zadeklarowaną zawartością, a także przeciwdziałania fałszowania oraz manipulowania tymi ładunkami. Proces kontroli obrotu ładunkami kontenerowymi został ujęty również w amerykańskiej inicjatywie dla ochrony kontenerów (CSI – Container Security Initiative), która dotyczy 20 portów w Europie i Azji i polega między innymi na:

- ustanowieniu kryteriów ochrony w celu rozpoznania kontenerów o podwyższonym stopniu ryzyka,
- sprawdzaniu kontenerów przed ich wejściem do portu,
- wprowadzeniu nowych technologii do sprawdzania kontenerów o podwyższonym stopniu ryzyka,
- zaprojektowaniu i użyciu bezpiecznych kontenerów.

Specyfika zawodu marynarza, który jest bezpośrednio zaangażowany w międzynarodowy transport towarów, w tym materiałów niebezpiecznych i pasażerów spowodowała, iż ILO opracowała, a następnie przyjęła wiele Konwencji i Zaleceń dotyczących tej właśnie profesji. Zgodnie z zasadami propagowanymi przez IMO, a dotyczącymi zdecydowanej poprawy w ochronie morskiej identyfikacja marynarzy leżąca w gestii ILO jest tutaj bardzo istotną kwestią. Dlatego też marynarze powinni legitymować się dokumentami, które umożliwiają ich identyfikację i są możliwe do szybkiego zweryfikowania. Wydawanie i aktualizowanie książeczek żeglarskich podlegać ma zwiększonym rygorom i obostrzeniom, a równocześnie dać pełne gwarancje, iż narodowość marynarza nie może być czynnikiem dyskryminującym w ogólnie przyjętych zasadach zejścia na ląd w państwach portu.

Międzynarodowa Izba Handlu jest, obok IMO, głównym i miarodajnym źródłem statystyki, jeżeli chodzi o roczne zestawienie napadów zbrojnych i pirackich na statki handlowe. Mimo iż uregulowania dotyczące ochrony gospodarki zaczęły funkcjonować już od początku 2002 roku, badania prowadzone przez ICC w dalszym ciągu wskazywały na wzrost tego typu przestępstw. Dodatkowym problemem we właściwym zaszerogowaniu odnotowanego zdarzenia były trudności w prawidłowej interpretacji pojęć zamachu i napadu. Coraz częściej bowiem postać działalności grup kryminalnych i pirackich przybierała cechy charakterystyczne dla działań terrorystycznych, a ugrupowania terrorystyczne wykorzystywały w swoich działaniach pomoc piratów. Analiza raportów dotyczących napadów pirackich pozwala stwierdzić, iż w roku 2003 odnotowano 445 takich zdarzeń, w których rannych zostało 88 marynarzy, a zabitych – 21. Rok 2004 charakteryzuje się 325 napadami, przy czym liczba marynarzy, która utraciła życie, wzrosła do 30. W roku 2005 można już mówić o małym sukcesie w postaci 30% spadku działań piratów w porównaniu do roku 2004. Niemniej jednak do regularnych i brutalnych napadów w dalszym ciągu dochodzi u wybrzeży: Japonii, Singapuru, Malezji, Fidzi, Zachodniej i Wschodniej Afryki, Południowej Ameryki, Morza Karaibskiego, Wysp Bahama, Gujany, na szlakach wiodących z Europy do Azji oraz wodach azjatyckich, w tym Cieśninie Malakka.

Międzynarodowa Izba Żeglugi zwróciła uwagę na niuregulowany do roku 2002 problem tzw. „blind”, tj. nielegalnych pasażerów na statkach, których obecność wiązała się z dodatkowym obciążeniem finansowym armatorów, uciążliwością dla załóg statków oraz nierzadko problemem dla służb granicznych odbierających takich właśnie pasażerów.

### 3. ZMIANY WPROWADZONE DO KONWENCJI SOLAS 74

Tragiczny w skutkach atak terrorystyczny przeprowadzony w dniu 11 września 2001 roku na WTC w Nowym Jorku spowodował, iż Rada Bezpieczeństwa Narodów Zjednoczonych podjęła już 28 września tegoż roku Uchwałę Nr 1373 (2001), wzywającą Państwa do pełnej realizacji konwencji antyterrorystycznej, tj. podjęcia wszelkich możliwych środków dla zapobiegania i powstrzymania tego typu aktów terroru. Podobną w treści decyzję, a dotyczącą bezpośrednio bezpieczeństwa transportu zatwierdzili szefowie państw G8 na swoim szczycie, który odbył się w miesiącu czerwcu 2002 roku w Kanadzie.

Eskalacja w skali globalnej aktów terrorystycznych we wszelkich jej formach zagraża życiu niewinnych ludzi lub coraz częściej życia tego pozbawia. Zagraża również i to w sposób szczególny międzynarodowej żegludzie morskiej. Za nader istotne w przeciwdziałaniu tego typu zjawiskom uważa się działania o charakterze prewencyjnym. Międzynarodowa Organizacja Morska (International Maritime Organization – IMO), mając na uwadze powyższe, powołała grupę roboczą, której zadaniem było przygotowanie odpowiedniego kodeksu bezpieczeństwa. Intensywne prace tej grupy dały solidne podstawy do uchwalenia dwóch Rezolucji w trakcie trwania Konferencji Dyplomatycznej Państw Stron Konwencji o Bezpieczeństwie Życia na Morzu (Safety Of Life At Sea – SOLAS 1974), która odbyła się w Londynie w okresie 9 – 13 grudnia 2002 roku.

**Rezolucja nr 1** Konferencji dotyczy przyjęcia poprawek do Konwencji SOLAS, mających na celu zwiększenie bezpieczeństwa żeglugi przed ewentualnymi atakami terrorystycznymi i bezpośrednio dotyczy Rozdziału V (Bezpieczeństwo żeglugi) oraz Rozdziału XI (Środki specjalne dla podniesienia bezpieczeństwa na morzu). W Rozdziale V – Prawidło 19 przyjęto nowy termin, który znacznie przyspieszył obowiązkowe wyposażenie statków w system automatycznej identyfikacji statków (AIS). Należy zaznaczyć, iż dotychczasowy Rozdział XI został zmieniony (przenumerowany) na Rozdział XI-1 z dotychczasowym tytułem, w którym wprowadzono obowiązek trwałego oznakowania statków numerem identyfikacyjnym IMO oraz prowadzenia tzw. „certyfikatu historii statku” (Continuous Synopsis Record). Wprowadzono również zupełnie nowy rozdział XI-2 (Środki specjalne dla wzmocnienia ochrony żeglugi), składający się z 13 prawideł, tj.:

- Prawidło 1: Definicje;
- Prawidło 2: Zastosowanie (dotyczy statków powyżej 500 GT, wież wiertniczych oraz obiektów portowych przyjmujących statki uprawiające żeglugę międzynarodową);
- Prawidło 3: Zobowiązania Państwa Stron Konwencji w zakresie ochrony (ustalenie poziomu zagrożenia);
- Prawidło 4: Wymagania dotyczące armatorów i statków (w zakresie stosowania wymagań Kodeksu ISPS);
- Prawidło 5: Odpowiedzialność szczególna armatorów (za informacje dotyczące stron zatrudniających statek i jego załogę);
- Prawidło 6: Alarm statkowego systemu ochrony (obowiązek wyposażenia statków w nowy system alarmowania wg ściśle określonego harmonogramu);
- Prawidło 7: Zagrożenia dla statków (poziomy zagrożenia ogłaszane przez państwo portu);
- Prawidło 8: Niezależność postępowania kapitanów w sprawach bezpieczeństwa i ochrony statku;
- Prawidło 9: Środki kontroli wdrożenia wymagań;
- Prawidło 10: Wymagania dotyczące obiektów portowych;
- Prawidło 11: Alternatywne porozumienia w zakresie ochrony;
- Prawidło 12: Ekwiwalentne środki ochrony;
- Prawidło 13: Przekazywanie informacji (do Międzynarodowej Organizacji Morskiej przez Państwa Strony Konwencji).

#### 4. MIĘDZYNARODOWY KODEKS OCHRONY STATKU I OBIEKTU PORTOWEGO (Kodeks ISPS)

Treść **Rezolucji nr 2** Konferencji dotyczy uchwalenia Międzynarodowego Kodeksu Ochrony Statków i Obiektów Portowych (International Code For The Security Of Ships And Of Port Facilities - ISPS Code). Kodeks został wprowadzony jako obowiązujący postanowieniem Rozdziału XI-2 Konwencji SOLAS 1974 i wszedł w życie wspólnie z nowym Rozdziałem XI-2 Konwencji SOLAS w dniu 1 lipca 2004 r. Kodeks ISPS dotyczy statków eksploatowanych w podróżach międzynarodowych, tj.:

- statków pasażerskich, w tym pasażerskie jednostki szybkie;
- statków towarowych o pojemności brutto 500 GT i większej, w tym towarowe jednostki szybkie oraz
- platformy wiertnicze.

Wymagania kodeksu dotyczą również Administracji oraz portów obsługujących powyższe statki. Kodeks ISPS składa się z dwóch części: Części A, której postanowienia są obowiązkowe, oraz Części B, której postanowienia mają charakter rekomendacji. Jego celem głównym jest ustanowienie standardów oraz wytycznych w zakresie ochrony żeglugi, obejmujących ocenę zagrożeń, a także zarządzanie ochroną statków i obiektów portowych. Kodeks ISPS jest kompatybilny z wymogami Konwencji STCW 78 (International Convention On Standards Of Training, Certification And Watchkeeping For Seafarers, 1978 - STCW 78) wraz z dalszymi zmianami i Międzynarodowym Kodeksem Zarządzania Bezpieczną Eksploatacją Statków i Zapobieganiem Zanieczyszczeniu - Kodeks ISM (International Management Code for the Safe Operation of Ships and for Pollution Prevention - ISM Code).

Wśród najważniejszych zadań, których rozwiązanie należało do Umawiających się Rządów, wymieniono: określenie poziomów ochrony dla statków i portów oraz ustalenie wytycznych dla ochrony przed incydentami w zakresie bezpieczeństwa. Przy ustalaniu właściwego poziomu ochrony zalecano wzięcie pod uwagę następujące czynniki:

- stopień wiarygodności informacji o zagrożeniu;
- stopień potwierdzenia wiarygodności informacji o zagrożeniu;
- stopień konkretności lub bliskości informacji o zagrożeniu;
- potencjalne konsekwencje zaistnienia incydentu w zakresie bezpieczeństwa.

W Kodeksie ISPS zostały określone trzy poziomy ochrony zależne od stopnia prawdopodobieństwa wystąpienia ryzyka incydentu. Umawiające się Rządy mogą delegować część ze swych zadań i obowiązków na uznane organizacje w dziedzinie ochrony. Uznana organizacja w dziedzinie ochrony (Recognized Security Organization - RSO) oznacza organizację, posiadającą wiedzę specjalistyczną w sprawach ochrony, a także w specyfice budowy i eksploatacji statków i portów, która upoważnia ją do prowadzenia działalności w zakresie oceny i/lub weryfikacji i/lub akceptacji i/lub certyfikacji.

Umawiające się Rządy, określające poziomy ochrony, zobligowane są do zorganizowania i udostępnienia punktów kontaktowych, poprzez które statki mogą zwrócić się o poradę i ewentualną pomoc, a także do których statki mogą zgłaszać wszelkie uwagi w zakresie ochrony dotyczącej innych statków i ruchu.

Do najważniejszych dokumentów wymaganych przez Kodeks ISPS w odniesieniu do statków należą:

- ocena stanu ochrony statku ( Ship Security Assessment - SSA);
- plan ochrony statku (Ship Security Plan - SSP).

Za prawidłowe sporządzenie oceny stanu ochrony statku odpowiedzialny jest oficer ochrony armatora (Company Security Officer – CSO). Ocena powinna obejmować następujące elementy na pokładzie statku lub w jego obrębie:

- identyfikację istniejących środków, procedur i operacji w zakresie ochrony;
- identyfikację i ocenę kluczowych operacji na pokładzie statku, którego ochrona ma ważne znaczenie;
- identyfikację prawdopodobnych zagrożeń dla kluczowych operacji na statku i prawdopodobieństwo ich wystąpienia;
- identyfikację słabych punktów, w tym czynnika ludzkiego, w infrastrukturze, polityce i procedurach.

Osobą odpowiedzialną za opracowanie i prezentację Planu ochrony statku jest oficer ochrony armatora – CSO. Plan taki powinien zawierać:

- środki zapobiegające dostarczeniu/załadowaniu na statek broni, substancji niebezpiecznych oraz urządzeń, które mogłyby być wykorzystane przeciwko ludziom, statkom i obiektom portowym, na których załadunek nie wyrażono zgody;
- identyfikację obszarów o ograniczonym dostępie oraz środki zapobiegające dostępowi do nich przez osoby nieupoważnione;
- środki uniemożliwiające wstęp na statek przez osoby nieupoważnione;
- procedury reagowania na zagrożenie bezpieczeństwa lub braku w ochronie, w tym zabezpieczenie podstawowych funkcji statku lub działań na styku statek/port;
- procedury reagowania na wszelkie polecenia, dotyczące ochrony, które mogą być wydane przez Umawiający się Rząd na trzecim poziomie ochrony;
- procedury ewakuacyjne w przypadku zagrożenia bezpieczeństwa lub braku ochrony;
- zadania personelu statkowego odpowiedzialnego za ochronę statku oraz pozostałej części załogi w zakresie czynności związanych z ochroną;
- procedury przeprowadzania audytów w zakresie ochrony;
- procedury szkoleń i ćwiczeń związanych z Planem ochrony;
- procedury współpracy z portami w zakresie ochrony;
- procedury okresowego przeglądu i aktualizacji Planu ochrony;
- procedury składania raportów w sprawie incydentów w zakresie ochrony;
- dane identyfikacyjne oficera ochrony statku;
- dane identyfikacyjne oficera ochrony armatora wraz ze szczegółami całodobowego kontaktowania się;
- procedury obsługi, przeglądu, testowania, kalibracji i konserwacji urządzeń ochrony znajdujących się na statku;
- częstotliwość testowania i kalibracji wyposażenia ochrony, znajdującego się na statku;
- identyfikację miejsc, gdzie zlokalizowane są punkty uruchamiające system alarmowania o powstaniu zagrożenia na statku (ship security alert system) i ochrony statku;
- procedury, instrukcje i wytyczne na temat użycia systemu alarmowania o powstaniu niebezpieczeństwa.

Plan ochrony statku i plan oceny ochrony statku są dokumentami poufnymi i muszą być zabezpieczane przed nieupoważnionym dostępem lub ujawnieniem. Inspekcje statku przez upoważnionych funkcjonariuszy rządowych w obcym porcie nie obejmują kontroli tych właśnie dokumentów i ograniczają się jedynie do sprawdzenia ważności:

- Międzynarodowego Certyfikatu Ochrony Statku (International Ship Security Certificate) lub
- Tymczasowego Międzynarodowego Certyfikatu Ochrony Statku (Interim International Ship Security certificate).

W sytuacji pojawienia się wyraźnych zastrzeżeń dotyczących niespełnienia wymagań Kodeksu ISPS lub braku ważności Certyfikatu Ochrony Statku kontrolujący może spowodować: opóźnienie wejścia statku do portu, zatrzymanie statku w porcie, ograniczenie swobód jego działania.

Obiekt portowy powinien działać w zakresie poziomów ochrony ustalonych przez Umawiający się Rząd, na którego obszarze ten obiekt jest położony. Zastosowane środki i procedury ochrony winny być jak najmniej uciążliwe (zakłócenia, opóźnienia) dla pasażerów, statków i ich załóg oraz osób je odwiedzających, jak również świadczonych usług oraz operacji przeładunkowych. Najważniejszymi dokumentami w zakresie ochrony dla portów są:

- ocena ochrony obiektu portowego (Port Facility Security Assessment);
- plan ochrony obiektu portowego (Port Facility Security Plan).

Ocena ochrony obiektu portowego jest przeprowadzana przez Umawiający się Rząd, na którego obszarze obiekt ten jest położony. Umawiający się Rząd może zlecić tę czynność upoważnionej przez siebie, uznanej organizacji ochrony, jednak po jej wykonaniu musi ją sprawdzić, a następnie zatwierdzić. Ocena ochrony obiektu portowego obejmuje następujące elementy:

- identyfikację i ocenę ważnych składników majątku i infrastruktury, których ochrona ma ważne znaczenie;
- identyfikację możliwych zagrożeń dla majątku i infrastruktury oraz prawdopodobieństwo ich wystąpienia;
- identyfikację oraz wybór właściwych środków przeciwdziałania i zmian w procedurach oraz poziomu ich skuteczności w ograniczaniu podatności na zagrożenia;
- identyfikację słabych punktów, w tym czynnika ludzkiego, w infrastrukturze, polityce i procedurach.

Plan ochrony obiektu portowego jest opracowywany w oparciu o ocenę ochrony obiektu portowego, powinien zawierać trzy poziomy ochrony i obejmować co najmniej:

- odpowiednie środki uniemożliwiające wniesienie na teren obiektu portowego lub na statek broni oraz wszelkich innych niebezpiecznych substancji i urządzeń przeznaczonych do użycia przeciwko ludziom, statkom lub obiektom portowym, na których przewóz nie wyrażono zgody;
- środki zapobiegające dostępowi do obiektu portowego, statków w nim zacumowanych oraz obszarów o ograniczonym dostępie osób nieupoważnionych;
- procedury reagowania na zagrożenie bezpieczeństwa lub brak ochrony, w tym postanowienia dotyczące utrzymania podstawowych funkcji obiektu portowego lub relacji statek/port;
- procedury reagowania na polecenia dotyczące ochrony wydane przez Umawiający się Rząd, na którego obszarze zlokalizowany jest obiekt portowy przy zarządzeniu trzeciego poziomu ochrony;
- procedury ewakuacyjne w sytuacji zagrożenia bezpieczeństwa lub braku ochrony;
- zakres obowiązków personelu obiektu portowego odpowiedzialnego za ochronę oraz pozostałych pracowników obiektu w zakresie czynności związanych z ochroną;
- procedury współpracy ze statkami w zakresie ochrony;
- procedury okresowego przeglądu i aktualizacji Planu ochrony;
- procedury powiadamiania o incydentach w zakresie bezpieczeństwa;
- dane identyfikacyjne oficera ochrony portu wraz ze szczegółami całodobowego kontaktu;
- środki zapewniające ochronę informacji zawartych w planie;
- środki dla zapewnienia skutecznej ochrony ładunku oraz sprzętu przeładunkowego w obiekcie portowym;
- procedury przeprowadzania audytów w zakresie ochrony;
- procedury reagowania w przypadku uaktywnienia systemu alarmowania o zaistnieniu zagrożenia na statku przebywającym w obiekcie portowym;

- procedury umożliwiające zejście załogi statku na brzeg lub jej wymianę, a także dostęp osób wizytujących statek wraz z przedstawicielami organizacji pracy i spraw socjalnych marynarzy.

Dopuszcza się możliwość, w której plan ochrony obiektu portowego może być połączony lub stanowić część planu bezpieczeństwa portu.

Statki po uzyskaniu pozytywnej oceny w wyniku przeprowadzonych audytów otrzymują certyfikaty, porty uzyskują Deklarację Zgodności Ochrony Obiektu Portowego.

Plany ochrony statku, plan oceny ochrony statku, plan ochrony portu i plan oceny ochrony portu są dokumentami niejawnymi. Prace nad takimi dokumentami oraz ich kontrolę mogą prowadzić tylko odpowiednio przeszkolone i upoważnione osoby.

W procedurach opisujących obiekty portowe mamy do czynienia z wiadomościami o znaczeniu tajnym czy ściśle tajnym w aspektach strategicznych działań portów. Jest sprawą oczywistą, iż w działaniach dotyczących bezpieczeństwa będą uczestniczyły siły specjalne Policji, Straży Granicznej i Marynarki Wojennej. Procedury związane z tymi problemami nie mogą trafiać do ogólnej wiadomości, a osoby, które mają do tych dokumentów dostęp, muszą być odpowiednio przeszkolone - praca z dokumentami niejawnymi, nie mówiąc o tym, że ich wcześniejsze sprawdzenie i dopuszczenie winno się powierzyć służbom specjalnym.

## Literatura

1. Andrzejewska M., Frydecki J.: Systemy zarządzania ochroną w gospodarce morskiej. XI Międzynarodowa Konferencja Naukowo-Techniczna Inżynieria Ruchu Morskiego, Akademia Morska w Szczecinie, Szczecin 2005.
2. Dobrowolska M., Frydecki J.: Ochrona obiektu portowego według ustaleń przyjętych przez Międzynarodową Organizację Morską 12 grudnia 2002 roku. Ochrona człowieka w morskim środowisku pracy. Praca zbiorowa pod redakcją Z. Józwiak, Szczecin 2004.
3. Dobrowolska M., Frydecki J.: Podstawowe cele wprowadzenia Międzynarodowego Kodeksu Ochrony Statków i Obiektów Portowych (ISPS). Ratownictwo w sytuacjach kryzysowych. Praca zbiorowa pod redakcją naukową zespołu: K. Chwesiuk, Cz. Chrustowa, A. Ostrokólski, J. Sadowisk, Szczecin 2004.
4. Dobrowolska M., Frydecki J.: Wdrażanie postanowień Międzynarodowego Kodeksu Ochrony Statków i Obiektów Portowych w Polsce. Bezpieczeństwo morskie i ochrona naturalnego środowiska w procesie gospodarowania na morzu. Praca zbiorowa pod redakcją S. Piochy, Kołobrzeg 2004.
5. Międzynarodowa Konwencja o Bezpieczeństwie Życia na Morzu, SOLAS – 1974, wydanie PRS, 2002 oraz poprawki do: rozdział V ,rozdział XI -1, rozdział XI-2 zatwierdzone 12.12.2002 roku.
6. ISPS CODE 2003 Edition „International Ship and Port Facility Code”. IMO 2003.