

Marcin Forkiewicz¹, Andrzej Tubielewicz²

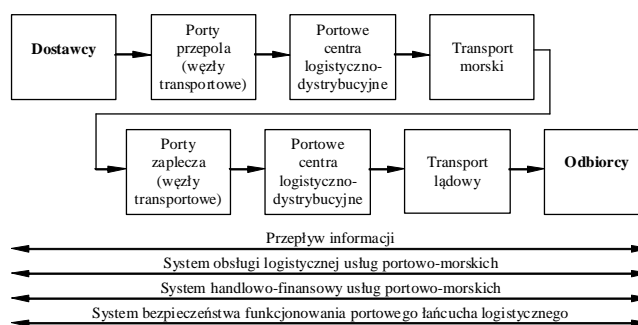
Założenia modelu zarządzania kryzysowego bezpieczeństwem w portach morskich

Wstęp

Problemy bezpieczeństwa portu morskiego należy rozpatrywać nie tylko w aspekcie ochrony samych obszarów portowych, ale także z punktu widzenia bezpieczeństwa infrastruktury technicznej wiążących porty z ich otoczeniem gospodarczym oraz rolą portu w łańcuchu dostaw³, jak również wpływu aktywności portów na bezpieczeństwo i efektywność przewozów zaopatrzeniowych oraz na kształtowanie się bezpiecznego poziomu zapasów, w tym zwłaszcza strategicznych dla państwa⁴. W tym świetle przy opracowywaniu modelu zarządzania kryzysowego bezpieczeństwem na obszarach portów morskich należy brać pod uwagę występowanie portów jako integralnej części morsko-ładowego łańcucha transportowego, który charakteryzuje się silnym powiązaniem (ekonomicznym, organizacyjnym i technologicznym) infrastruktury technicznej, środków transportu oraz obiektów i urządzeń portowych⁵.

Należy także uwzględnić politykę Unii Europejskiej integrującej porty morskie i żeglugę bliskiego zasięgu z międzynarodowymi korytarzami transportowymi w ramach jednolitej spójnej transeuropejskiej sieci transportowej, jak również działania chroniące infrastrukturę techniczną tych korytarzy przed atakami terrorystycznymi i innymi zagrożeniami, które mają na celu podwyższenie poziomu bezpieczeństwa infrastruktury krytycznej⁶ międzynarodowych morsko-ładowych łańcuchów transportowych⁷ (rys. 1), w tym infrastruktury por-

towej i towarowych oraz pasażerskich obrotów portowych⁸.



Rys. 1. Miejsce portu w morsko-ładowych łańcuchach transportowych

Źródło: Opracowanie własne.

Priorytetowe znaczenie posiada ochrona infrastruktury krytycznej morsko-ładowego transportu kombinowanego (szczególnie kontenerowego). Stawia to przed ochroną bezpieczeństwa portów morskich zadania niedopuszczania do powstawania barier i zakłóceń administracyjnych, organizacyjnych, technologicznych, ekologicznych, jak również ekonomicznych oraz zapewnienie wysokiego poziomu niezawodności i ciągłości procesów przepływu towarów i informacji oraz pełnej koordynacji działalności portów morskich w ramach morsko-ładowych łańcuchów transportowych jako elementów międzynarodowych łańcuchów dostaw (łańcuchów logistycznych)⁹.

Uwarunkowania prawne konstrukcji modelu

Budowa ram konstrukcyjnych modelu zarządzania kryzysowego dla obszarów portów morskich powinna uwzględniać i łączyć zasady i wytyczne

¹ dr inż., Marcin Forkiewicz, Politechnika Gdańska.

² dr inż. Andrzej Tubielewicz, Politechnika Gdańska.

³ Christopher M., *Logistyka i zarządzanie łańcuchem dostaw. Strategia obniżki kosztów i poprawy poziomu usług*, PCDL, Warszawa 2000.

⁴ Tubielewicz A.: *Zarządzanie strategiczne w portach morskich: globalizacja, integracja, prognozowanie, planowanie, strategię*, PAN, Gdańsk 2004.

⁵ Szwankowski S., *Współzależność funkcjonowania składników lądowo-morskich łańcuchów transportowych*, UG, Gdańsk 1994.

⁶ Tyburska A., Nepelski M., *Ochrona infrastruktury krytycznej*, WSPol, Szczytno 2008.

⁷ Tubielewicz A., Forkiewicz M., *Porty morskie jako element infrastruktury krytycznej łańcucha dostaw*, „Logistyka”, nr 2/2011, III-IV 2011, s. 567-578.

⁸ Tubielewicz A., *Miejsce logistyki w zarządzaniu strategicznym portem*, [w:] Tubielewicz A. (red.), *Współczesne problemy zarządzania*, PG, Gdańsk 2002.

⁹ Forkiewicz M., Tubielewicz A., *Management of seaport critical infrastructures of integrated sea-land transport chains*, [w:] M. Fertsch, A. Stachowiak (red.), *Problems of transport logistics*. PUT, Poznań 2010, s. 111-128.

zawarte przede wszystkim w następujących aktach prawnych:

- Międzynarodowej Konwencji o Bezpieczeństwie Życia na Morzu SOLAS;
- Międzynarodowym Kodeksie Ochrony Statków i Obiektów Portowych (Kodeksie ISPS);
- Rozporządzeniu nr 725 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 30 marca 2004 r. w sprawie podniesienia ochrony statków i obiektów portowych;
- Dyrektywie nr 2005/65/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 26 października 2005 r. w sprawie wzmocnienia ochrony portów;
- Dyrektywie nr Rady 2008/114/WE z dnia 8 grudnia 2008 r. w sprawie rozpoznania i wyznaczania europejskiej infrastruktury krytycznej oraz potrzeb w zakresie jej ochrony;
- Ustawie z dn. 4 sierpnia 2008 r. o ochronie żegluga i portów morskich;
- Ustawie z dn. 26 kwietnia 2007 r. o zarządzaniu kryzysowym;
- Ustawie z dn. 22 sierpnia 1997 r. o ochronie osób i mienia.

Ponadto należy uwzględnić zarządzenia właściwego dyrektora Urzędu Morskiego dotyczące wyznaczenia granic obiektów portowych oraz ustalenia zasad ochrony statków, obiektów portowych i portów.

Podstawowe wytyczne dla konstrukcji struktury modelu wynikające z międzynarodowych i krajowych regulacji prawnych obejmują:

- organizację ochrony żegluga i portów;
- określenie podmiotów zobowiązanych do działań w zakresie ochrony żegluga i portów;
- ochronę statku;
- ochronę portu i obiektu portowego;
- poziomy ochrony żegluga i portów;
- weryfikację stanu ochrony żegluga i portów;
- kontrolę osób, bagażu i ładunku;
- wejście statku do portu oraz deklarację ochrony;
- szkolenia w zakresie ochrony żegluga i portów;
- organizację przedsiębiorstw ochrony obiektów portowych.

Natomiast wytyczne wynikające z regulacji prawnych dotyczących zarządzania kryzysowego zawierają:

- zadania z zakresu planowania cywilnego;
- zadania z zakresu ochrony infrastruktury krytycznej państwa;
- powołanie rządowego i wojewódzkich zespołów zarządzania kryzysowego jako organów opiniodawczo-doradczych;
- powołanie Rządowego Centrum Bezpieczeństwa oraz ministerialnych, wojewódzkich i powiatowych centrów zarządzania kryzysowego;

- określenie zadań dla wojewodów, starostów, prezydentów i burmistrzów miast w zakresie zarządzania kryzysowego;
- możliwość uczestniczenia Sił Zbrojnych w wykonywaniu zadań z zakresu zarządzania kryzysowego.

Powyższe wymogi formalne należy rozpatrywać w kontekście złożonej aktywności gospodarczej realizowanej w morsko-ładowym kompleksie portowo-przemysłowym, wśród której główną rolę odgrywają:

- działalność przeładunkowo-składowa (handel zagraniczny, statki transportowe);
- obsługa ruchu pasażersko-turystycznego (żegluga promowa i turystyczna);
- działalność przemysłowa (przemysł okrętowy, rybołówstwo i przemysł przetwórczy, np. rafinerijny, chemiczny);
- obsługa morskich sportów wodnych i żeglarstwa rekreacyjnego;
- usługi dystrybucyjno-logistyczne (portowe centra logistyczne);
- usługi związane z obsługą statków (handlowe, techniczne i administracyjne);
- usługi transportu lądowego (kolejowego, drogowego, wodnego śródlądowego i ruropiętowego).

Dodatkowo w tym aspekcie należy rozpatrzyć różnorodne potencjalne zagrożenia obiektów portowych i poziomy ryzyka ich wystąpienia (ze strony lądu, z powietrza, z powierzchni wody i spod wody), wśród których należy wymienić:

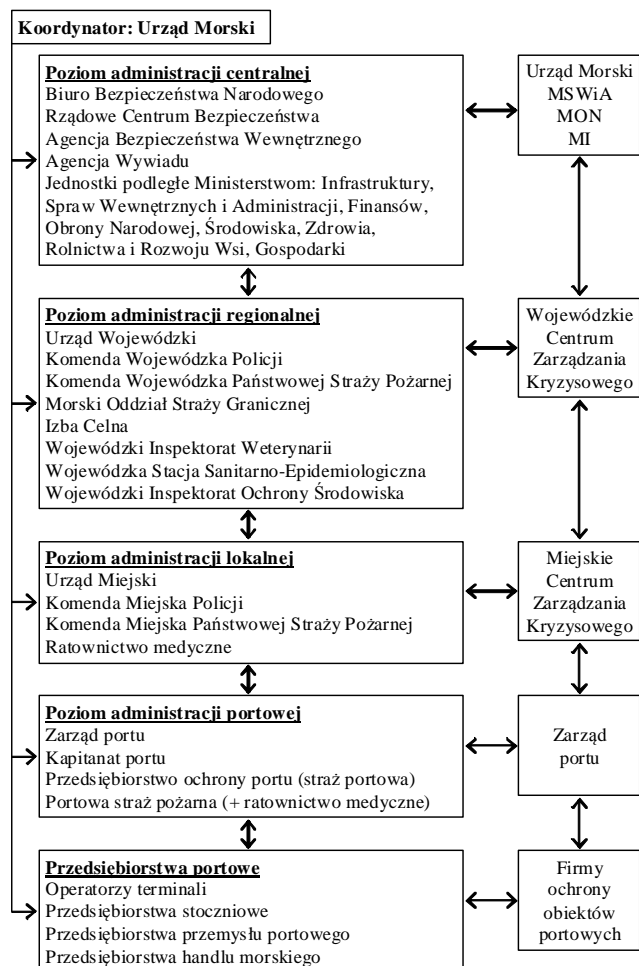
- zdarzenia spowodowane siłami natury;
- ataki terrorystyczne;
- katastrofy ekologiczne;
- pożary i wycieki substancji szkodliwych dla środowiska;
- kradzieże i włamania;
- przestępczość zorganizowaną;
- przemyt ludzi, ładunków i substancji niebezpiecznych;
- skażenie transportowanych artykułów spożywczych;
- sabotaż gospodarczy lub polityczny;
- ataki na dane i systemy informatyczne;
- cyberterrorizm.

Założenia konstrukcyjne

Zgodnie z wyżej wymienionymi aktami prawnymi podstawowymi podmiotami zobowiązanymi do działań w zakresie ochrony żegluga i portów morskich (akwenów i terenów) są (rys. 2):

- minister właściwy do spraw gospodarki morskiej;
- minister właściwy do spraw wewnętrznych;

- minister obrony narodowej;
- właściwy wojewoda;
- dyrektor właściwego Urzędu Morskiego;
- zarządzający portem oraz obiektem portowym;
- armator statku;
- oficerowie ochrony (portu i obiektów portowych).



Rys. 2. Podmioty odpowiedzialne za bezpieczeństwo obszarów portowych

Źródło: Opracowanie własne.

Do zadań wymienionych urzędów centralnych w zakresie ochrony portów morskich należy:

- ustalanie odpowiedniego poziomu ochrony portu;
- uzgadnianie i zatwierdzanie oceny stanu ochrony obiektu portowego;
- uzgadnianie i zatwierdzenie planu ochrony obiektu portowego;
- uzgadnianie i zatwierdzenie planu ochrony portu;
- zapewnienie współdziałania i pomocy ze strony instytucji i organów administracji;
- powołanie zespołu weryfikacji stanu ochrony żeglugi i portów (minister właściwy do spraw

gospodarki morskiej) w uzgodnieniu z Komentantem Głównym Policji.

Do zadań dyrektora właściwego Urzędu Morskiego w zakresie ochrony portów należy:

- pełnienie funkcji organu ochrony portu;
- opracowywanie, zatwierdzanie i nadzór nad wdrażaniem oceny stanu ochrony oraz planu ochrony portu lub obiektu portowego;
- powołanie zespołu ds. weryfikacji ochrony i planu obiektu portowego;
- współdziałanie z oficerami ochrony, Strażą Graniczną, Policją i Służbą Celną.

Do zadań zarządzającego portem (obiektem portowym) należy:

- realizacja ochrony na obszarze portu (obiektem portowego);
- wdrażanie planu ochrony portu (obiektem portowego);
- współdziałanie z organem ochrony portu i z oficerem ochrony portu oraz z Strażą Graniczną, Policją, Państwową Strażą Pożarną oraz Służbą Celną;
- zapewnienie technicznych i finansowych środków do realizacji zadań związanych z ochroną obiektu portowego.

Realizacja wymogów prawnych i organizacyjnych (szczególnie kodeksu ISPS), koordynacyjnych, technicznych oraz zadań wynikających z zagospodarowania portu i charakteru jego oddziaływania na bliższe i dalsze zaplecze oraz tratowanie portu jako składnika infrastruktury krytycznej kraju wskazuje na złożony charakter konstrukcji modelu zarządzania kryzysowego bezpieczeństwem w portach morskich.

Tworząc strukturę modelu zarządzania kryzysowego bezpieczeństwem¹⁰ na obszarach portowych należy uwzględnić specyficzne miejsce portu w morsko-lądowym łańcuchu transportowym oraz jego intensywne oddziaływanie na gospodarkę (w skali regionu, kraju i międzynarodowym), a w tym wpływ działalności portu morskiego na:

- poziom niezawodności i sprawności oraz efektywności funkcjonowania tego łańcucha¹¹;
- bezpieczeństwo funkcjonowania łańcucha dostaw zaopatrzeniowych i na poziom zapasów zwłaszcza strategicznych¹²;
- ochronę elementów portowej infrastruktury krytycznej państwa¹³.

¹⁰ Tubielewicz A., Forkiewicz M., Kowalczyk P.: *Koncepcja modelu zarządzania kryzysowego bezpieczeństwem w portach morskich*, Raport końcowy z realizacji projektu rozwojowego „Model zarządzania kryzysowego bezpieczeństwem na obszarach portów morskich”, PG, Gdańsk 2011.

¹¹ Tubielewicz A., Forkiewicz M., Kowalczyk P., *Zarządzanie kryzysowe w portach morskich*, [w:] R. Knosala (red.), Komputerowo zintegrowane zarządzanie, PTZP, Opole 2010, s. 580–586.

¹² Zieliński W., *Logistyka strukturalnym elementem bezpieczeństwa państwa*, „Bellona”, nr 1/2010, s. 23–31.

Zgodnie z kodeksem ISPS na każdy port i obiekt portowy nakładane są następujące główne wymagania¹⁴:

- obowiązek stosowania trzech poziomów ochrony obiektów: podstawowego (1), podwyższonego (2) i wysokiego (3);
- przeprowadzanie oceny stanu ochrony obiektu portowego, zawierającej identyfikację zagrożeń oraz ocenę ryzyka dla ochrony obiektu oraz ciągłości prowadzonej w nim działalności¹⁵;
- tworzenie planu ochrony obiektu portowego – na podstawie oceny stanu ochrony obiektu – który będzie zawierać odpowiednie siły i środki ochrony (przeciwdziałania) dla każdego z trzech poziomów ochrony¹⁶;
- wyznaczenie odpowiednio wykwalifikowanej (zgodne ze standardami IMO) osoby odpowiedzialnej za opracowanie i realizację postanowień planów ochrony – tzw. oficera ochrony obiektu portowego¹⁷;
- przeprowadzanie regularnych szkoleń i ćwiczeń związanych z ochroną obiektu¹⁸.

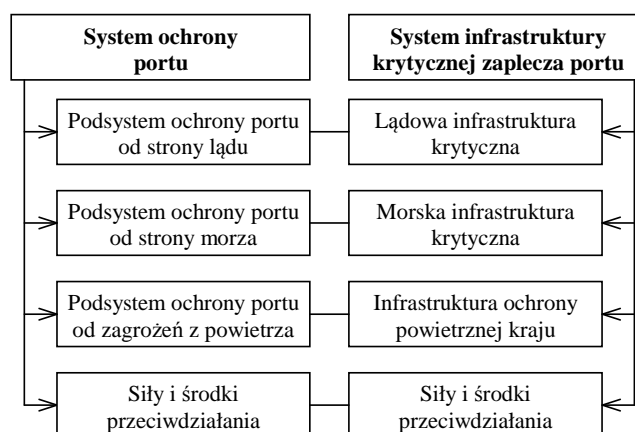
Głównym zadaniem konstrukcyjnym modelu jest zapewnienie ochrony bezpieczeństwa infrastruktury technicznej logistycznych punktów węzłowych – ogniw oraz procesów liniowych występujących w ramach wieloogniowego technologiczno-informacyjnego morsko-lądowego systemu dostaw, rozpatrywanego jako strukturalny element podstaw bezpieczeństwa państwa. Wymaga to zaplanowania niezawodnej i sprawnej komunikacji, koordynacji i współpracy pomiędzy podmiotami uczestniczącymi w obsłudze morsko-lądowych obrotów portowych i działania na rzecz zwiększenia bezpieczeństwa przepływu tych obrotów w relacji statek – porty – zaplecze gospodarcze.

Struktura modelu zarządzania kryzysowego

Uwzględniając obszary i systemy infrastruktury krytycznej, na które wpływa aktywność trans-

portowa, handlowa i przemysłowa portów morskich kompleksowy model ochrony portów powinien zawierać w sobie trzy komponenty (rys. 3):

- podsystem ochrony portów od strony lądu, w tym lądowego i wodnego śródlądowego dostępu do portu morskiego;
- podsystem ochrony portu od strony morza (dostępu portu od strony morza – w tym również spod powierzchni wody);
- podsystem ochrony portu z powietrza, jak również zapewniać dla tych podsystemów siły i środki przeciwdziałania zagrożeniom i ograniczenia lub zmniejszania poziomu ryzyka wystąpienia tych zagrożeń.



Rys. 3. System ochrony portu morskiego

Źródło: Opracowanie własne.

Podstawowym celem ustalenia zasad współpracy podmiotów gospodarczych i służb oraz instytucji działających w portach w zakresie wykrywania zagrożeń i podejmowania przedsięwzięć prewencyjnych jest zapobieganie sytuacjom kryzysowym w portach i przygotowanie do przejmowania nad nimi kontroli w drodze zaplanowanych, skoordynowanych działań i reagowanie w przypadku wystąpienia sytuacji kryzysowych na obszarach portowych. Chodzi tu o zapewnienie funkcjonalności, ciągłości działań i integralności portowej infrastruktury krytycznej poprzez odpowiednią ochronę przed zagrożeniem i zapobieganie ryzykom oraz powstawaniu słabych punktów na obszarze portów morskich w krytycznej infrastrukturze technicznej morsko-lądowych łańcuchów transportowych. Należy też pamiętać, że ochrona portów może być skuteczna tylko po jej bezpośrednim powiązaniu z morskimi systemami bezpieczeństwa. Zapewnienie tych celów współpracy w zakresie ochrony w portach morskich wymaga stworzenia jednego ośrodka – centrum zarządzania kryzysowego (rys. 4) na obszarze portu, odpowiedzialnego za koordynację działań wszystkich podmiotów gospodarczych, służb i instytucji związanych z użytkowaniem

¹³ Zamiar Z., *Niektóre aspekty istoty i ochrony infrastruktury krytycznej*, Security Revue, IX 2010, on-line: www.securityrevue.com/article/2010/09/

¹⁴ Zdanowicz W., *Ochrona żeglugi i portów morskich*, www.zabezpieczenia.com.pl (10.05.2010)

¹⁵ Tubielewicz A., Forkiewicz M., Kowalczyk P., *Ocena stanu ochrony portowej infrastruktury krytycznej w zarządzaniu kryzysowym*, [w:] A. Tyburska (red.), *Ochrona infrastruktury krytycznej*, WSPol, Szczelno 2010, s. 243–254.

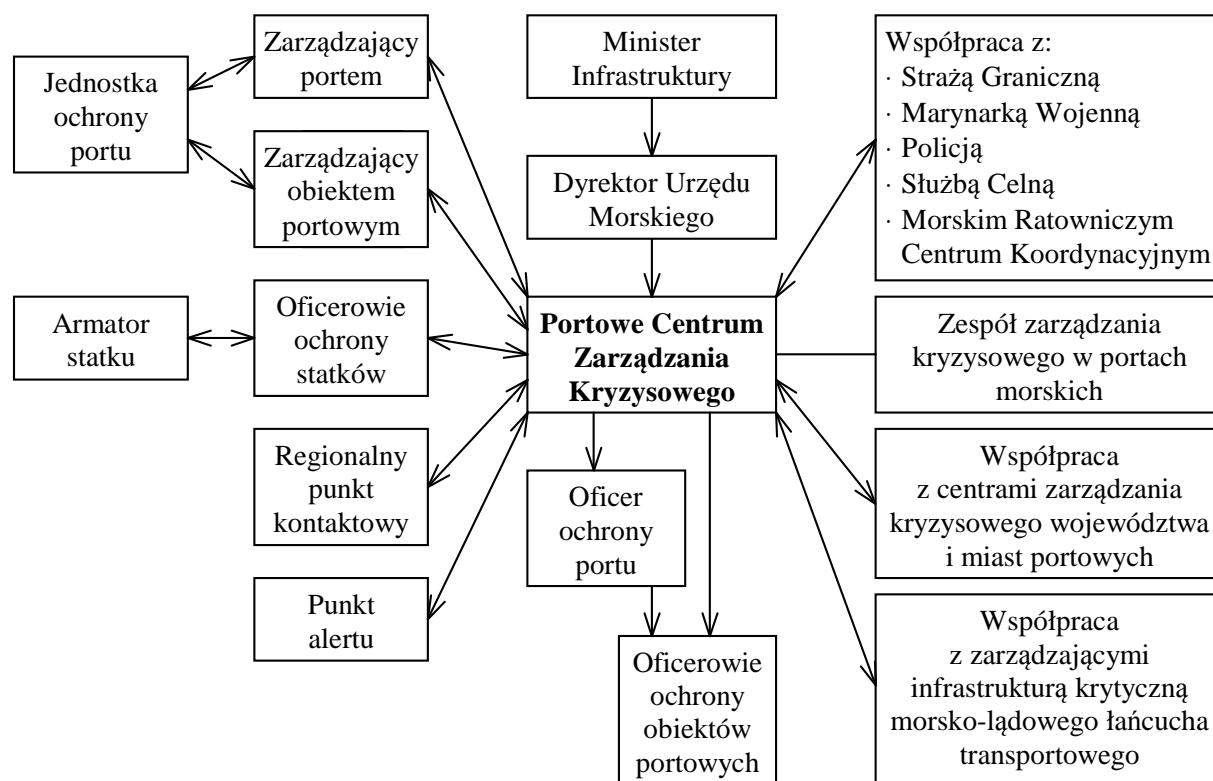
¹⁶ Tubielewicz A., Forkiewicz M., Kowalczyk P., *Assessment of port facilities security in crisis management*, „Polish Journal of Environmental Studies”, vol. 19, no 4A, 2010, s. 111–114.

¹⁷ Tubielewicz A., Forkiewicz M., Kowalczyk P., *Planning of the seaports critical infrastructure protection in the light of the ISPS Code requirements*, Scientific Journals MUS, vol. 24(96), 2010, s. 35–140.

¹⁸ Forkiewicz M., *Przedsiębiorstwo ochrony w portach morskich*, [w:] R. Knosala (red.), *Komputerowo zintegrowane zarządzanie*, PTZP, Opole 2011, s. 339–350.

portu i ochroną jego obszaru oraz odpowiedzialnych za bezpieczeństwo krajowej infrastruktury transportowej.

nie o szczegółach kontaktowania się statku z oficerami ochrony portu i obiektów portowych.



Rys. 4. Schemat struktury organizacyjnej zarządzania kryzysowego w porcie morskim

Źródło: Opracowanie własne.

Portowe centrum zarządzania kryzysowego

Zgodnie z ustawą o ochronie żeglugi i portów morskich dyrektor właściwego Urzędu Morskiego realizuje zadania organu ochrony portu, zadania regionalnego punktu kontaktowego i opracowuje ocenę stanu ochrony portu lub obiektu portowego oraz plan ochrony portu i obiektu portowego, jak również sprawuje nadzór nad wdrożeniem tego planu. Współdziała także z oficerami ochrony obiektu portowego, ochrony statku i ochrony armatora oraz ze Strażą Graniczną, Państwową Strażą Pożarną, Policją i Służbą Celną oraz z organem zarządzającym portem i podmiotami zarządzającymi obiektami portowymi. Wobec tego Portowe Centrum Zarządzania Kryzysowego odpowiedzialne za koordynację działań wszystkich jednostek organizacyjnych użytkujących port i związanych z jego ochroną powinno funkcjonować przy dyrektorze Urzędu Morskiego, zwłaszcza że do zadań regionalnego punktu kontaktowego należy funkcja informowania w zakresie ochrony żeglugi i portu, w tym o aktualnym stanie ochrony portu oraz informowa-

W zakresie koordynacji współpracy oraz systemów informacyjnych użytkowników obszaru portu morskiego (akwenów i terenów) do zadań Portowego Centrum Zarządzania Kryzysowego powinna należeć przede wszystkim realizacja zadań stawianych dyrektorowi właściwego Urzędu Morskiego odnośnie ochrony portów morskich oraz ponadto:

- zapewnienie na obszarze portu morskiego ciągłego monitorowania zagrożeń;
- gromadzenie, przechowywanie, przetwarzanie i analizowanie informacji dotyczących zagrożeń bezpieczeństwa portu i jego infrastruktury krytycznej oraz utrzymywanie baz danych niezbędnych procesie zarządzania kryzysowego w porcie;
- koordynacja opracowania ocen stanu ochrony i planów ochrony obiektów portowych oraz zatwierdzenie tych planów (na szczeblu Urzędu Morskiego), jak również przygotowanie planów podlegających zatwierdzeniu przez właściwego ministra do spraw gospodarki morskiej oraz opracowanie i wdrażanie procedur na wypadek wystąpienia zagrożeń portowej infrastruktury krytycznej;

- budowanie struktury bezpieczeństwa w porcie oraz zapewnienie współpracy i współdziałanie uczestników zarządzania kryzysowego na obszarze portu morskiego;
- organizowanie współpracy i jej koordynacja między administracją publiczną i morską a właścicielami obiektów portowych oraz instalacji i urządzeń portowej infrastruktury krytycznej w zakresie ich ochrony;
- koordynacja działań organów administracji terenowej, instytucji państwowych i służb w sytuacjach kryzysowych w portach morskich;
- przekazywanie niezbędnych informacji o portowej infrastrukturze krytycznej i stanie ochrony obiektów portowych użytkownikom obszaru portu morskiego (akwenów i terenów portowych) oraz koordynacja polityki informacyjnej dot. ochrony portu przy zapewnieniu bezpieczeństwa teleinformatycznego oraz przetwarzanych i przekazywanych informacji (szczególnie informacji niejawnych);
- opracowywanie wniosków i propozycji zapobiegania (prewencji) oraz przeciwdziałania zagrożeniom bezpieczeństwa portu i przedstawianie szczegółowych sposobów i środków reagowania na te zagrożenia i ograniczenia ich skutków;
- organizowanie, koordynowanie i prowadzenie ćwiczeń w zakresie bezpieczeństwa portu;
- realizacja zadań regionalnego punktu kontaktowego w zakresie ustalonym w ustawie;
- weryfikacja i próby efektywnościowe ochrony portów morskich, w tym systemów, środków, procedur i struktur w celu określenia ich zgodności z konwencją SOLAS i kodeksem ISPS, dyrektywami UE oraz prawodawstwem krajowym.

Na potrzeby realizacji zadań z zakresu zarządzania kryzysowego należy utworzyć zespół zarządzania kryzysowego (Centrum Zarządzania Kryzysowego) przy dyrektorze Urzędu Morskiego, w skład którego powinni wchodzić przedstawiciele właściwych komórek organizacyjnych odpowiedzialnych za zarządzanie kryzysowe na obszarach portowych i w zakresie obiektów portowych oraz na terenie województwa i gminy oraz służb Marynarki Wojennej, Straży Granicznej, Policji (portowej) i Państwowej Straży Pożarnej, Służby Celnej oraz Morskiego Ratowniczego Centrum Koordynacyjnego. W skład zespołu powinni wchodzić również przedstawiciele jednostek ochrony portu.

Do podstawowych Centrum Zarządzania Kryzysowego w porcie należałoby między innymi:

- dokonywanie okresowej oceny stanu ochrony portu oraz planu ochrony portu i obiektów portowych;
- opiniowanie wykazu obiektów portowych;

- dokonywanie okresowej oceny wdrażania planu ochrony portu oraz planów ochrony obiektów portowych;
- opiniowanie ustalonych poziomów ochrony portu;
- okresowa ocena sprawności i skuteczności współdziałania użytkowników obszarów portowych w zakresie ochrony portów;
- ocena weryfikacji i prób efektywności systemu ochrony portu;
- ocena szkolenia w zakresie ochrony portów;
- doradzanie lub udzielanie pomocy zarządzającemu portem lub obiektami portowymi w sprawach ochrony;
- opiniowanie systemu finansowania ochrony portu.

Centrum Zarządzania Kryzysowego w porcie morskim w zakresie oceny stanu i planowania ochrony obiektów portowych, jak również wdrażania tych planów powinno współdziałać z jednostkami zarządzającymi obiektami i urządzeniami krytycznej infrastruktury transportowej stanowiącej podstawę infrastruktury morsko-lądowych łańcuchów transportowych zapewniającą dostawy zaopatrzeniowe, zwłaszcza strategiczne na obszarze państwa. Dotyczyć to powinno także monitorowania, informowania oraz przeciwdziałania zagrożeniom, zwłaszcza takim, których wystąpienie może przyczynić się do wystąpienia zaburzeń funkcjonowania morsko-lądowego łańcucha dostaw.

Wnioski

Porty morskie stanowią elementy infrastruktury krytycznej kraju w ramach systemów transportowych i komunikacyjnych. W związku z tym podlegają ustawie o zarządzaniu kryzysowym, a w tym zasadom ochrony infrastruktury krytycznej zmierzającym do zapewnienia funkcjonalności i ciągłości działań oraz niezawodności infrastruktury krytycznej portów w celu zapobiegania zagrożeniom, ryzykom lub słabym punktom oraz ograniczenia i neutralizacji ich skutków oraz szybkiego odtworzenia tej infrastruktury na wypadek awarii, ataków i innych zdarzeń zakłócających jej prawidłowe funkcjonowanie.

W tym ujęciu problematyka ochrony portów morskich powinna zostać uwzględniona w krajowym oraz wojewódzkich i gminnych planach zarządzania kryzysowego, a minister właściwy ds. gospodarki morskiej powinien uwzględniać porty morskie w raporcie o zagrożeniach bezpieczeństwa narodowego i miejscach ryzyka oraz w Narodowym Programie Ochrony Infrastruktury Krytycznej. Także wojewodowie w ramach zarządzania kryzysowego na terenie województwa powinni uwzględniać działania w zakresie ochrony bezpieczeństwa ob-

szarów portowych, a przedstawiciele Urzędów Morskich powinni wchodzić w skład wojewódzkich zespołów zarządzania kryzysowego i wraz z przedstawicielami zarządów portów ściśle współpracować z wojewódzkimi centrami zarządzania kryzysowego. Ponadto przedstawiciele Urzędów Morskich, Zarządów Portów i zarządzających obiektami portowymi (oficerowie ochrony obiektów portowych) odpowiedzialni za bezpieczeństwa w portach, powinni ściśle współpracować z organami właściwymi w sprawach zarządzania kryzysowego na terenie gmin portowych oraz uczestniczyć w pracach gminnego zespołu ds. zarządzania kryzysowego.

W planach ochrony obiektów portowych jako elementów wojewódzkiego planu zarządzania kryzysowego należy uwzględnić możliwość użycia Sił Zbrojnych RP stosownie do ich przygotowania specjalistycznego. Oznacza to, że dyrektor właściwego Urzędu Morskiego w celu realizacji ochrony na morzu i w porcie powinien współdziałać ze Strażą Graniczną, Policją, Państwową Strażą Pożarną oraz Służbą Celną (zgodnie z Ustawą), ale także z Marynarką Wojenną (Centrum Operacji Morskich Marynarki Wojennej). Współpraca w zakresie ochrony bezpieczeństwa portów z Marynarką Wojenną jest także istotna z punktu widzenia sąsiedztwa obszarów portów handlowych z portami wojennymi i stocznia Marynarki Wojennej w Gdyni.

Streszczenie

Złożoność przestrzenna i gospodarcza oraz silne oddziaływanie działalności portowej na procesy społeczno-gospodarcze w regionie, wymaga opracowania specjalnego podejścia do zarządzania bezpieczeństwem na obszarach portowych. W pracy przedstawiono założenia modelu zarządzania kryzysowego bezpieczeństwem w portach morskich uwzględniające zasady międzynarodowego kodeksu ISPS (International Ship and Port Security Code) oraz wymagania ochrony infrastruktury krytycznej państwa. Uwzględniono w nich realizację funkcji transportowej, przemysłowej, handlowej i logistycznej, jak również regionalnej portu.

Abstract

The special and economic complexity as well as the strong effect of port activity on socio-economic conditions in the region require special approach to the security management in seaport areas. The work presents the principles of the model of security crisis management in seaports which take into account the provisions of the International Ship and Port Security (ISPS) Code as well the requirements related to the protection of state

critical infrastructure. The principles relate to transport, industrial, commercial, logistics as well as regional function of the port.

Literatura

1. Christopher M., *Logistyka i zarządzanie łańcuchem dostaw. Strategia obniżki kosztów i poprawy poziomu usług*, PCDL, Warszawa 2000.
2. Dyrektywa 2005/65/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 26 października 2005 r. w sprawie wzmocnienia ochrony portów. Dz.U. UE, L. 310, z dnia 25.11.2005.
3. Dyrektywa Rady 2008/114/WE z dnia 8 grudnia 2008 r. w sprawie rozpoznania i wyznaczenia europejskiej infrastruktury krytycznej oraz oceny potrzeb w zakresie jej ochrony. Dz.U. Unii Europejskiej, L. 345, z dnia 23.12.2008.
4. Forkiewicz M., *Przedsiębiorstwo ochrony w portach morskich*, [w:] R. Knosala (red.), Komputrowo zintegrowane zarządzanie, PTZP, Opole 2011, s. 339–350.
5. Forkiewicz M., Tubielewicz A., *Management of seaport critical infrastructures of integrated sea-land transport chains*, [w:] M. Fertsch, A. Stachowiak (red.), Problems of transport logistics. PUT, Poznań 2010, s. 111–128.
6. Międzynarodowa Konwencja o bezpieczeństwie życia na morzu (International Convention for the Safety of Life at Sea) – SOLAS z 1974 r.
7. Międzynarodowy kodeks ochrony statku i obiektu portowego – Kodeks ISPS (International Ship and Port Facility Security Code – ISPS Code) z 2002 r.
8. Międzynarodowa Organizacja Morska (International Maritime Organization – IMO), www.imo.org
9. Rozporządzenie (WE) nr 725/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 31 marca 2004 w sprawie podniesienia ochrony statku i obiektów portowych.
10. Ustawa z dnia 22 sierpnia 1997 r. o ochronie osób i mienia z późn. zm., Dz.U. nr 114, poz. 740 z 1997 r.
11. Ustawa z dnia 4 sierpnia 2008 r. o ochronie żeglugi i portów morskich z późn. zm., Dz.U. nr 171, poz. 1055 z 2008 r.
12. Ustawa z dnia 26 kwietnia 2007 r. o zarządzaniu kryzysowym z późn. zm., Dz.U. nr 89, poz. 590 z 2007 r. i Dz.U. nr 131, poz. 1076 z 2009 r.
13. Szwanowski S., *Współzależność funkcjonowania składników lądowo-morskich łańcuchów transportowych*, UG, Gdańsk 1994.
14. Tubielewicz A., *Miejsce logistyki w zarządzaniu strategicznym portem*, [w:] Tubielewicz A. (red.), Współczesne problemy zarządzania, PG, Gdańsk 2002.

15. Tubielewicz A.: *Zarządzanie strategiczne w portach morskich: globalizacja, integracja, prognozowanie, planowanie, strategie*, PAN, Gdańsk 2004.
16. Tubielewicz A., Forkiewicz M., *Porty morskie jako element infrastruktury krytycznej łańcucha dostaw*, „Logistyka”, nr 2/2011, III–IV 2011, s. 567–578.
17. Tubielewicz A., Forkiewicz M., Kowalczyk P., *Assessment of port facilities security in crisis management*, „Polish Journal of Environmental Studies”, vol. 19, no 4A, 2010, s. 111–114.
18. Tubielewicz A., Forkiewicz M., Kowalczyk P.: *Koncepcja modelu zarządzania kryzysowego bezpieczeństwem w portach morskich*, Raport końcowy z realizacji projektu rozwojowego „Model zarządzania kryzysowego bezpieczeństwem na obszarach portów morskich”, PG, Gdańsk 2011.
19. Tubielewicz A., Forkiewicz M., Kowalczyk P., *Ocena stanu ochrony portowej infrastruktury krytycznej w zarządzaniu kryzysowym*, [w:] A. Tyburska (red.), *Ochrona infrastruktury krytycznej*, WSPol, Szczytno 2010, s. 243–254.
20. Tubielewicz A., Forkiewicz M., Kowalczyk P., *Planning of the seaports critical infrastructure protection in the light of the ISPS Code requirements*, Scientific Journals MUS, vol. 24(96), 2010, s. 35–140.
21. Tubielewicz A., Forkiewicz M., Kowalczyk P., *Zarządzanie kryzysowe w portach morskich*, [w:] R. Knosala (red.), *Komputerowo zintegrowane zarządzanie*, PTZP, Opole 2010, s. 580–586.
22. Tyburska A., Nepelski M., *Ochrona infrastruktury krytycznej*, WSPol, Szczytno 2008.
23. Zamiar Z., *Niektóre aspekty istoty i ochrony infrastruktury krytycznej*, Security Revue, IX 2010, on-line:
www.securityrevue.com/article/2010/09/
24. Zdanowicz W., *Ochrona żeglugi i portów morskich*, www.zabezpieczenia.com.pl (10.05.2010)
25. Zieliński W., *Logistyka strukturalnym elementem bezpieczeństwa państwa*, „Bellona”, nr 1/2010, s. 23–31.