

Katarzyna Karwacka¹, Andrzej Bursztyński²

Porty środkowego wybrzeża. Charakterystyka i potencjalne zagrożenia dla infrastruktury portowej

Wstęp

Od początku lat 90, przede wszystkim w wyniku inicjatywy władz samorządowych, wzrosło zainteresowanie małymi portami morskim, w tym portami wybrzeża środkowego. Aktywizacja małych portów stanowi, obok działań na rzecz ochrony środowiska, podstawowy element i zarazem warunek rozwoju większości polskich gmin morskich. Jednocześnie porty te ze względu na występowanie zróżnicowanej infrastruktury i przeładunek szerokiego asortymentu towarów, często niebezpiecznych, są szczególnie narażone na różne zagrożenia zagrożenia.

W chwili obecnej prowadzonych jest wiele prac, których celem jest opracowanie i wprowadzenie w życie procedur oraz systemów ochrony portów morskich przed różnego rodzaju zagrożeniami. Do działań tych należy również właściwe przygotowanie portów oraz ich infrastruktury na wypadek wystąpienia sytuacji kryzysowych. W tym względzie konieczna jest dobra organizacja systemu ochrony i pracy służb ochrony portu na różnych poziomach ochrony, wprowadzenie dodatkowych środków zewnętrznego wsparcia w formie sprzętu, materiałów i zasobów ludzkich, oraz uruchomienia niezbędnych służb, a w tym medycznych, ratowniczych, policji i wojska.

Zagrożenie ogólnie rozumiane jest jako brak bezpieczeństwa, przez co staje się niezmienną i nieuniknioną, a w niektórych przypadkach powszechną, rzeczywistością życia ludzkiego. Jednocześnie ma ono powszechny związek z bezpieczeństwem, które w ten sposób czyni zagrożenie jego podstawową kategorią. Identyfikacja zagrożeń i wiedza o nich stają się zatem podstawowym warunkiem do wszczęcia działań zapobiegawczych oraz organizacji ochrony.³

Porty morskie położone w obszarze właściwości terytorialnej urzędu morskiego w Słupsku

Terytorialny zakres działania Urzędu Morskiego w Słupsku⁴ obejmuje morskie wody wewnętrzne, morze terytorialne, wyłączną strefę ekonomiczną, morskie porty i przystanie oraz pas techniczny⁵ od południka 17°40'30" długości geograficznej wschodniej do południka 15°23'24" długości geograficznej wschodniej (około 170 km Wybrzeża Polskiego od Łeby po Dźwirzyno).

W związku z powyższym w strefie odpowiedzialności Urzędu Morskiego w Słupsku znajdują się następujące porty morskie (rys.1):

- w województwie pomorskim;
 - Port w Łebie,
 - Port w Rowach,
 - Port w Ustce,
- w województwie zachodniopomorskim;
 - Port w Darłowie,
 - Port w Kołobrzegu,
 - Port w Dźwirzynie.

Wymienione porty nie mają podstawowego znaczenia dla gospodarki narodowej oraz strategicznego znaczenia dla Sił Zbrojnych. Porty w Ustce, Łebie, Darłowie i Kołobrzegu mogą być jednak w określonych warunkach wykorzystywane przez Siły Zbrojne do realizacji szczególnych zadań w okresie wyższych stanów gotowości obronnej państwa.

Wraz ze wzrostem znaczenia funkcji turystycznej w portach Środkowego Wybrzeża, a co za tym idzie większym zagrożeniem ludności (turyistów) w okresie letnim powoduje, że w przypadku wystąpienia sytuacji kryzysowej (np. ataku terrorystycznego) może pociągnąć za sobą wiele ofiar. W tej sytuacji opracowanie, realizowanie i ciągłe

¹ mgr Katarzyna Karwacka, Akademia Marynarki Wojennej w Gdyni, Wydział Dowodzenia i Operacji Morskich

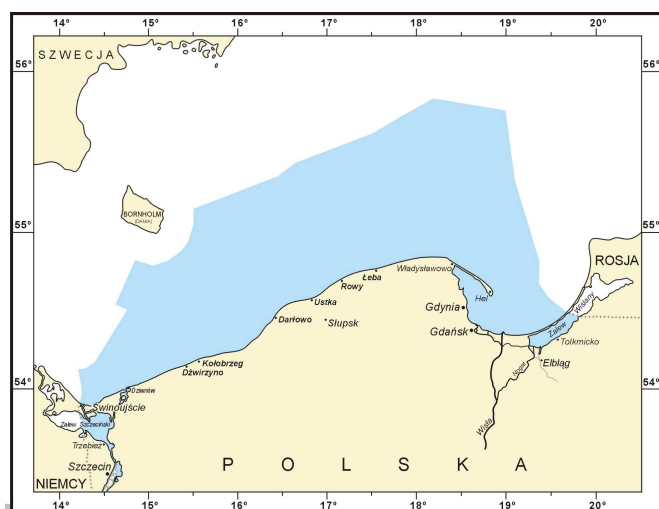
² dr Andrzej Bursztyński, Akademia Marynarki Wojennej w Gdyni, Wydział Dowodzenia i Operacji Morskich

³ R. Jakubczak, Obrona narodowa w tworzeniu bezpieczeństwa III RP, Warszawa 2004, s. 91

⁴ zgodnie z Rozporządzeniem Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 7 października 1991 r.

⁵ pas techniczny - stanowiący strefę wzajemnego bezpośredniego oddziaływania morza i lądu; jest on obszarem przeznaczonym do utrzymania brzegu w stanie zgodnym z wymogami bezpieczeństwa i ochrony środowiska. wg. Ustawa o obszarach morskich RP i administracji morskiej (Dz.U.91.32.131 z póź. zm.).

uaktualnianie planów na wypadek zaistnienia zdarzenia kryzysowego jest niezbędne.



Rys. 1. Położenie portów polskiego wybrzeża.
Źródło: (UM Słupsk, 2006)

Port Łeba

Łeba (54°46,0'N, 17°33,0'E) jest miastem i portem rybackim przy ujściu rzeki Łeby wypływającej z jeziora Łebsko. Redę portu stanowi akwen ograniczony linią kołową o promieniu 1,5 mili morskiej wyprowadzoną z latarni wejściowej (zielonej) falochronu zachodniego. Wejście osłaniają dwa falochrony (fot.1): zachodni usytuowany w kierunku północno – wschodnim o długości 321 m i wschodni o długości 192 m. Szerokość wejścia między głowicami falochronów wynosi 116 m, a szerokość kanału między falochronami 31 m. Głębokość w wejściu między falochronami wynosząca 4,0 m po zapiaszczeniu spowodowanym przez sztormy, może zmniejszyć się nawet do 2,0 m. W głębi portu utrzymują się głębokości ok. 3,5 m. Średni poziom wody przyjęty dla portu wynosi 509 cm. Portem zewnętrznym jest akwen redy. Port wewnętrzny stanowią: ujście rzeki Łeby długości 1300 m i 400 m odcinek rzeki Chełsty, odprowadzającej wody z jeziora Sarbsko do Łeby. Warunki postojowe wewnątrz portu są bardzo dobre, ponieważ nie występuje tu znaczne falowanie. Port osłonięty jest od wiatrów, za wyjątkiem sektora południowo – zachodniego. Statki mogą obracać się w rozwidleniu kanału i Basenu Rybackiego.⁶

Port rybacki oraz nabrzeża ogólnego użytku znajdują się po wschodniej stronie rzeki, natomiast po zachodniej warsztaty remontowe kutrów stoczni „Gryf” oraz baza żeglarska „Marina”. Na akwatorium portu kierunek prądu i jego prędkość zależą od kierunku i siły wiatru oraz od poziomu wody w jezio-

rze Łebsko. Do portu mogą zawijać jednostki długości do 50 m⁷.



Fot. 1. Wejście z morza do portu Łeba
Źródło: UM Słupsk,

Port w Łebie pełni funkcję turystyczną i rybacką. W związku z pogarszającą się sytuacją polskiego rybołówstwa i nastawieniem władz Łeby na rozwój turystyki funkcja portu jako rybackiego jest coraz mniejsza natomiast wzrasta funkcja turystyczna.

Port Rowy

Rowy (54°40,0'N, 17°03,0'E) miejscowość wczasowa z małym portem rybackim u ujścia rzeki Łupawy, wypływającej z jeziora Gardno, której odbudowane brzegi tworzą nabrzeża kanału portowego. Redę portu stanowi akwen ograniczony linią kołową o promieniu 0,5 Mm wyprowadzoną ze środka głowicy falochronu wschodniego. Wejście do portu osłaniają dwa falochrony.(fotografia 2).



Fot. 2. Wejście z morza do portu Rowy
Źródło: UM Słupsk

⁶ www.port.leba.eu.

⁷ wg „Locja Bałtyku. Wybrzeże Polskie” – BHMW Gdynia 2001, s. 141.

Falochron wschodni jest 25 m dłuższy od zachodniego. Szerokość wejścia wynosi 18 m. Największe dopuszczalne zanurzenie statków, jakie mogą zawijać do portu wynosi 1,2 m. Głębokości przy nabrzeżach wynoszą 1,5 m, natomiast na środku kanału i na zakolach 2,0 m. Długość nabrzeży postojowych przy wschodnim brzegu to 170 m, a przy zachodnim 160 m. Po zachodniej stronie kanału znajduje się Basen Rybacki. Długość nabrzeży tego basenu wynosi 350 m, zaś głębokość 1,2 m. Średni poziom wody przyjęty dla portu wynosi 508 cm. Podczas długotrwałych, silnych sztormów poziom wody może podnieść się o 0,9 m. Wiatry ogłędowe powodują obniżenie poziomu wody o 0,4 m. Kanał portowy z uwagi na szybki prąd zamarza tylko w okresie ostrych zim, wówczas może wystąpić okresowe, krótkotrwałe zablokowanie wejścia do portu⁸.

Port w Rowach pełni marginalną rolę portu rybackiego i turystycznego w skali Środkowego Wybrzeża. Na stałe stacjonuje w nim parę małych łodzi rybackich, a zawijać do niego mogą nieduże jachty. Na chwilę obecną port jest przede wszystkim atrakcją turystyczną i miejscem rekreacyjnych spacerów turystów.

Port Ustka

Ustka (54°35,2'N, 16°51,2'E) jest miastem i portem położonym w ujściu rzeki Słupi. Redę portu stanowi akwen ograniczony linią kołową o promieniu 1,5 Mm wyprowadzoną z pozycji latarni wejściowej (czerwonej) falochronu wschodniego. Szerokość wejścia wynosi 40,5 m, a głębokość 6,0 m. Okresowo głębokość może być mniejsza w wyniku zapiaszczenia. Awanport tworzą dwa falochrony o długościach (fot.3.): wschodni – 303 m i zachodni – 420 m. Wejście z awanportu do kanału portowego ma szerokość 28 m i głębokość 5,5 m.⁹

Do portu mogą zawijać jednostki o zanurzeniu do 4,5 m (przy średnim stanie wody 508 cm), limituje je głębokość oraz szerokość jego akwenów, a zwłaszcza wejścia i innych przewężeń. Ze względu na konieczność obracania się statków w kanale portowym długość statku nie może przekraczać 58 m, a szerokość 11,5 m. Szerokość tą należy, więc uznać dla Ustki za maksymalną z tym, że w wejściu do portu nie spełnia ona warunków bezpiecznego wejścia przy złych warunkach pogodowych. Wchodzenie do portu statków o większej szerokości jest możliwe, ale tylko przy dobrych warunkach pogodowych. Dopuszczalna długość statku wynika z długości dostępnych stanowisk cumowniczych oraz możliwości manewrowania statkiem w porcie, a w pewnym stopniu, także z szerokości wejścia do

portu (ze względu na możliwość zdryfowania na falochron przez prąd lub fale). Według wyżej wymienionych zasad dopuszczalna dla portu Ustka szerokość statku nie powinna przekraczać 8,2 m ze względu na wejście do portu i 9,3 m (a 11,2 m maksymalnie) ze względu na szerokość wejścia z awanportu na rzekę.



Fot. 3. Wejście z morza do portu Ustka
Źródło: UM Słupsk, 2003

W porcie Ustka nabrzeża i baseny portowe, usytuowane są przy wschodnim i zachodnim brzegu rzeki. Między nabrzeżem Pilotowym, a Ostrogą Helską znajduje się stanowisko zapory przeciwolewej z zakotwiczoną linią przeciągową.

Granica terytorialna portu obejmuje obszar 30,1 ha, z czego 18,3 ha przypada na tereny, a 11,8 ha na akweny¹⁰.

Port w Ustce jest portem przemysłowo – handlowym i rybackim. W ostatnich latach jego funkcja jako port handlowo – przemysłowy spada w związku z upadkiem Stoczni Ustka oraz drastycznym zmniejszeniem przeładunków i zawinięć statków handlowych. W ostatnich latach zaczyna rosnać jego rola jako portu rybackiego oraz portu pasażerskiego.

Port Darłowo

Darłowo (54°26,4'N, 16°22,8'E) jest miastem i portem rybacko – handlowym leżącym w ujściu rzeki Wieprzy. Składa się on z dwóch części. Pierwsza część zlokalizowana jest w bezpośredniej bliskości morza z falochronami, wejściem do portu, awanportem, Basenem Rybackim i Zimowym oraz mostem zwodzonym. Druga część portu położona jest w odległości ok. 2,5 km od miasta portowego w bezpośrednim sąsiedztwie miasta Darłowo z obrotnicą statków, Basenem Przemysłowym oraz ko-

⁸ wg „Locja Bałtyku. Wybrzeże Polskie” – BHMW Gdynia 2001, s. 145.

⁹ www.martime.com.pl

¹⁰ wg „Locja Bałtyku. Wybrzeże Polskie” – BHMW Gdynia 2001, s. 149.

rytem rzeki Wieprza.¹¹ Obie części portu łączy 2,5 km kanał portowy o żeglownej głębokości równej 5,5 m. Redę portu stanowi akwen ograniczony linią kołową o promieniu 1,5 Mm wyprowadzoną z pozycji latarni wejściowej (czerwonej) falochronu wschodniego. Awanport osłaniają falochrony o długościach (fot.4.): wschodni – 436 m i zachodni – 484 m. Szerokość wejścia między głowicami falochronów wynosi 38 m. Głębokość w wejściu pogłębiona jest do 7,0 m, a w awanporcie i na akwencie przyległym do toru wodnego 6,0 m. Na pozostałym akwatorium od 4,0 do 5,0 m. Szerokość wejścia z awanportu do kanału 25 m. Wielkość statków wchodzących do portu Darłowo nie może przekraczać 75 m długości całkowitej i 4,0 m zanurzenia, przy czym podana wielkość zanurzenia odnosi się do średniego stanu wody 507 cm.



Fot. 4. Wejście z morza do portu Darłowo
Źródło: UM Słupsk

Obracanie statków o długości do 75 m odbywa się w rozgałęzieniu kanału i wejścia do Basenu Przemysłowego (średnica 110 m, głębokość 5,5 m). Postój w kanale portowym Darłówka przy silnych wiatrach jest uciążliwy, a dla mniejszych jednostek niebezpieczny. Port Darłowo zajmuje obszar (fot.1.8.) równy 89,5 ha, w tym akweny wodne stanowią 31%, a tereny lądowe 69% ogólnej powierzchni portu¹².

Port Darłowo jest jednym z perspektywicznych portów Środkowego Wybrzeża. Port pręźnie rozwija funkcję turystyczną oraz był w stanie zachować funkcję handlową. W porcie do dnia dzisiejszego realizowane są przeładunki towarów (zboże, węgiel, drewno). Po zachodniej stronie portu znajduje się duży niezagospodarowany obszar.

W związku z szukaniem przez Polskę możliwości dywersyfikacji surowców energetycznych

(gaz, paliwa) teren ten można byłoby wykorzystać do budowy terminali przeładunkowych.

Port Kołobrzeg

Kołobrzeg (54°11,2'N, 15°33,2'E) jest miastem i portem o przeznaczeniu handlowym, rybackim i jachtowym u ujścia rzeki Parsęty. Redę portu stanowi akwen ograniczony linią kołową o promieniu 1,5 Mm wyprowadzoną z pozycji latarni wejściowej (czerwonej) falochronu wschodniego. Port osłaniają dwa falochrony o długościach (fot.5.): wschodni – 308 m i zachodni – 205 m. Szerokość wejścia na wysokości zachodniego falochronu wynosi 47 m i zwęża się do 24 m. Do portu mogą zawiązać jednostki nieprzekraczające 75 m długości i 4,7 m zanurzenia. Podana wielkość odnosi się do średniego stanu wody 507 cm. W zależności od długości jednostek i warunków hydrometeorologicznych statki mogą wykonywać manewry obracania przy elewatorach (średnica obrotnicy równa się 95 m) lub w rozwidleniu kanałów (średnica obrotnicy wynosi 140 m). W porcie nie występuje falowanie, w związku z tym postój jednostek jest bezpieczny¹³.



Fot. 5. Wejście z morza do portu Kołobrzeg
Źródło: UM Słupsk

Port Kołobrzeg jest największym portem Środkowego Wybrzeża. Na ukończeniu jest przebudowa wejścia do portu, która pozwoli na zawiązywanie większych jednostek. Przewidywać zatem należy że wzrośnie liczba przeładunków towarów jak również przewozów pasażerskich.

Port Dźwirzyno

Dźwirzyno (54°09,4'N, 15°23,4'E) miejscowość wczasowa z małym portem rybackim w ujściu kanału łączącego pobliskie jezioro Resko z morzem. Redę portu stanowi akwen ograniczony linią kołową o promieniu 0,5 Mm wyprowadzoną ze środka

¹¹ www.maritime.com.pl

¹² wg „Locja Bałtyku. Wybrzeże Polskie” – BHMW Gdynia 2001, s. 151

¹³ wg „Locja Bałtyku. Wybrzeże Polskie” – BHMW Gdynia 2001, s. 157.

głowicy falochronu wschodniego. Wejście do portu o szerokości 20 m osłaniają dwa falochrony (fot.6.).



Fot. 6. Wejście z morza do portu Dźwirzyno

Źródło: UM Słupsk

Z uwagi na silne zapiaszczenie największe dopuszczalne zanurzenie statków, jakie mogą tu zawijać nie może przekraczać 1,2 m. Średni poziom wody przyjęty dla portu wynosi 507 cm. Głębokości przy nabrzeżach wynoszą 1,5 m, a na środku kanału i na zakolach 2,0 m.

Most drogowy jest przerzucony nad kanałem portowym w odległości 350 m od wejścia do portu. Szerokość przejścia pod mostem wynosi 21 m. Prześwit przy średnim stanie wody 3,5 m¹⁴. Podobnie jak port w Rowach znaczenie portu w Dźwirzynie jest znikome. Dodatkowo brak remontu nabrzeży spowodował wyłączenie z eksploatacji sporej jego części. Zatem stanowi on przede wszystkim atrakcję turystyczną, a nie funkcję rybacką.

Walory rekreacyjne i turystyczne portów Środkowego Wybrzeża

Problematyka turystyki, rozwój portów oraz związana z nimi ochrona środowiska są szeroko rozpatrywane przez różnego rodzaju komisje regionalne, zagadnienia te są bardzo ważne oraz trudne do rozwiązania. Turystyka jest tą dziedziną, która budzi wiele emocji, to ta gałąź gospodarki morskiej, z którą zwłaszcza Wybrzeże Środkowe wiąże nadzieje, iż stanie się jednym z wielu czynników rozwojowych nadmorskich województw. Turystyka rzeczywiście się rozwinęła, ale trudno powiedzieć żeby stan, jaki obecnie osiągnięto był satysfakcjonujący.

Łeba to popularne miasto letniskowe na polskim wybrzeżu, pięknie położone pomiędzy dwoma jeziorami: Łebskim i Sarbskim, u ujścia rzeki Łeby do morza, w sąsiedztwie światowego rezerwatu biosfery – Słowińskiego Parku Narodowego. Spo-

kojne kąpiele słoneczne są wzbogacane aktywnymi formami wypoczynku – regatami windsurfingowymi, żeglarstwem, przejażdżkami na skuterach wodnych czy szybowaniem z motolotnią. Łeba słynie również z unikalnych na skalę europejską wydm ruchomych, które stanowią niebywałą atrakcję turystyczną i ciekawostkę przyrodniczą. Kolejny atut miasta to czyste powietrze z dużą zawartością jodu i aerozolu morskiego oraz niskie stężenie alergenów. Mikroklimat działa tu leczniczo na ludzki organizm, jest pomocny w leczeniu chorób układu oddechowego, alergii i astmy.

Łeba jest miastem słynącym ze sportów wodnych. Tu odbywają się każdego lata międzynarodowe mistrzostwa w windsurfingu w tym mistrzostwa Europy i Świata, regaty żeglarskie „Optymistów” i największe morskie regaty w klasie „Omega” – Żagle Polonii. Morską usługą turystyczną jest również marina znajdująca się w porcie Łeba. Pojemność portu to około 120 wydzielonych miejsc.

W porcie Łeba kilka jednostek specjalizuje się w wyprawach morskich z wędkarzami na pokładzie. Mają one odpowiednie środki bezpieczeństwa i wypływają na jednodniowe wycieczki w pasie sześciu do dwunastu mil morskich od brzegu. Łeba jest obecnie największym centrum wędkarstwa morskiego w Polsce.

W ostatnich 3 latach w porcie Łeba przewieziono około 55 tys. pasażerów. W przeważającej mierze były to krótkie rejsy wycieczkowe na przedpolu portu.

Ustka ma bardzo dobre warunki do rozwoju turystyki nadmorskiej, rekreacji i usług uzdrowskowych. Baza noclegowa i gastronomiczna jest dość pojemna, trzeba wszakże podnieść jej jakość. Walory klimatyczne, piękna plaża (1200 m) i udokumentowane złoża borowiny to poważne atuty.

Występuje tu specyficzny, jedyny w Polsce mikroklimat składający się z połączenia morskiego aerozolu z leczniczym działaniem żywicy czarnej sosny i lekkiej bryzy wiejącej od morza, która stanowi naturalną inhalację. Dodatkowo w Ustce jest bardzo czyste powietrze wzbogacone w jod.

Wybrzeże usteckie, a więc plaża i kąpielisko to dwa różniące się charakterem odcinki. Plaża na zachód od ujścia rzeki to akumulowany odcinek brzegu. Na jej zapleczu rozwinęły się różnorodne formy wydmowe, tworząc ponad 2 km szerokości mierzeję.

Ustka leży na wybrzeżu otwartego morza, nieosłoniętym od wpływów dużego akwenu. Powoduje to, że Ustka należy do grupy kąpielisk morskich mających najmniej korzystne naturalne warunki do kąpiei. Kąpielisko to charakteryzuje się w sezonie letnim niskimi średnimi i dobowymi temperaturami wody i powietrza oraz dużymi dobowymi wahaniami temperatur.

¹⁴ wg. „Locja Bałtyku. Wybrzeże Polskie” – BHMW Gdynia 2001, s. 161.

Dużym walorem naturalnym Ustki (wypoczynkowym i uzdrowiskowym) są lasy. Są to duże zwarte kompleksy w bezpośrednim sąsiedztwie miasta i stanowią zaplecze obu plaż. Lasy pokrywają różnorodne zespoły form wydmowych oraz wierzchowinę klifu¹⁵.

Podobnie jak w Łebie także w Ustce przeważającą częścią przewozów pasażerskich są krótkie rejsy wycieczkowe.

Darłowo jest stolicą Ziemi Darłowskiej z bogatą historią i okazałymi zabytkami. Darłowo i jego okolice to wspaniałe szerokie i piaszczyste plaże, dogodny mikroklimat, wyjątkowe walory przyrodnicze i krajobrazowe oraz niezanieczyszczone środowisko naturalne. Ziemia ta zaliczana jest do najatrakcyjniejszych turystycznie regionów nadbałtyckich z dobrymi warunkami do uprawiania sportów wodnych – żeglarstwa, kajakarstwa, windsurfingu. Poza tym dużą atrakcją dla turystów jest Park Wodny „Jan”.

Kołobrzeg jest miastem atrakcyjnym przez okrągły rok. Zachowało się w nim wiele interesujących zabytków, odbywa się tu dużo ciekawych imprez kulturalnych i sportowych. Kołobrzeg jest renomowanym i największym uzdrowiskiem na polskim wybrzeżu, ze wspaniałym mikroklimatem, długą piaszczystą plażą oraz możliwością zażywania kąpeli morskich i słonecznych. Miłośnicy spacerów leśnych mają do dyspozycji Las Kołobrzescki ze wspaniałymi pomnikami przyrody¹⁶.

Kołobrzeg jest największym portem Środkowego Wybrzeża o największym ruchu międzynarodowym.

Porty wymagają starannej konserwacji i modernizacji dla lepszej obsługi statków, w tym jachtów. Prawie cały brzeg morski Pomorza Środkowego kwalifikuje się do zagospodarowania turystycznego, uwzględniając oczywiście rodzaj brzegu, który decyduje o sposobach eksploatacji. Znajdujące się w sąsiedztwie głównych ośrodków turystycznych porty wymagają rozbudowy baz dla statków wycieczkowych i jachtów.

Zagrożenia terrorystyczne

Terroryzm to coraz częściej spotykane na świecie zagrożenie. Przybiera ono różne formy: od działań informacyjno – demonstracyjnych i bojkotów poprzez akty sabotażu, aż po samobójcze akty terroru mające na celu spowodowanie jak największej ilości ofiar dla zwrócenia uwagi opinii publicznej i świata. Na skalę globalną i chyba niosące naj-

większe zagrożenie ma bioterroryzm i cyberterroryzm, i o ile można fizycznie zapobiec pierwszemu zagrożeniu poprzez strzeżenie granic państwa zarówno na ziemi jak i w powietrzu, autoryzowany, monitorowany i strzeżony dostęp np. do sieci wodociągowej o tyle trudniej jest zapanować nad zagrożeniami paraliżującymi pracę najważniejszych urzędów instytucji państwowych, gospodarczych i militarynych. Jest to związane np. z zakłóceniami pracy radarów lotniczych, komunikacji, przejęciem kontroli nad strategicznymi komputerami w siedzibach wojskowych, włamaniami i kradzieżą poufnych danych mających status tajemnicy państwowej, dezinformacją poprzez wysyłanie błędnych danych, czy też tzw. zapychaniem serwerów powodujących ich paraliż np. na giełdach światowych.

Cele ataków terrorystycznych¹⁷

W przeprowadzonych przez terrorystów atakach należy wyróżnić cztery podstawowe grupy, które najczęściej są wybierane jako obiekty ich akcji:

- Władze rządowe

Mienie państwowe oraz osoby zajmujące znaczące stanowiska są często celem ataków terrorystycznych w celu:

- wymuszenia zmian w polityce zewnętrznej lub wewnętrznej zgodnych z żądaniami terrorystów;
 - wywołania niezadowolenia społecznego przez sabotaż usług niezbędnych do codziennego życia, a będących pod nadzorem państwa, takich jak dostawa elektryczności, wody, zapewnienie łączności telefonicznej, komunikacji, itp.;
 - uzyskania zwolnień więzionych terrorystów;
 - wytworzenia w społeczeństwie poczucia zagrożenia bezpieczeństwa osobistego, obniżenia autorytetu władzy i uniemożliwienia dalszego jej sprawowania oraz utrzymania tego stanu, wykazania lekceważenia dla obowiązującego porządku prawnego;
 - przekazania przesłania do narodu o celach akcji skierowanej przeciwko strukturom władzy.
 - Policja i wojsko
- Są organami państwowymi, kontrolowanymi przez władze rządowe, na które atak powoduje:
- odczucie wśród ludności, iż policja i wojsko nie są w stanie spełniać swoich podstawowych zadań ochrony życia i mienia obywateli oraz zapobiec atakom zewnętrznych sił naruszających granice i suwerenność państwa;
 - że ostre reakcje policji i wojska z zastosowaniem przemocy spotykają się z surową oceną społeczną;

¹⁵ M. Bobela „Wybrzeże Bałtyku od Ustki do Krynicy morskiej”, Łódź 2002, s. 6.

¹⁶ M. Bobela „Wybrzeże Bałtyku od Świnoujścia do Jarosławca”, Łódź 2001, s. 80

¹⁷ A. Walczak „Piractwo i terroryzm morski”, Szczecin 2004, s. 107.

- podejmowanie odwetów za udane operacje policji i wojska przeciw organizacjom terrorystycznym;
- początkową dezorganizację infrastruktury policji i wojska, zmianę taktyki działań skierowanych na defensywne działania patroli bezpieczeństwa przy osłabieniu działań ofensywnych, co prowadzi często do skarg dotyczących nadużycia i naruszenia praw człowieka przez oskarżonych;
- represje w stosunku do rodzin policjantów i wojskowych, które mogą wymusić uległość i skłonić do współpracy z grupami terrorystycznymi.
- Przedsiębiorcy i infrastruktura

Ataki terrorystów skierowane są także na osłabienie ekonomiki kraju, na określone zasoby i ludzi związanych z działalnością gospodarczą kraju, a mianowicie na:

- konkretne obiekty przemysłowe, budynki publiczne, środki transportowe;
- prezesów, dyrektorów, pracowników, osoby rządzące i działające w różnych sektorach gospodarki kraju, mające powiązania z władzami rządowymi i odpowiednimi ośrodkami zagranicznymi;
- banki, kasy, hurtownie, bazy i magazyny urzędzeń i materiałów itp. miejsca, dające możliwość zdobycia pieniędzy i wyposażenia oraz środków terrorystycznych.
- Ludność

Często niewinne osoby stają się celem ataków terrorystycznych z następujących powodów:

- wybór losowy daje lepsze rezultaty, gdyż wywołuje większą panikę i strach wśród ludności aniżeli selektywne dobieranie celów;
- osoby pojedyncze, specjalnie wyselekcjonowane, pochodzące z zamożnych rodzin w celu uprowadzenia dla otrzymania okupu lub wybrane przypadkowo na zakładników dla zdobycia rozgłosu oraz pieniędzy. Sytuacje takie sprawiają, iż społeczeństwo przestaje wierzyć, że można polegać na ochronie ze strony władz państwowych w przypadku wystąpienia poważnych aktów przemocy władze są ostro krytykowane. Współczucie dla ofiar agresji dominuje wówczas nad dezaprobatą wobec działań terrorystycznych i społeczeństwo domaga się od władz rządowych spełnienia żądań porywaczy.

Potencjalne miejsca ataków terrorystycznych

W strefie właściwości terytorialnej Urzędu Morskiego w Słupsku, jak również w rejonach organizacyjnych portów Środkowego Wybrzeża, ist-

nieje prawdopodobieństwo wystąpienia nadzwyczajnych zdarzeń mogących przynieść straty materialne i ludzkie, zarówno w skali masowej jak i jednostkowej.

Najbardziej prawdopodobnymi obiektami uderzeń terrorystów lub dywersantów mogą być:

- zakłady zbrojeniowe i przemysłowe;
- składy materiałów pędnych, rurociągi oraz zakłady petrochemiczne;
- gazownie i gazociągi;
- cysterny przewożące materiały niebezpieczne (łatwopalne, toksyczne, wybuchowe), szczególnie podczas przejazdu przez duże miasta;
- ujęcia wody, zbiorniki retencyjne oraz zapory wodne;
- urządzenia i instalacje energetyczne;
- mosty, węzły komunikacyjne, tunele, metro, duże dworce, lotniska i samoloty;
- magazyny wojskowe;
- masowe imprezy sportowe, kulturalne oraz miejsca kultu religijnego;
- centra handlowe;
- zakłady produkujące żywność.

Szczególnymi obiektami ataków mogą być obiekty administracji państwowej, stanowiska kierowania państwem i dowodzenia Siłami Zbrojnymi, szkoły, szpitale, rozgłośnie radiowe, stacje telewizyjne i obiekty telekomunikacyjne oraz obiekty wojskowe.

Z powyżej wskazanych obiektów, można wyselekcjonować grupę najbardziej zagrożonych atakami, których skutki mogą być odczuwalne w skali całego państwa. Do grupy tej zaliczają się:

- zakłady przemysłowe (głównie związane z produkcją środków chemicznych);
- zapory wodne (o pojemności powyżej 150 mln m³ wody) oraz ujęcia wody dla dużych aglomeracji miejskich;
- składy materiałów pędnych, rurociągi położone lub przebiegające przez duże skupiska miejskie lub w ich pobliżu.

Potencjalnym miejscem ataków terrorystycznych w portach Środkowego Wybrzeża mogą być Kapitanaty i bosmanaty portów, przejścia graniczne, składy, zbiorniki paliwowe, urządzenia do przeładunku oraz stocznie.

Przejście graniczne przeznaczone do przekraczania granicy państwowej na podstawie paszportów oraz innych dokumentów uprawniających do jej przekraczania, również jest narażone na atak terrorystyczny.

Na morskim odcinku granicy państwowej, na obszarze terytorialnego zasięgu działania Urzędu Morskiego w Słupsku, morskie przejścia graniczne otwarte są całą dobę i znajdują się w portach: Kołobrzeg, Darłowo, Ustka i Łeba.

Tabela 1. Przejścia graniczne na Środkowym Wybrzeżu

Nazwa przejścia granicznego	Rodzaj ruchu granicznego	Adres PMO SG
Kołobrzeg	Osobowy Towarowy	78 -100 Kołobrzeg ul. Krakusa i Wandy 7
Darłowo	Osobowy Towarowy	76 -150 Darłowo ul. Ojca Damiana Tynieckiego 33
Ustka	Osobowy Towarowy	76 - 270 Ustka ul. Marynarki Polskiej 5
Łeba	Osobowy - (morskimi statkami sportowymi) Towarowy - (statkami rybackimi o polskiej przynależności, wyko- nującymi rybołówstwo morskie)	84 -360 Łeba ul. Jachtowa 6

Zagrożenia polityczne

Zagrożenie polityczne bezpieczeństwa narodowego definiowane jest jako stan, w którym nasilają się działania zorganizowanych grup społecznych (politycznych), uniemożliwiające wypełnianie przez państwo jego głównych funkcji, a przez to osłabiające lub niweczące działania organów lub instytucji realizujących cele i interesy narodowe¹⁸. Tak sformułowany zakres tego rodzaju zagrożeń precyzuje ich wpływ na politykę rozumianą jako rządzenie i kierowanie sprawami państwa. Obejmuje zatem politykę wewnętrzną i zagraniczną państwa, a także politykę uprawianą na arenie międzynarodowej. Tak duży obszar zainteresowania polityki państwa sprawia, że liczba i rozmiar tego typu zagrożeń dla państwa jest w porównaniu do innych jego rodzajów największy. Mogą one powstać w wyniku planowych i zorganizowanych manipulacji lub opóźnionych i zaniechanych działań, które prowadzą do obalenia legalnych władz, naruszenia racji stanu, interesów narodowych i praworządności czy podważenia pozycji międzynarodowej państwa. W poszczególnych przypadkach mogą to być:

- niepodporządkowanie się rezolucjom ONZ;
- nieprzestrzeganie umów i prawa międzynarodowego;
- brak gotowości do współpracy międzynarodowej;
- rozwój agresywnych religii i ideologii;
- zmiany granic w otoczeniu państwa;
- przeciwstawianie się tendencjom stabilizacyjnym i integracyjnym w regionie;
- konflikty wielkich mocarstw o strefy wpływu;
- korupcja i przenikanie struktur przestępczych do władz;
- antynarodowa polityka innych państw;

- zastraszanie państw;
- sprawowanie władzy przy użyciu siły;
- nieprzestrzeganie praw i wolności obywateli;
- fałszerstwa wyborcze;
- współpraca przedstawicieli władz z obcym wywiadem;
- dyskryminacja mniejszości narodowych w kraju i poza jego granicami;
- manipulacje świadomością i psychiką społeczeństwa;
- masowe migracje obywateli i czystki etniczne;
- niepohamowany rozwój struktur państwa (biurokracja);
- naruszenie praworządności i słabość struktur demokratycznych;
- eskalacja i umiędzynarodowienie konfliktów wewnętrznych z innymi państwami;
- ingerencja w wewnętrzne sprawy państwa;
- brak skutecznego zarządzania w sytuacjach kryzysowych;
- wspieranie międzynarodowego terroryzmu;
- postępujący spadek nakładów na bezpieczeństwo.

Do zagrożeń politycznych mogących mieć miejsce w portach Środkowego Wybrzeża zaliczyć możemy:

- niedostosowanie się do aktów prawnych;
- wykorzystywanie portów do nielegalnego przekraczania granicy przez imigrantów;
- brak odpowiedniego przeciwdziałania sytuacjom kryzysowym.

Zagrożenia militarne

Powszechnie przyjmuje się, że zagrożenia militarne bezpieczeństwa narodowego obejmują użycie lub groźbę użycia siły militarnej przez podmioty prawa międzynarodowego (państwa)¹⁹. Jednak przykłady zamachów terrorystycznych w USA i innych państwach dowodzą, że takie zagrożenie dla funkcjonowania państwa może stwarzać także organizacja niebędąca podmiotem prawa międzynarodowego. W tym kontekście najtrafniej pojęcie zagrożeń militarnych państwa definiuje lapidarne stwierdzenie, że jest to po prostu jego słabość militarna i jego nieprzygotowanie do obrony. Istnieje wiele form bezpośredniego i pośredniego użycia sił zbrojnych jako narzędzia osiągnięcia celów polityki. Może to być demonstracja siły, dywersje militarne, blokada militarna, szantaż militarny, prowokacja militarna, incydent graniczny, ograniczone użycie środków przemocy zbrojnej, zbrojne starcie

¹⁸ R. Jakubczak „Obrona narodowa w tworzeniu bezpieczeństwa III RP”, Warszawa 2004, s. 92

¹⁹ R. Jakubczak „Obrona narodowa w tworzeniu bezpieczeństwa III RP”, Warszawa 2004, s. 93.

graniczne, napaść zbrojna grup nieformalnych, konflikt lokalny oraz konflikt między państwami.

Porty Środkowego Wybrzeża nie mają strategicznego znaczenia dla sił zbrojnych. Jednakże występowanie na sporych odcinkach wybrzeża wdmowego będącego łatwym celem dla desantu morskiego powoduje konieczność odpowiedniego zabezpieczenia na wypadek konfliktu zbrojnego.

Zagrożenia ekonomiczne

Zagrożenia ekonomiczne bezpieczeństwa narodowego dotyczą problematyki produkcji, wymiany i rozdziału różnych dóbr w państwie oraz racjonalnego nimi dysponowania dla pomnażania ogólnego dobrobytu²⁰.

Zagrożenia ekonomiczne często są identyfikowane jako zagrożenia gospodarcze i utożsamiane z nimi. Obejmują finanse państwa, proces produkcji, handel i dostęp do surowców w szczególności energetycznych. W poszczególnych wypadkach zagrożenie ekonomiczne państwa może się urzeczywistniać przez:

- niskie tempo rozwoju gospodarczego pogłębiające dysproporcję w rozwoju ekonomicznym w stosunku do innych państw;
- ograniczenie dostępu do rynku wewnętrznego innych państw, środków finansowych i zasobów naturalnych;
- utratę rynków zbytu;
- egoizm ekonomiczny rozwiniętych państw świata i międzynarodowych koncernów;
- niszczenie i zakłócanie pracy sieci informacyjnych;
- reglamentację lub ograniczanie przez państwa rozwinięte dostępu do najnowszych technologii;
- powstawanie stref głodu i ubóstwa;
- ograniczanie wydatków na badania naukowe i brak transferu osiągnięć naukowych do gospodarki;
- blokady gospodarcze i dyskryminację gospodarczą;
- obecność w gospodarce międzynarodowych grup przestępczych;
- tworzenie warunków do „prania brudnych pieniędzy”;
- niestabilność finansową państwa (deficyt bilansu płatniczego, odpływ kapitału) i kryzys wydatków publicznych;
- brak lub niski poziom nakładów na inwestycje oraz „przejadanie zysków”;
- przestępczość gospodarczą i powstawanie „szarej strefy” gospodarki;

- pauperyzację społeczeństwa i masowe bezrobocie;
- nadmierny import towarów prowadzący do nieopłacalności własnej produkcji i zmniejszenia zatrudnienia w kraju;
- spekulacje finansowe;
- brak mechanizmów konkurencji gospodarczej i nakręcanie koniunktury przez produkcję zbrojeniową.

W ostatnich latach porty Środkowego Wybrzeża zmieniają swoją specyfikę. Mocno podupada w nich funkcja handlowo – przemysłowa, co stwarza zagrożenie ekonomiczne dla wielu firm np. przeładunkowych czy spedycyjnych oraz zagrożenie bezrobociem wielu osób.

Zagrożenia społeczne

Określenie „zagrożenia społeczne” odnosi się do wszystkiego, co zagraża utratą życia i zdrowia, tożsamości narodowej i etnicznej poszczególnych społeczności oraz bezpieczeństwa socjalnego (cywilizacyjnego) i publicznego. Wynika to także z wyróżnianych cech każdego społeczeństwa, do których należą: odrębność od innych zbiorowości, wzajemne oddziaływania pomiędzy jego członkami, wspólne terytorium, instytucje, sposób komunikowania się, podobieństwo warunków życia, podział pracy, normy i wzorce postępowania.

Definicję zagrożeń społecznych zastępuje definicja zagrożenia psychospołecznego²¹, za którą uznaje się stan świadomości społeczeństwa objawiający się takim stopniem nasilenia negatywnych oddziaływań i zjawisk w wyniku, których zachwiane zostają egzystencjalne wartości oraz interesy narodu i państwa, a także istnieje możliwość obniżenia świadomości społeczeństwa. Zaliczyć można do nich następujące zagrożenia:

- naruszenie praw człowieka i podstawowych wolności;
- uprzedzenia kulturowe i religijne oraz dyskryminacja mniejszości narodowych, etnicznych, kulturowych, religijnych i językowych;
- dyskryminacja płci;
- manipulacje świadomością i psychiką za pośrednictwem środków masowego przekazu (walka psychologiczna);
- ograniczanie wolności mediów;
- nacjonalizm, szowinizm, ksenofobia, fundamentalizm religijny;
- patologie społeczne (przestępczość, terror, struktury mafijne, narkomania, epidemie, prostytucja, alkoholizm, analfabetyzm, masowe bezrobocie, rodziny dysfunkcjonalne);

²⁰ R. Jakubczak „Obrona narodowa w tworzeniu bezpieczeństwa III RP”, Warszawa 2004, s. 94.

²¹ R. Jakubczak „Obrona narodowa w tworzeniu bezpieczeństwa III RP”, Warszawa 2004, s. 95.

- masowe migracje (ekonomiczne, ekologiczne);
- alienacja społeczna (konsumeryzm, sekciarstwo religijne, eskapizm, powstawanie klasy tzw. kognitatorów – osób nie uznających wartości narodowych, a odnajdujących się w świecie wirtualnym);
- nadużycia wiedzy przeciwko ludzkości;
- dewaluacja wartości ludzkich, zacieranie różnic między dobrem a złem;
- kult przemocy, brutalizacja stosunków międzyludzkich;
- katastrofy i kataklizmy (klęski) prowadzące do naruszenia systemu społecznego;
- upadek systemu ochrony zdrowia ludności;
- kradzieże dóbr kultury;
- masowy import obcej kultury (kolonializm kulturowy innych państw);
- kryzysy demograficzne;
- ubożenie i głód dużych grup społecznych;
- degradacja infrastruktury komunikacyjnej, mieszkaniowej i środków transportu.

Pogarszająca się sytuacja niektórych grup społecznych ściśle związanych z gospodarką morską może powodować niepokoje społeczne skutkujące organizowaniem przez niezadowolonych obywateli protestów i strajków. Przykładem takich zachowań mogą być blokady portów organizowanych przez rybaków niezadowolonych ze zbyt długich okresów ochronnych i małych limitów połowowych. W ostatnich latach zagrożenia tego typu bardzo się nasiliły, a porty Środkowego Wybrzeża są na nie szczególnie narażone ze względu na pełnienie funkcji rybackiej.

Zagrożenia ekologiczne

Zagrożenia ekologiczne bezpieczeństwa państwa odnoszone są do funkcjonowania żywej przyrody oraz warunków życia człowieka w środowisku i trwałego rozwoju narodu. Mogą zostać spowodowane przez działalność człowieka (czynniki antropomorficzne) i czynniki naturalne (nieantropomorficzne). Definiowane są one jako rodzaj zagrożenia w wyniku, którego może nastąpić niebezpieczeństwo dla istot żywych, na skutek zmiany środowiska naturalnego. Przytoczoną definicję zestawień należy z inną, opartą na określeniu katastrofy ekologicznej. Zagrożenie ekologiczne to taki rodzaj zdarzenia, w którym istnieje możliwość wystąpienia trwałego (nieodwracalnego w sposób naturalny) uszkodzenia lub zniszczenia dużego obszaru środowiska przyrodniczego, wpływającego negatywnie (bezpośrednio lub pośrednio) na zdrowie lub życie ludzi²².

- Do zdarzeń tego typu można zaliczyć:
- niekontrolowaną eksploatację zasobów naturalnych (wyrąb lasów, nadmierne odłowy zwierząt, rabunkowe wydobywanie kopalin);
 - masowe zanieczyszczanie wody, powietrza, gleby;
 - brak gospodarki odpadami komunalnymi, przemysłowymi i nuklearnymi;
 - stosowanie niebezpiecznych technologii przemysłowych, prowadzących do zmian w atmosferze (likwidacja powłoki ozonowej, ocieplenie klimatu, wzrost emisji promieniowania ultrafioletowego);
 - katastrofy naturalne i przemysłowe;
 - naruszenie stosunków wodnych w środowisku (odwracanie biegu rzek, brak racjonalnej gospodarki leśnej) prowadzące do erozji gleb, osuwisk i pustynnienia terenów;
 - chaotyczna urbanizacja;
 - próby nuklearne i testy nowych typów broni (np. geofizyczna, meteorologiczna).

Jeszcze kilkanaście lat temu problematyka ochrony środowiska i zagrożeń ekologicznych miała małe znaczenie. Liczyło się przede wszystkim pożytkowanie jak najtaniej i największej ilości zasobów naturalnych bez zbytej troski o skutki takich działań. W ostatnich latach praktyki takie mocno ograniczono przepisami i nakładaniem wysokich kar za ich łamanie. Działania proekologiczne nie ominęły także portów Środkowego Wybrzeża. W praktyce możliwe jest przypisanie omawianym portom wszystkich wyżej wymienionych zdarzeń.

Wnioski

Jak wynika z artykułu porty Środkowego Wybrzeża są ubogie w infrastrukturę techniczną, a co za tym idzie nie mają dużego znaczenia dla gospodarki państwa. W przeważającej mierze samorządy lokalne nastawiają się na rozwój turystyki, która w przypadku wystąpienia sytuacji kryzysowej (np. rozlew substancji ropopochodnych) może ulec całkowitemu załamaniu, co miałoby niepowetowane skutki dla miejscowej ludności opierającej swoje utrzymanie na turystyce. Konieczne jest jak najlepsze wykorzystanie istniejącej infrastruktury zabezpieczającej dostęp do portów, wewnątrz portowej oraz odpowiedniego ukształtowania pasa nadbrzeżnego do celów obronnych, szczególnie w zakresie działań zabezpieczenia logistycznego.

Mając na uwadze określenie hipotetycznych miejsc wystąpienia zagrożeń w portach Środkowego Wybrzeża, wydaje się niemożliwe określenie obiektów bardziej lub mniej narażonych na niebezpieczeństwo. Zagrożenie jest równe dla wszystkich obiektów.

²² R. Jakubczak „Obrona narodowa w tworzeniu bezpieczeństwa III RP”, Warszawa 2004, s. 96.

Podsumowując powyższe rozważania na obszarach morskich i lądowych, w portach, w pasie technicznym, w budynkach i innych obiektach administrowanych przez Urząd Morski w Słupsku najbardziej prawdopodobne jest wystąpienie następujących sytuacji kryzysowych:

- zagrożenie sztormami i powodzią w portach i w pasie technicznym;
- wypadki lub katastrofy morskie na wodach terytorialnych;
- skażenie środowiska spowodowane zanieczyszczeniem wód portowych, red i brzegu morskiego substancjami ropopochodnymi i innymi niebezpiecznymi czynnikami pochodzącymi z morza;
- awaryjne uszkodzenia w portach;
- zagrożenie atakiem terrorystycznym na obiekty portowe, infrastrukturę techniczną i nawigacyjną, na jednostki pływające w portach i na morzu oraz na ludzi;
- zagrożenie pożarowe;
- zagrożenie związane z przewozem niebezpiecznych materiałów;
- zagrożenie militarne wynikające z konfliktu zbrojnego o lokalnym lub międzynarodowym charakterze.

Streszczenie

Powrót do Polski samorządowej sprawił, że od początku lat 90, po wielu latach zaniedbań, wzrosło zainteresowanie małymi portami morskimi. Przywrócenie właściwej rangi samorządom lokalnym sprawiło, że zwrócono uwagę na rangę małych portów, stanowiących duży i częściowo zamrożony potencjał rozwojowy całego polskiego wybrzeża. Aktywizacja małych portów stanowi, obok działań na rzecz ochrony środowiska, podstawowy element i zarazem warunek rozwoju większości polskich gmin morskich..

Porty morskie ze względu na występowanie zróżnicowanej infrastruktury i przeladunek różnego rodzaju towarów, często niebezpiecznych, są szczególnie narażone na zagrożenia. Istnieje w nich wiele newralgicznych punktów, których awaria lub zniszczenie niosłaby za sobą ofiary w ludziach oraz straty materialne. Tak więc wcześniejsze prawidłowe zlokalizowanie i określenie możliwych zagrożeń i miejsc gdzie mogą nastąpić jest podstawowym warunkiem do powstania skutecznego planu zabezpieczenia.²³

Abstract

Back to the Polish local government has made since the early 90s, after many years of neglect, has increased interest in small seaports. Restoration of appropriate rank to local governments meant that highlighted the importance of small ports, which are large and partly frozen the development potential of the entire Polish coast. Activation of small ports is, in addition to actions to protect the environment, and also the basic element for development of most Polish maritime communities ..

Sea ports due to the presence of diverse infrastructure and handling all kinds of goods, often dangerous, are particularly vulnerable to threats. There are a lot of critical points, whose failure or destruction would hold for each other casualties and material losses. Thus, the earlier the correct location and to identify possible hazards and places where there may be a prerequisite to the creation of an effective security plan.

Literatura

1. Bobela M.: Wybrzeże Bałtyku od Świnoujścia do Jarosławca, Łódź 2001.
2. Bobela M.: Wybrzeże Bałtyku od Ustki do Krynicy Morskiej, Łódź 2002.
3. Ilnicki M., Służby graniczne w walce z terroryzmem. Polskie warunki ustrojowo-prawne, Adam Marszałek, Toruń 2011
4. Jakubczak R.: Obrona narodowa w tworzeniu bezpieczeństwa III RP, Warszawa 2004.
5. Kowalczyk K., Wróblewski W., Oblicza współczesnego terroryzmu, Wydawnictwo Adam Marszałek, Toruń 2005
6. Kubiak K., Makowski A., Mickiewicz P.: Polska wobec zagrożenia terroryzmem morskim, Warszawa 2005.
7. Locja Bałtyku Nr 501 – Wybrzeże polskie, BHMW Gdynia 2001.
8. Jakubczak R.: Obrona narodowa w tworzeniu bezpieczeństwa III RP, Warszawa 2004.
9. Liedel K., Zarządzanie informacją w walce z terroryzmem, TRIO, Warszawa 2010
10. Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 20 sierpnia 1999 r. (Dz.U. Nr 75, poz. 850).
11. Ustawa z dnia 21 marca 1991 r. o obszarach morskich RP i administracji morskiej (Dz.U. Nr 32, poz. 131 z późniejszymi zmianami).
12. Walczak A.: Piractwo i terroryzm morski, Szczecin 2004.
13. Zarządzenie porządkowe Dyrektora Urzędu Morskiego w Słupsku Nr 2 z dnia 14 maja 2004 roku.

²³ R. Jakubczak „Obrona narodowa w tworzeniu bezpieczeństwa III RP”, Warszawa 2004, s. 91.

14. Zarządzenie porządkowe Dyrektora Urzędu Morskiego w Słupsku Nr 3 z dnia 25 maja 2004 roku.
15. Zarządzenie porządkowe Dyrektora Urzędu Morskiego w Słupsku Nr 4 z dnia 7 czerwca 2004 roku.
16. Zarządzenie porządkowe Dyrektora Urzędu Morskiego w Słupsku Nr 2 z dnia 18 kwietnia 2005 roku.
17. Zarządzenie wewnętrzne Dyrektora Urzędu Morskiego w Słupsku Nr 10 z dnia 15 maja 2006 roku.