

MORSKA SŁUŻBA POSZUKIWANIA I RATOWNICTWA

KRAJOWY PLAN ZWALCZANIA ZAGROŻEŃ I ZANIECZYSZCZEŃ ŚRODOWISKA MORSKIEGO



GDYNIA 2025

Na podstawie § 9 ust. 5 Rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 8 sierpnia 2017 r. w sprawie sposobu organizacji zwalczania zagrożeń i zanieczyszczeń na morzu (Dz. U. z 2022 r. poz. 216)

ZATWIERDZAM

**Krajowy Plan Zwalczania Zagrożeń i Zanieczyszczeń
Środowiska Morskiego, zwany dalej Krajowym Planem**

Z UPOWAŻNIENIA MINISTRA INFRASTRUKTURY

Arkadiusz Marchewka

Sekretarz Stanu w Ministerstwie Infrastruktury

Warszawa, dnia 03 czerwca 2025 r.

Krajowy Plan Zwalczania Zagrożeń i Zanieczyszczeń Środowiska Morskiego został przygotowany przez dyrektora Morskiej Służby Poszukiwania i Ratownictwa (SAR) zgodnie z § 9 ust. 1 Rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 8 sierpnia 2017 r. w sprawie sposobu organizacji zwalczania zagrożeń i zanieczyszczeń na morzu (Dz.U. z 2022 r. poz. 216). Dokument uzyskał akceptację Rady SAR na posiedzeniu w dniu 14 czerwca 2024 r. w Łebie.

Ponadto, zgodnie z par. 9 ust. 3, projekt dokumentu został uzgodniony z ministrem właściwym do spraw środowiska oraz ministrem właściwym do spraw wewnętrznych – w części dotyczącej podmiotów krajowego systemu ratowniczo-gaśniczego, Straży Granicznej, Policji, oraz z Ministrem Obrony Narodowej – w części dotyczącej Marynarki Wojennej.

Uzgodnienia odbywały się w dwóch etapach: od dnia 13 marca 2024 r. do dnia 2 kwietnia 2024 r. oraz od dnia 4 grudnia 2024 r. do dnia 25 marca 2025 r.

W pierwszym etapie uzgodnień projekt aktualizacji Krajowego Planu Zwalczania Zagrożeń i Zanieczyszczeń Środowiska Morskiego został przekazany wraz z pismem Arkadiusza Marchewki, Sekretarza Stanu w Ministerstwie Infrastruktury z upoważnienia Ministra Infrastruktury, z dnia 13 marca 2024 r., znak: DGM-2.513.13.2024 do uzgodnień z MON, MKiŚ oraz MSWiA. MSWiA zgłosiło cztery uwagi, z których trzy zostały uwzględnione, a jedna dotycząca konieczności uwzględnienia zagrożeń związanych z zanieczyszczeniem środowiska morskiego spowodowanych uwolnieniem związków chemicznych (bojowych środków toksycznych) zalegających na dnie Bałtyku nie została dotychczas uwzględniona. Morska Służba Poszukiwania i Ratownictwa deklaruje, że jest w trakcie przygotowywania załącznika poświęconego zwalczaniu zagrożeń chemicznych na morzu. Po jego opracowaniu, załącznik ten zostanie przekazany do uzgodnień z MON, MKiŚ oraz MSWiA, a następnie odrębnie zatwierdzony i upubliczniony. MKiŚ w ramach I rundy uzgodnień zgłosiło 5 uwag natury technicznej, które zostały w całości uwzględnione. MON nie zgłosiło żadnych uwag.

Drugi etap uzgodnień zainicjowano pismem Arkadiusza Marchewki, Sekretarza Stanu w Ministerstwie Infrastruktury z upoważnienia Ministra Infrastruktury, z dnia 4 grudnia 2024 r., znak: DGMiZS-2.513.1.2024. W odpowiedzi na pismo Krzysztof Bolesta, Sekretarz Stanu w Ministerstwie Klimatu i Środowiska pismem z dnia 23 grudnia 2024 r., znak: DIŚ-I.0221.19.2024.AZ z upoważnienia Ministra poinformował, że nie zgłasza uwag do projektu dokumentu, Wiesław Leśniakiewicz, Podsekretarz Stanu w Ministerstwie Spraw Wewnętrznych i Administracji pismem z dnia 23 grudnia 2024 r., znak: DOLiZK-ZK.5412.6.2024(5) z upoważnienia Ministra uzgodnił dokument, a generał Wiesław Kukuła, Szef Sztabu Generalnego Wojska Polskiego pismem z dnia 19 marca 2025 r., znak sprawy (EZD) IK: 2819921 przekazał, że nie wnosi uwag i propozycji do przedmiotowego projektu. Tym samym dokument uznaje się za uzgodniony.

**KRAJOWY PLAN
ZWALCZANIA
ZAGROŻEŃ I ZANIECZYSZCZEŃ
ŚRODOWISKA MORSKIEGO**

GDYNIA 2025

Wszelkie uwagi i propozycje dotyczące treści
Krajowego Planu Zwalczania Zagrożeń i Zanieczyszczeń
Środowiska Morskiego

Należy kierować pisemnie pod adres

Morska Służba Poszukiwania i Ratownictwa

ul. Hryniewickiego 10

81-340 Gdynia

Tel. (48) 58 661 52 22

Fax. (48) 58 620 53 38

e-mail: office@sar.gov.pl

Spis treści

LISTA ADRESATÓW	12
KARTA ZMIAN	14
SŁOWNIK POJĘĆ I DEFINICJI	16
Definicje.....	16
Skróty.....	19
CZĘŚĆ OGÓLNA - CELE I ZADANIA KRAJOWEGO PLANU	26
1. Wstęp	26
2. Podstawy prawne działań na morzu.....	27
3. Obszar działania objęty Krajowym Planem	27
4. Podmioty realizujące Krajowy Plan i ich zadania.....	28
5. Inicjowanie akcji zwalczania zanieczyszczeń	29
6. Określenie poziomów reagowania	29
7. Tworzenie ogólnokrajowych jednostek reagowania	31
8. Ratownictwo morskie.....	32
9. Zwalczanie zagrożeń i zanieczyszczeń na morzu	33
10. Zwalczanie zanieczyszczeń na obszarach portów	35
11. Badania szkód w środowisku i monitoring środowiska	36
12. Usuwanie skutków zanieczyszczeń na brzegu morskim	37
13. Środki masowego przekazu	38
14. Finansowanie przeciwdziałania	38
15. Prowadzenie dochodzenia	38
16. Zasady aktualizacji Krajowego Planu	39
ZAŁĄCZNIK A - ZAKRES ODPOWIEDZIALNOŚCI I ORGANIZACJA PRZECIWDZIAŁANIA	42
Podmioty uczestniczące w przeciwdziałaniu.....	42
Określenie odpowiedzialności organizacyjnej.....	42
Odpowiedzialność organizacyjna organów administracji morskiej	43
Odpowiedzialność organizacyjna MSPiR.....	45
Odpowiedzialność organizacyjna jednostek współdziałających	47
Określenie odpowiedzialności operacyjnej.....	48
Odpowiedzialność operacyjna organów administracji morskiej.....	48
Odpowiedzialność operacyjna Służby SAR	49
Kierownictwo operacyjne, nadzór operacyjny i kierownictwo taktyczne.....	51
Odpowiedzialność operacyjna jednostek współdziałających.....	51
Załącznik B – Mapa rejonów odpowiedzialności.....	61

ZAŁĄCZNIK C - UDZIELANIE POMOCY I WSPÓŁPRACA, W TYM MIĘDZYNARODOWA.....	67
CENTRUM OPERACYJNE	
ZAŁĄCZNIK D - WZORY RAPORTÓW I FORMULARZY, PROCEDURY INFORMOWANIA	73
Wstęp	73
System raportowania	74
Schematy i tabele obiegu informacji.....	75
Ośrodki wymiany informacji w korespondencji międzynarodowej	77
Zasady alarmowania i wymiany informacji w korespondencji międzynarodowej.....	78
POLLUTION REPORT POLREP	79
CECIS-MP	80
Procedury alarmowania i wymiany informacji w korespondencji międzynarodowej	81
Mobilizacja sprzętu i usług oferowanych przez EMSA	82
ZAŁĄCZNIK E - POZIOMY REAGOWANIA	85
Ogólne zasady określania poziomów reagowania	85
Stopnie przeciwdziałania.....	85
Lokalizacja przeciwdziałania.....	86
Poziom działania.....	88
ZAŁĄCZNIK F - OPERACJE ZWALCZANIA ZAGROZEŃ I ZANIECZYSZCZEŃ NA MORZU.....	89
Wstęp	89
Inicjowanie akcji	89
Monitorowanie zanieczyszczenia z powietrza	91
Morskie Centrum Zwalczenia Zanieczyszczeń - MRC	93
Organizacja Morskiego Centrum Zwalczenia Zanieczyszczeń - MRC	95
Inni członkowie Sztabu MRC	96
Działania na miejscu akcji.....	98
Organizacja łączności.....	99
Procedury prowadzenia akcji przeciwdziałania.....	101
Proces decyzyjny podczas akcji zwalczania zanieczyszczeń	105
ZAŁĄCZNIK G - SZKOLENIA I ĆWICZENIA	113
Cel i zakres szkoleń	113
Ćwiczenia.....	114
Planowanie ćwiczeń	115
ZAŁĄCZNIK H - WYKAZ SIŁ I ŚRODKÓW	117
H.1. STATKI ZWALCZANIA ROZLEWÓW OLEJOWYCH	117
H.2. SAMOLOTY I ŚMIGŁOWCE	127

H.3. ZESPOŁY RATOWNICZE (MSPiR)	128
H.4. WYPOSAŻENIE SPECJALISTYCZNE (MSPiR)	129
H.5. MECHANICZNE WYPOSAŻENIE DO ZBIERANIA OLEJU	130
H.6. ZBIORNIKI DO MAGAZYNOWANIA ZANIECZYSZCZEŃ.....	131
H.7. BAZA SPRZĘTOWA EMSA	132
ZAŁĄCZNIK K – LISTA ADRESÓW KONTAKTOWYCH	149
K.1. – KONTAKTY MIĘDZYNARODOWE OPERACYJNE (24 h)	149
K.2. KONTAKTY MIĘDZYNARODOWE INFORMACYJNE – dostępne od poniedziałku do piątku w godzinach roboczych	151
K.3. KONTAKTY KRAJOWE OPERACYJNE (24 godz.).....	153
K.4. KONTAKTY KRAJOWE INFORMACYJNE.....	155
ZAŁĄCZNIK L – Zagospodarowanie Odpadów zaolejonych powstałych w wyniku wypadków morskich	156

LISTA ADRESATÓW

ADRESAT	Numer kopii
Minister właściwy ds. gospodarki Morskiej	1
Dowódca Operacyjny Rodzajów Sił Zbrojnych (DO RSZ)	2
Dowódca Centrum Operacji Morskich – Dowódca Komponentu Morskiego (COM DKM)	3
Komendant Morskiego Oddziału Straży Granicznej	4
Wojewoda Pomorski	5
Wojewoda Warmińsko-Mazurski	6
Wojewoda Zachodniopomorski	7
Dyrektor Urzędu Morskiego w Gdyni	8
Dyrektor Urzędu Morskiego w Szczecinie	9
Pomorski Komendant Wojewódzki Państwowej Straży Pożarnej	10
Warmińsko-Mazurski Komendant Wojewódzki Państwowej Straży Pożarnej	11
Zachodniopomorski Komendant Wojewódzki Państwowej Straży Pożarnej	12
LOTOS Petrobaltic S.A.	13
Prezes Wyższego Urzędu Górniczego	14
Morska Służba Poszukiwania i Ratownictwa	15

KARTA ZMIAN

[illegible]

SŁOWNIK POJĘĆ I DEFINICJI

Definicje

Akcja przeciwdziałania	Oznacza jakąkolwiek akcję podjętą w celu zabezpieczenia, zmniejszenia, monitorowania lub zwalczania zanieczyszczenia. W tym znaczeniu niepodjęcie akcji ratowniczej jest również akcją przeciwdziałania.
Dowodzenie operacyjne	Oznacza całkowite zarządzanie i kontrolę krajowej akcji przeciwdziałania.
Dowództwo taktyczne	Oznacza kierowanie i nadzorowanie wykonywania specyficznych zadań przez wydzielone zespoły uderzeniowe, inne zespoły lub jednostki, przebywające w rejonie operacji przeciwdziałania. W poszczególnych rejonach odpowiedzialności stosowane jest zwierzchnictwo sprawowane przez OSC, SOSC, NOSC oraz kierowników zespołów uderzeniowych innych zespołów, jak również poszczególnych jednostek.
Incydent morski	Oznacza zdarzenie, lub kilka następujących po sobie zdarzeń, związane bezpośrednio z eksploatacją statku, w którego następstwie doszło do uszkodzenia statku, wpływającego w znacznym stopniu na jego konstrukcję, zdolności manewrowe lub eksploatacyjne, wymagającego poważnych napraw, lub wejścia statku na mieliznę, zetknięcia z dnem, uderzenia w podwodną przeszkodę, unieruchomienia statku lub zderzenia statków, pożaru, eksplozji, uderzenia w budowlę, urządzenie lub instalację, przesunięcia ładunku, uszkodzenia powstałego wskutek złej pogody, uszkodzenia przez lód, pęknięcia kadłuba lub podejrzenia uszkodzenia kadłuba, lub wyrządzenia przez statek istotnej szkody w infrastrukturze portowej, infrastrukturze zapewniającej dostęp do portów lub przystani morskich, instalacji lub budowli na morzu, powodującej poważne zagrożenie dla bezpieczeństwa statku, innych statków lub osób, lub wyrządzenia szkody w środowisku lub wywołania niebezpieczeństwa wyrządzenia takiej szkody.
Incydent zanieczyszczenia	Oznacza zdarzenie lub szereg zdarzeń o wspólnej genezie, które powodują lub mogą spowodować wylanie się oleju lub innej substancji szkodliwej i które stwarzają lub mogą stworzyć zagrożenie dla środowiska morskiego, wybrzeży morskich lub też szkodzić innym żywotnym interesom Polski i innych państw Basenu Morza Bałtyckiego oraz wymagają akcji ratowniczej lub innego przeciwdziałania.
Instalacja morska	Każda instalacja lub konstrukcja nawodna lub znajdująca się w toni morskiej, w tym przemysłowe instalacje morskie, morskie elektrownie wiatrowe oraz sztuczne wyspy.
Instytucja (organ) wiodąca	Oznacza instytucję, która zgodnie z decyzją rządu, w ramach Krajowego Planu, jest odpowiedzialna za przeciwdziałanie incydentom zanieczyszczenia.
Instytucja (organ) wspierająca	Oznacza jakąkolwiek instytucję, której przypisano specyficzne zadania, w ramach Krajowego Planu, w celu wspierania zadań wynikających z tego planu.
Kierownictwo operacyjne	We współpracy międzynarodowej oznacza całkowitą koordynację i kierownictwo sprawowane przez państwo wiodące w międzynarodowej akcji przeciwdziałania, obejmujące wydawanie poleceń i dostarczanie informacji niezbędnych do wykonywania akcji przeciwdziałania.
Komisja Helsińska	Komisja działająca na podstawie Konwencji o ochronie środowiska morskiego obszaru Morza Bałtyckiego, sporządzonej w Helsinkach dnia 19 kwietnia 1992 r.
Krajowy Plan	Oznacza niniejszy Krajowy Plan Zwalczania Zagrożeń i Zanieczyszczeń Środowiska Morskiego.

Morska elektrownia wiatrowa	Oznacza każdą stałą lub pływającą instalację lub konstrukcję znajdującą się na pełnym morzu lub przybrzeżną, związaną z wytwarzaniem i przesyłaniem energii elektrycznej produkowanej w morskich elektrowniach wiatrowych.
Obszary wybrzeża	Oznaczają brzeg morski ograniczony od strony morza linią brzegową mierzoną powyżej niskiego stanu wody, obejmujące plaże i mokradła, niestanowiące polskich obszarów morskich.
Odpowiedzialna władza operacyjna	Oznacza wyznaczoną kompetentną instytucję mającą odpowiedzialność operacyjną w sprawach związanych z incydentami zanieczyszczenia i zanieczyszczeniami eksploatacyjnymi.
Odpowiedzialna władza rządowa	Oznacza wyznaczone kompetentne ministerstwo mające polityczną i administracyjną odpowiedzialność w sprawach związanych z incydentami zanieczyszczenia i zanieczyszczeniami eksploatacyjnymi.
Olej	Oznacza ropę naftową w każdej postaci łącznie z ropą surową, olejem paliwowym, szlamem, odpadami olejowymi oraz produktami rafinacji, jak również wytwarzane mineralne produkty olejowe, np. „Orimulsion.”
Ośrodek dyżurny urzędu morskiego	Ośrodki urzędów morskich pełniące 24 godzinny dyżur. Są one zlokalizowane odpowiednio: - Urząd Morski w Gdyni – VTS Zatoka Gdańska, VTS Ławica Słupska - Urząd Morski w Szczecinie – VTS Świnoujście
Państwo wiodące	(Przy współpracy międzynarodowej) oznacza Państwo Stronę Konwencji Helsińskiej 1992, w którego regionie przeciwdziałania nastąpił incydent morski i które zostało wyznaczone do sprawowania kierownictwa operacyjnego we wspólnej akcji przeciwdziałania.
Polska strefa przeciwdziałania	Oznacza polskie obszary morskie w rozumieniu Ustawy z dnia 21 marca 1991 r. o obszarach morskich Rzeczypospolitej Polskiej i administracji morskiej.
Polski region przeciwdziałania	Oznacza region powiększony o te obszary morskie, które nie są polską strefą odpowiedzialności w znaczeniu umów dwustronnych, zgodnie z Przepisem 4, Załącznika VII do Konwencji Helsińskiej 1992.
Polskie obszary morskie	Zgodnie z ustawą o obszarach morskich Rzeczypospolitej Polskiej i administracji morskiej obejmują morskie wody wewnętrzne, morze terytorialne ograniczone od strony lądu linią brzegową mierzoną poniżej niskiego stanu wody oraz polską wyłączną strefę ekonomiczną określoną w umowach dwustronnych pomiędzy Rzeczpospolitą i jej sąsiadami. W znaczeniu Krajowego Planu morskie wody wewnętrzne obejmują wody osłonięte zalewów: Wiślanego i Szczecińskiego, Zatokę Pucką oraz wody portów określone od strony morza linią łączącą najdalej wysunięte w morze stałe urządzenia portowe, stanowiące integralną część systemu portowego.
Przemysłowa instalacja morska	Oznacza każdą stałą lub pływającą instalację lub konstrukcję przybrzeżną zaangażowaną w działalność poszukiwawczą, wydobywczą lub produkcyjną gazu lub oleju oraz załadunek lub przeładunek oleju lub Morską elektrownię wiatrową.
Ratownictwo morskie	Ratownictwem morskim w rozumieniu przepisów Kodeksu Morskiego jest udzielanie pomocy statkowi znajdującemu się w niebezpieczeństwie na jakichkolwiek wodach oraz ratowanie znajdującego się na nim lub pochodzącego z niego mienia, jak również ratowanie innego mienia znajdującego się na morzu niepołączonych trwale i celowo z wybrzeżem.

<i>Służba ASAR</i>	Służba Poszukiwania i Ratownictwa Lotniczego przeznaczona do prowadzenia poszukiwań i organizowania działań ratowniczych w przypadku wystąpienia sytuacji zagrażającej bezpieczeństwu statku powietrznego oraz udzielaniu pomocy załogom i pasażerom oraz innym osobom poszkodowanym w wyniku zdarzeń lotniczych, bez względu na przynależność państwową tych statków i osób.
<i>Służba SAR</i>	Morska Służba Poszukiwania i Ratownictwa z siedzibą w Gdyni. Państwowa jednostka budżetowa podległa bezpośrednio ministrowi właściwemu ds. gospodarki morskiej, powołana do życia 1 stycznia 2002 r. ustawą o bezpieczeństwie morskim.
<i>Substancje szkodliwe</i>	Oznaczają jakiegokolwiek wprowadzone przez człowieka, bezpośrednio lub pośrednio do morza, substancje, również olejowe, które mogą stwarzać zagrożenie dla zdrowia ludzkiego, niszczyć żywe zasoby i morskie ekosystemy, stwarzać utrudnienia w dozwolonym użytkowaniu morza łącznie z rybołówstwem, pogarszać jakość użytkowanej wody morskiej oraz prowadzić do zmniejszenia walorów rekreacyjnych morza.
<i>Zanieczyszczenie eksploatacyjne</i>	Jest zanieczyszczeniem będącym rezultatem bieżącej eksploatacji statku, instalacji morskiej lub terminalu przeładunkowego nie spowodowane wypadkiem.
<i>Zanieczyszczenie morza</i>	W świetle definicji przyjętych w Konwencji Helsińskiej zanieczyszczeniem morza jest wprowadzenie przez człowieka bezpośrednio lub pośrednio do morza, łącznie z ujściem rzek, substancji lub energii, które mogą stwarzać zagrożenie dla zdrowia człowieka, niszczyć żywe zasoby i morskie ekosystemy, stwarzać utrudnienie w dozwolonym użytkowaniu morza łącznie z rybołówstwem, pogarszać jakość wody morskiej oraz prowadzić do zmniejszenia walorów rekreacyjnych morza. Zanieczyszczenie morza może pochodzić ze statków przewożących towary masowo lub w opakowaniach, paliwa bunkrowego oraz przemysłowych instalacji morskich, jak również w niektórych przypadkach z przemysłowych instalacji lądowych.
<i>Zapobieganie</i>	Oznacza przeciwdziałanie rozlewowi oleju lub innej substancji szkodliwej w momencie zwiększonego ryzyka. Wszystkie niezbędne środki powinny być wykorzystane do zapobieżenia rozlewowi lub zmniejszenia szkód spowodowanych przez ten rozlew.
<i>Zespół</i>	Oznacza grupę personelu zdolną do wzięcia udziału w akcji jako niezależna jednostka. Mogą to być wydzielone części załóg statków, samolotów lub inne samodzielnie zorganizowane jednostki lub też personel wspomagający działania zabezpieczające na brzegu i plażach.
<i>Zespół uderzeniowy</i>	Oznacza jednostkę (jeden lub więcej statków lub samolotów) zdolnych do prowadzenia samodzielnych działań, np. zwalczania zanieczyszczeń z wykorzystaniem środków chemicznych lub ograniczania, zbierania, składowania zanieczyszczeń. Zespoły uderzeniowe działają pod kierownictwem taktycznym dowódców w miejscu akcji (OSC). W przypadku międzynarodowej akcji przeciwdziałania podlegają one zazwyczaj zwierzchnictwu narodowych dowódców na miejscu akcji (NOSC) oraz całkowitemu zwierzchnictwu taktycznemu naczelnych dowódców na miejscu akcji (SOSC).

Skróty

ARSC	Podośrodek Koordynacji Poszukiwania i Ratownictwa Lotniczego (j. ang. Aeronautical Rescue Sub-center)
ASAR	Poszukiwanie i Ratownictwo Lotnicze (j. ang. Aeronautical Search and Rescue)
BC Code	Kodeks bezpiecznego przewozu stałych ładunków masowych przyjęty rezolucją IMO A.434(11)
BHMW/HOPN	Biuro Hydrograficzne Marynarki Wojennej (j. ang. Hydrographic Office of the Polish Navy)
BSR	Brzegowa Stacja Ratownicza – jednostka organizacyjna Służby SAR
CLC	Międzynarodowa Konwencja o odpowiedzialności cywilnej za szkody spowodowane zanieczyszczeniem olejami sporządzona w Brukseli dnia 29 listopada 1969
CLC Prot. 1976	Protokół z 1976 r. do Konwencji CLC 1969 (wprowadził jednostkę przeliczeniową SDR)
CLC Prot. 1992	Protokół sporządzony w Londynie dnia 27 listopada 1992 r. w sprawie zmiany Międzynarodowej Konwencji o odpowiedzialności cywilnej za szkody spowodowane zanieczyszczeniem olejami sporządzonej w Brukseli dnia 29 listopada 1969
CZK	Centrum Zarządzania Kryzysowego – siedziba sztabu kryzysowego funkcjonująca na szczeblu gminy, powiatu i województwa.
DUM	Dyrektor Urzędu Morskiego – dyrektor właściwego terytorialnie urzędu morskiego lub urzędu morskiego, który zainicjował akcję przeciwdziałania
EAS	(j. ang Equipment Assistance Service) serwis specjalistycznego sprzętu przeciwrozlewowego jaki oferowany jest państwom członkowskim UE przez EMSA
EEZ	Wyłączna Strefa Ekonomiczna (j. ang. Exclusive Economic Zone)
EmS	Procedury ratownicze dla statków przewożących towary niebezpieczne (j. ang. Emergency Schedules)
EMSA	Europejska Agencja Bezpieczeństwa Morskiego (j. ang European Maritime Safety Agency) – agencja UE odpowiedzialna za sprawy związane z bezpieczeństwem morskim w tym również za zwalczanie zanieczyszczeń środowiska morskiego.
ETV	Holownik awaryjny (j. ang. Emergency Towing Vessel)
FUND 1971	Międzynarodowa Konwencja o ustanowieniu międzynarodowego funduszu odszkodowań za szkody spowodowane zanieczyszczeniem olejami sporządzona w Brukseli 18 grudnia 1971 r.
FUND Prot. 1976	Protokół z 1976 r., do Konwencji FUND (jak CLC Prot. 1976).
FUND Prot. 1992	Protokół sporządzony w Londynie dnia 27 listopada 1992 r. w sprawie zmiany Międzynarodowej Konwencji o ustanowieniu Międzynarodowego funduszu odszkodowań za szkody spowodowane zanieczyszczeniem olejami sporządzonej w Brukseli 18 grudnia 1971 r.

GMDSS	Światowy Morski System Łączności Alarmowej i Bezpieczeństwa (j. ang. Global Maritime Distress and Safety System)
HELCOM	Komisja Helsińska działająca na podstawie Konwencji o ochronie środowiska morskiego obszaru Morza Bałtyckiego, sporządzonej w Helsinkach dnia 9 kwietnia 1992 r.
HOO	Szef Operacji Zwalczania Zanieczyszczeń na Morzu (j. ang. Head of Operations)
HRC	Centrum akcji ratowniczej w porcie (j. ang. Harbour Response Center) powoływany przez podmiot zarządzający portem i działający w oparciu o lokalny plan ratowniczy.
IGC Code	Międzynarodowy kodeks budowy i wyposażenia statków przewożących skroplone gazy luzem przyjęty rezolucją IMO MSC.5 (48)
IMSBC Code	Międzynarodowy kodeks bezpiecznego przewozu stałych ładunków masowych, przyjęty rezolucją IMO MSC.268(85)
IMDG Code	Międzynarodowy morski kodeks towarów niebezpiecznych przyjęty rezolucją IMO MSC.122(75)
IMO	Międzynarodowa Organizacja Morska (j. ang. International Maritime Organization).
INF Code	Międzynarodowy Kodeks bezpiecznego przewozu statkami napromienionego paliwa jądrowego, plutonu i wysoko promieniotwórczych odpadów przyjęty rezolucją IMO MSC 88.(71), jako poprawka do Międzynarodowej Konwencji o bezpieczeństwie życia na morzu (SOLAS 1974)
INMARSAT	Międzynarodowa spółka telekomunikacyjna zapewniająca łączność satelitarną wg systemu GMDSS
IOPC Funds	Międzynarodowy Fundusz Odszkodowawczy (j. ang. International Oil Pollution Compensation Funds)
INTERVENTION 1969	Międzynarodowa Konwencja dotycząca interwencji na morzu pełnym w razie zanieczyszczenia olejami sporządzona w Brukseli dnia 29 listopada 1969
INTERVENTION Prot. 1973	Protokół dotyczący interwencji na morzu pełnym w razie zanieczyszczenia substancjami innymi niż olej podpisany w Londynie dnia 2 listopada 1973 r.
ITOPF	(j. ang. International Tanker Owners Pollution Federation Limited) – międzynarodowa organizacja powołana w imieniu właścicieli tankowców w celu promowania skutecznej reakcji na rozlewy substancji ropopochodnych oraz innych niebezpiecznych substancji do morza.
SK KG PSP	Stanowisko Kierowania Komendanta Głównego Państwowej Straży Pożarnej – Międzynarodowy Punkt Kontaktowy w sprawach ratownictwa i ochrony ludności, funkcjonujące w strukturach Komendy Głównej Państwowej Straży Pożarnej
KKON	Krajowy Koordynator Ostrzeżeń Nawigacyjnych – BHMW
LOF 2020	(j. ang. – Lloyd's Standard Form of Salvage Agreement) Standardowa umowa o ratownictwo mienia zatwierdzona i opublikowana przez Radę Lloyd's, która jest najczęściej stosowaną tego typu umową na świecie.

MARPOL 73/78	Międzynarodowa konwencja o zapobieganiu zanieczyszczaniu morza przez statki, 1973, sporządzona w Londynie dnia 2 listopada 1973 r., zmieniona Protokołem uzupełniającym, sporządzonym w Londynie dnia 17 lutego 1978 r.
MFAG	Wytyczne pierwszej pomocy medycznej dla incydentów związanych z towarami niebezpiecznymi. (j. ang. Medical First Aid Guide).
MOSG	Morski Oddział Straży Granicznej
MPNCP	Narodowy Punkt Kontaktowy w sprawach zagrożeń i zanieczyszczeń morza (j. ang. Marine Pollution National Contact Point)
MRCK (MRCC)	Morskie Ratownicze Centrum Koordynacyjne – punkt koordynacyjny dla akcji SAR, siedziba MPNCP
MRC	Morskie Centrum Zwalczania Zanieczyszczeń (j. ang. Marine Response Center)
MSI	Morskie informacje dotyczące bezpieczeństwa (j. ang. Maritime Safety Information)
MW	Marynarka Wojenna
NAVAREA	Nazwa obszaru światowej służby ostrzeżeń nawigacyjnych (j. ang. NAVigational AREA)
NAVTEX	Automatyczny system wąskopasmowej telegrafii z wydrukiem bezpośrednim, nadający ostrzeżenia nawigacyjne, meteorologiczne oraz pilne informacje dla statków, na częstotliwości 518 kHz (w języku angielskim) oraz na częstotliwości 490 kHz (w językach narodowych).
NOSC	Dowódca narodowego zespołu prowadzącego akcję na miejscu zdarzenia (j. ang. National On Scene Commander)
NOAA	Amerykańska Federalna Administracja Oceaniczna i Atmosferyczna, (j. ang National Oceanic and Atmospheric Administration).
OD KSON	Operator Dyżurny Krajowego Systemu Ostrzeżeń Nawigacyjnych będący służbą dyżurną podległą Krajowemu Koordynatorowi Ostrzeżeń Nawigacyjnych czyli Szefowi BHMW
ON	Ostrzeżenie nawigacyjne
OPRC	Międzynarodowa Konwencja o gotowości do zwalczania zanieczyszczeń morza olejami oraz współpracy w tym zakresie (Konwencja OPRC) przyjęta w Londynie dnia 30 listopada 1990r.
OPRC/HNS Prot	Protokół z 15 marca 2000 r. przyjęty w Londynie, do Konwencji OPRC w sprawie gotowości do zwalczania zanieczyszczeń morza niebezpiecznymi i szkodliwymi substancjami oraz współpracy w tym zakresie (Protokół OPRC-HNS).
OSC	Dowódca akcji na miejscu jej prowadzenia (j. ang. On Scene Commander)
P & I Club	Klub będący członkiem Międzynarodowego Stowarzyszenia Klubów Odpowiedzialności Cywilnej Armatora, (j. ang. – protection and indemnity)
POLREP	System przekazywania meldunków o zagrożeniach i zanieczyszczeniach morza stosowany w korespondencji międzynarodowej.
PSP	Państwowa Straż Pożarna

RC	Dowódca akcji międzynarodowej akcji ratowniczej, w której Polska jest stroną wiodącą. Funkcję tę pełni Dyrektor Służby SAR.
SG	Straż Graniczna
(Akcja) SAR	Akcja poszukiwawcza i ratownicza, (j. ang. search and rescue)
SCU	Centrum Operacji Ratowania Mienia (j. ang. Salvage Control Unit)
SOLAS	Międzynarodowa Konwencja o bezpieczeństwie życia na morzu, 1974, sporządzona w Londynie dnia 1 listopada 1974 r. (Dz. U. z 1984 r. nr 61, poz. 318) oraz Poprawki do Międzynarodowej konwencji o bezpieczeństwie życia na morzu, 1974, uchwalona przez Międzynarodową Organizację Morską w dniu 13 grudnia 2002 r.
SOPEP	Okrętowy Plan Zapobiegania Rozlewom Olejowym (j. ang. Shipboard Oil Pollution Emergency Plan)
SOSC	Naczelný dowódca międzynarodowej akcji w miejscu jej prowadzenia (j. ang. Supreme On Scene Commander)
SRC	Centrum zwalczanie zanieczyszczeń na brzegu, (j. ang. Shore Response Center)
SRR	Strefa odpowiedzialności za ratowanie życia na morzu (j. ang. Search and Rescue Region)
SWIBŻ	System Wymiany Informacji Bezpieczeństwa Żeglugi
UNCLOS	Konwencja Narodów Zjednoczonych o prawie morza sporządzona w Montego Bay dnia 10 grudnia 1982 r. W dniu 28 lipca 1994 r. w Nowym Jorku. Zgromadzenie Ogólne ONZ przyjęło tekst Porozumienia w sprawie implementacji części XI konwencji, podpisane w dniu następnym, tj. dnia 29 lipca 1994 r.
Numer UN	Czterocyfrowy kod identyfikacyjny dla substancji i produktów niebezpiecznych.
VTS	System Kontroli Ruchu Statków (j. ang. Vessel Traffic Service)
WWNWS	Światowy System Ostrzeżeń Nawigacyjnych (j. ang. World Wide Navigational Warning Service)

I

CZĘŚĆ OGÓLNA

CZĘŚĆ OGÓLNA - CELE I ZADANIA KRAJOWEGO PLANU

1. Wstęp

- 1.1. Konwencja „O prawie morza” (UNCLOS 1982)¹² - nadaje suwerenne prawa w dziedzinie eksploatacji zasobów w wyłącznej strefie ekonomicznej oraz zobowiązuje państwa nadbrzeżne do ochrony i zachowania środowiska morskiego. Niniejszy Plan jest jednym ze środków, które umożliwiają Rzeczypospolitej Polskiej realizację powyższego zobowiązania.
- 1.2. Celem Krajowego Planu Zwalczania Zagrożeń i Zanieczyszczeń Środowiska Morskiego zwanego dalej „Krajowym Planem” jest umożliwienie szybkiej i skutecznej akcji ratowniczej w przypadku incydentu, który zagraża lub może zagrazić środowisku morskiemu w polskim obszarze odpowiedzialności lub też w inny sposób zagraża interesom Rzeczypospolitej Polskiej.
- 1.3. W przypadku każdego incydentu morskiego podstawowym zadaniem państwa jest ratowanie życia ludzkiego na morzu, kolejnym jest ochrona życia i zdrowia ludzi oraz środowiska morskiego i przylegającego doń lądu. W Rzeczypospolitej Polskiej funkcjonuje szereg instytucji i organizacji, które statutowo, lecz w różny sposób, realizują podstawowe zadania państwa. Zadaniem niniejszego planu jest określenie odpowiedzialności oraz podział zadań w przypadku zdarzenia, którego skutki niezależnie od źródła pochodzenia powodują lub mogą powodować zagrożenie dla środowiska morskiego.
- 1.4. Plan uwzględnia nadrzędność Planu Akcji Poszukiwawczych i Ratowniczych (Planu SAR). W zakresie ochrony środowiska morskiego Krajowy Plan uwzględnia następujące plany przeciwdziałania zanieczyszczeniom:
 - Okrętowe plany zapobiegania rozlewom olejowym (plan SOPEP);
 - Plany zwalczania zagrożeń i zanieczyszczeń dla wód portowych podmiotów prowadzących działalność komercyjną w granicach portów;
 - Plany zwalczania zagrożeń i zanieczyszczeń dla wód portowych podmiotów zarządzających portem lub przystanią;
 - Plany podmiotów prowadzących działalność poza obszarami portów, w szczególności przemysłowych instalacji morskich związanych z poszukiwaniem i wydobywaniem ropy naftowej i gazu. W tym przypadku Krajowy Plan funkcjonuje jako plan zewnętrzny w rozumieniu dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2013/30/UE z dnia 30 czerwca 2013 r. w sprawie bezpieczeństwa działalności związanej ze złożami ropy naftowej i gazu ziemnego na obszarach morskich³.

Postanowienia Krajowego Planu uzupełniane są następującymi dokumentami planistycznymi:

- Portowymi planami zwalczania zagrożeń i zanieczyszczeń, do opracowania których zobowiązane są podmioty zarządzające portem lub przystanią morską oraz podmioty prowadzące działalność i użytkujące nabrzeże w granicach portu morskiego lub przystani morskiej, których działalność może powodować zagrożenie zanieczyszczenia wód portowych⁴;
- Planami zwalczania rozlewów olejowych i likwidacji zagrożeń dla środowiska opracowane przez podmioty prowadzące działalność polegającą na poszukiwaniu, rozpoznawaniu lub wydobywaniu węglowodorów ze złóż w granicach obszarów morskich Rzeczypospolitej Polskiej;
- Planem udzielania miejsca schronienia;
- Planem zwalczania zagrożeń i zanieczyszczeń brzegu morskiego;

¹ Dz.U.2002.59.543

² [Tekst konwencji – Załącznik do Dz.U. nr 59, poz. 543 z dnia 20 maja 2002 r.](#)

³ Dz.U. UE L 178/66

⁴ Dz.U.2022.poz.216 – tekst ujednolicony

KRAJOWY PLAN ZWALCZANIA ZAGROZEŃ I ZANIECZYSZCZEŃ ŚRODOWISKA MORSKIEGO

- Planem ratowania zwierząt, które ucierpiały w wyniku rozlewów olejowych;
- Plan zagospodarowania odpadów z rozlewów olejowych powstałych na skutek wypadków morskich.

Plany te zawierają szczegółowe informacje dotyczące reagowania w przypadku zdarzeń zagrażających środowisku, określają zasady wzajemnej współpracy i wraz z Krajowym Planem stanowią podstawę narodowego systemu przeciwdziałania zagrożeniom i zanieczyszczeniom na morzu.

2. Podstawy prawne działań na morzu

Załącznik A - Zakres odpowiedzialności i organizacja przeciwdziałania

- 2.1. Krajowy Plan stanowi realizację zobowiązań Rzeczypospolitej Polskiej wynikających z Konwencji o Ochronie Środowiska Obszaru Morskiego Morza Bałtyckiego, sporządzonej w Helsinkach dnia 9 kwietnia 1992 roku zwanej dalej „Konwencją Helsińską”⁵, Międzynarodowej Konwencji o gotowości do zwalczania zanieczyszczeń morza olejami oraz współpracy w tym zakresie, przyjętej w Londynie dnia 30 listopada 1990 r. zwanej dalej „Konwencją OPRC”⁶ oraz Protokołu w sprawie gotowości do zwalczania zanieczyszczeń morza niebezpiecznymi i szkodliwymi substancjami oraz współpracy w tym zakresie, przyjętego w Londynie dnia 15 marca 2000 r., zwanego dalej „Protokołem OPRC-HNS”⁷.
- 2.2. Krajowy Plan uwzględnia dyrektywę Parlamentu Europejskiego i Rady 2013/30/UE z dnia 12 czerwca 2013 r. w sprawie bezpieczeństwa działalności związanej ze złożami ropy naftowej i gazu ziemnego na obszarach morskich oraz zmiany dyrektywy 2004/35/WE, zwana dalej „dyrektywą offshore”.
- 2.3. Ustawa z dnia 16 marca 1995 r. o zapobieganiu zanieczyszczaniu morza przez statki⁸.
Artykuł 25 ustawy uprawnia ministra właściwego ds. gospodarki morskiej do podjęcia niezbędnych środków w celu zapobieżenia, ograniczenia lub usunięcia poważnego i bezpośredniego niebezpieczeństwa grożącego polskim wybrzeżom lub związanym z nim interesom, powstałego na skutek zanieczyszczenia lub zagrożenia zanieczyszczeniem morza.
- 2.4. Sposób organizacji, jednostki współdziałające w zakresie zwalczania zagrożeń na morzu oraz podmiot właściwy do opracowania Krajowego Planu, a także jego elementy składowe określa Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 8 sierpnia 2017 r. w sprawie sposobu organizacji zwalczania zagrożeń i zanieczyszczeń na morzu⁹.

3. Obszar działania objęty Krajowym Planem

Załącznik B – Mapa rejonu odpowiedzialności.

Załącznik C – Udzielanie pomocy i współpraca, w tym międzynarodowa.

- 3.1. Obszar działania Krajowego Planu obejmuje polskie obszary morskie określone ustawą z dnia 21 marca 1991 r. o obszarach morskich Rzeczypospolitej Polskiej i administracji morskiej¹⁰ i obejmuje przeciwdziałanie wszystkim incydentom, których skutki zagrażają lub mogą zagrozić obszarom morskim Rzeczypospolitej Polskiej.
- 3.2. Mapa umieszczona w Załączniku B ilustruje polską strefę odpowiedzialności za ochronę środowiska morskiego - (EEZ) oraz strefę odpowiedzialności w operacjach poszukiwania i ratownictwa (SRR).

⁵ Dz.U.2000.28.346

⁶ Dz.U.2004.36.323

⁷ Dz.U.2007.167.1173

⁸ Dz.U.1995.47.243 - tekst ujednolicony

⁹ Dz.U.2022.216 – tekst ujednolicony

¹⁰ Dz.U.1991.32.131 - tekst ujednolicony

4. Podmioty realizujące Krajowy Plan i ich zadania

Załącznik A – Zakres odpowiedzialności i organizacja przeciwdziałania.

- 4.1. Kapitan (właściciel) statku lub operator instalacji morskiej, który spowodował zagrożenie lub zanieczyszczenie morza jest obowiązany podjąć w miarę możliwości natychmiastowe działania mające na celu likwidację zagrożenia.

Kapitan Portu na obszarze mu podległym, działając w sposób określony przez właściwego terytorialnie Dyrektora Urzędu Morskiego, jest inicjatorem i koordynatorem akcji zwalczania zagrożeń i zanieczyszczeń prowadzonej przez wyspecjalizowane jednostki.

Na obszarze portu wojennego inicjatorem i koordynatorem zwalczania zagrożeń i zanieczyszczeń jest Komendant Portu Wojennego, działając w sposób określony przez Dowódcę Operacyjnego Rodzajów Sił Zbrojnych. W przypadku, gdy rozmiar zanieczyszczenia lub zagrożenia przekracza możliwości przeciwdziałania ww. jednostek i wymagane jest użycie dodatkowych środków, w oparciu o decyzję administracji morskiej uruchamiane są siły Służby SAR oraz inne siły objęte Krajowym Planem.

- 4.2. W realizacji zadań mających na celu zwalczanie zagrożeń i zanieczyszczeń na morzu uczestniczą:
- Organy administracji morskiej;
 - Służba SAR;
 - Armator i kapitan statku, który spowodował zagrożenie lub zanieczyszczenie morza;
 - Kierownik instalacji morskiej, która spowodowała zagrożenie lub zanieczyszczenie morza;
 - Inne jednostki współdziałające.
- 4.3. Krajowy Plan określa warunki, w których Służba SAR oraz jednostki współdziałające są obowiązane do podjęcia działań oraz udzielenia wsparcia w zakresie doradztwa, sprzętu i zasobów ludzkich.
- 4.4. Do podejmowania decyzji w zakresie swoich kompetencji, określonych w Załączniku A, uprawnieni są:
- Właściwy terytorialnie dyrektor urzędu morskiego lub jego zastępca działający jako Dyrektor Urzędu Morskiego (DUM);
 - Szef operacji zwalczania zanieczyszczeń na morzu – Dyrektor Służby SAR lub jego zastępca;
 - Dowodzący specyficznym rodzajem akcji np. poszukiwania i ratownictwa.
- 4.5. W zakresie realizacji Krajowego Planu podział kompetencji i zadań z nich wynikających jest następujący:
- Służba SAR jest odpowiedzialna za wykonywanie zadań zwalczania zagrożeń i zanieczyszczeń na morzu;
 - w przypadku konieczności wynikającej z potrzeb akcji zwalczania zanieczyszczeń Służba SAR współdziała z jednostkami organizacyjnymi określonymi w §16. Rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 8 sierpnia 2017 r. w sprawie sposobu organizacji zwalczania zagrożeń i zanieczyszczeń na morzu¹¹;
 - DUM, na obszarze mu podległym prowadzi nadzór nad wykonywaniem zadań oraz realizuje zadania związane z zapobieganiem i zwalczaniem zagrożeń i zanieczyszczeń na morzu, określone w ustawach i rozporządzeniach;
 - Minister właściwy ds. gospodarki morskiej może w stosunku do statków o polskiej przynależności podjąć wszelkie niezbędne środki, łącznie z zatopieniem lub zniszczeniem statku.

¹¹ Dz. U. z 2022 r. poz. 216

KRAJOWY PLAN ZWALCZANIA ZAGROZEŃ I ZANIECZYSZCZEŃ ŚRODOWISKA MORSKIEGO

Do obcych statków zastosowanie mają odpowiednie postanowienia międzynarodowych konwencji o interwencji¹²;

- Minister właściwy ds. gospodarki morskiej może zwrócić się do Rady Ministrów z wnioskiem o wprowadzenie stanu klęski żywiołowej.

5. Inicjowanie akcji zwalczania zanieczyszczeń

Załącznik K – Lista adresów kontaktowych.

Załącznik D – Wzory raportów i formularzy, procedury informowania.

- 5.1. Natychmiastowe przeciwdziałanie zgłoszonemu incydentowi, który spowodował lub może spowodować zanieczyszczenie morza jest podstawą powodzenia akcji ratowniczej. Każdy incydent na morzu powinien być natychmiast zgłoszony do lokalnej służby kontroli ruchu statków (VTS) lub Morskiego Ratowniczego Centrum Koordynacyjnego (MRCK Gdynia) bezpośrednio lub za pośrednictwem radiostacji brzegowej. Incydenty na obszarze portu zgłaszane są do kapitana portu. Wszystkie awarie lądowych instalacji przemysłowych, których skutki mogą powodować zanieczyszczenie obszarów morskich zgłaszane są poprzez właściwe terytorialnie centrum zarządzania kryzysowego do dyrektora urzędu morskiego i właściwe terytorialnie centrum VTS.
- 5.2. Statki i instalacje morskie znajdujące się w polskich obszarach morskich zobowiązane są do powiadomienia o incydencie w formie odpowiedniego raportu. Zakres i wymagana zawartość raportów są szczegółowo określona w Załączniku D - Wzory raportów i formularzy, procedury informowania.
- 5.3. W przypadku braku odpowiedniego raportu odbiorca powiadomienia komunikuje się ze statkiem (instalacją morską) w celu ustalenia następujących informacji:
 - ustalenia natury incydentu;
 - liczby ludzi na pokładzie;
 - określenia zagrożeń dla ludzi i sprzętu;
 - typu, rozmiaru i nazwy statku lub instalacji;
 - identyfikacji właściciela lub operatora;
 - precyzyjnego określenia pozycji, kursu, prędkości, sąsiedztwa innych statków; instalacji morskich, odległości od wód płytkich i brzegu;
 - informacji o ładunku, paliwie bunkrowym i określeniu, które z nich są szkodliwe;
 - konstrukcyjnej i mechanicznej integralności statku;
 - warunków pogodowych i stanu morza;
 - potrzebie pomocy;
 - podjętych środkach przeciwdziałania.
- 5.4. Na podstawie otrzymanego raportu lub po uzyskaniu informacji określonych w pkt. 5.3., odbiorca powiadomienia generuje w Systemie Wymiany Informacji Bezpieczeństwa Żeglugi (SWIBŻ) zdarzenie o zagrożeniu zanieczyszczeniem (niezależnie od stanu wiedzy o rodzaju skażenia) i powiadamia właściwego terytorialnie dyrektora urzędu morskiego, który podejmuje działania zgodnie z zakresem swoich kompetencji.

6. Określenie poziomów reagowania

Załącznik D – Wzory raportów i formularzy, procedury informowania

Załącznik E – Poziomy reagowania

¹² Międzynarodowa Konwencja dotycząca interwencji na morzu pełnym w razie zanieczyszczenia olejami, sporządzona w Brukseli dnia 29 listopada 1969 r. (Dz.U.1976.35.207). oraz protokół dotyczący interwencji na morzu pełnym w razie zanieczyszczenia morza substancjami innymi niż olej, podpisany w Londynie dnia 2 listopada 1973 r. (Dz.U.1984.24.116).

Opcje działania oraz czynniki podejmowania decyzji

6.1. Właściwy terytorialnie dyrektor urzędu morskiego (DUM), biorąc pod uwagę rodzaj i stopień zagrożenia lub zanieczyszczenia, w pierwszym rzędzie podejmuje decyzję o wymaganej skali przeciwdziałania (lokalnej, regionalnej lub ogólnokrajowej). Kieruje się przy tym następującą zasadą hierarchii celów:

- pierwszym zadaniem jest zapobieganie dalszemu powstawaniu zanieczyszczenia;
- drugim zadaniem jest minimalizacja rozmiarów zanieczyszczenia;
- trzecim zadaniem jest usuwanie skutków zanieczyszczenia.

6.2. Dla potrzeb planu poziom reagowania określa się następująco:

- poziom lokalny obejmuje działania objęte planem lokalnym, niewymagające interwencji z użyciem dodatkowych sił i środków;
- poziom regionalny obejmuje działania w ramach obszaru morskiego, podległego właściwemu terytorialnie dyrektorowi urzędu morskiego, wymagające interwencji sił i środków Służby SAR lub innej wyspecjalizowanej jednostki organizacyjnej;
- poziom ogólnokrajowy obejmuje działania obejmujące obszary morskie, podległe więcej niż jednemu dyrektorowi urzędu morskiego. W tym przypadku obowiązuje zasada, że nadzór nad akcją przeciwdziałania sprawuje ten dyrektor urzędu morskiego, w którego obszarze administracyjnym miał miejsce incydent powodujący zagrożenie lub zanieczyszczenie.

Krajowy Plan nie wyznacza sztywnych reguł wyboru pomiędzy skalą lokalną, a regionalną i ogólnokrajową, tym nie mniej DUM może zainicjować przeciwdziałanie regionalne lub ogólnokrajowe w następujących przypadkach:

- incydent może wywołać eskalację zagrożenia wymagającą wielokierunkowej akcji ratowniczej;
- rozlew oleju lub innej substancji szkodliwej wymaga specyficznych działań ratowniczych;
- rozlew oleju lub innej substancji szkodliwej z przemysłowej instalacji morskiej wymaga zaangażowania poważnych środków, a posiadany potencjał techniczny i organizacyjny operatora instalacji jest niewystarczający;
- rozlew oleju lub innej substancji szkodliwej na obszarze portu wymaga zaangażowania środków przekraczających możliwości własne portu;
- terytorialny organ administracji samorządowej zwróci się o użycie sił ogólnokrajowych, ponieważ środki własne są niewystarczające.

6.3. Dyrektor Urzędu Morskiego, w celu określenia poziomu reagowania, bierze pod uwagę wykorzystanie następujących własnych, lokalnych, regionalnych lub ogólnokrajowych środków do zwalczania zagrożeń i zanieczyszczeń:

- zwiadu satelitarnego lub lotniczego;
- rozpoznania rejonu zagrożenia;
- inspekcji statku;
- dostępnych sił i środków w rejonie w tym:
 - specjalistycznych statków i sprzętu do zwalczania zanieczyszczeń;
 - środków chemicznych do dyspersji zanieczyszczenia;
- wykorzystania prawnych możliwości interwencji;
- wnioskowania o ustanowienie kontroli powietrznej w pobliżu miejsca akcji;
- ograniczenia lub wprowadzenia zakazu żeglugi na określonym akwenie.

Działania podejmowane w przypadku zainicjowania akcji ratowniczej

6.4. W przypadku akcji ratowniczej o skali lokalnej, osoba upoważniona przez Dyrektora Urzędu Morskiego nadzoruje jej wykonywanie zgodnie z obowiązującym planem lokalnym. Osoba ta może zwrócić się do lokalnych jednostek zwalczania zanieczyszczeń służby SAR bezpośrednio lub poprzez

KRAJOWY PLAN ZWALCZANIA ZAGROZEŃ I ZANIECZYSZCZEŃ ŚRODOWISKA MORSKIEGO

Morskie Ratownicze Centrum Koordynacyjne w Gdyni (MRCK) lub Morskie Pomocnicze Centrum Koordynacyjne w Świnoujściu (MPCK), które podejmują decyzję o skierowaniu do działań odpowiednich jednostek. Sprawca zanieczyszczenia lub podmiot realizujący zadania zwalczania zanieczyszczeń na podstawie planu mogą się zwrócić bezpośrednio do jednego z ośrodków koordynacyjnych Służby SAR o udzielenie wsparcia. Zlecenie wymaga formy pisemnej. O fakcie wysłania i przyjęcia zlecenia do realizacji strony zobowiązane są do powiadomienia DUM lub osoby upoważnionej. Ma to szczególne znaczenie, w przypadku zaangażowania sił i środków Służby SAR, które mogą spowodować ograniczenie gotowości do realizacji innych zadań.

- 6.5. W przypadku poważnego zagrożenia lub zanieczyszczenia wymagającego zaangażowania środków regionalnych lub ogólnokrajowych, DUM podejmuje decyzję o podjęciu działań przez Służbę SAR, rozszerzeniu lub zawieszeniu akcji ratowniczej. Jego zadaniem jest również powiadomienie ministra właściwego ds. gospodarki morskiej oraz w zależności od potrzeb zarządza i koordynuje specyficzne rodzaje akcji np. holowania awaryjnego.

W przypadku, gdy z rodzaju i stopnia zagrożenia środowiska morskiego albo przebiegu działań zmierzających do zwalczania zanieczyszczenia morza wynika możliwość zanieczyszczenia brzegu morskiego lub zagrożenia życia lub zdrowia w rejonie nadmorskim, DUM jest zobowiązany powiadomić o tym niezwłocznie właściwego wojewodę, właściwego regionalnego dyrektora ochrony środowiska oraz właściwego wojewódzkiego inspektora ochrony środowiska w celu podjęcia przez nich działań zapobiegawczych na lądzie.

- 6.6. Inspektor operacyjny MRCK powiadamia Dyrektora Służby SAR lub jego zastępcę. Powiadomiona osoba działająca jako Szef Operacji Zwalczania Zanieczyszczeń na Morzu (HOO) zwołuje innych członków sztabu, tworzących Morskie Centrum Zwalczania Zanieczyszczeń (MRC).
- 6.7. W momencie uruchomienia akcji ratowniczej o zasięgu regionalnym, ogólnokrajowym lub międzynarodowym, skutkujących powołaniem centrów kierowania akcją ratowniczą, DUM zobowiązany jest do przekazywania bieżącej informacji o rozwoju sytuacji do następujących ośrodków:
- minister właściwy ds. gospodarki morskiej;
 - wojewoda właściwy terytorialnie, poprzez podległe mu centrum zarządzania kryzysowego oraz właściwy terytorialnie wojewódzki inspektor ochrony środowiska (w przypadku, gdy zanieczyszczenie stwarza zagrożenie dla brzegu morskiego lub zdrowia ludności);
 - Państwa Strony Konwencji Helsińskiej, jeżeli zanieczyszczenie zagraża lub może zagrozić obszarom morskim, któregośkolwiek z tych państw;
 - Europejską Agencję Bezpieczeństwa Morskiego (EMSA) oraz Europejskie Centrum Powiadamiania Kryzysowego (ERCC) w przypadku zagrożenia poważnym zanieczyszczeniem;
 - Sekretariat Komisji Helsińskiej.

7. Tworzenie ogólnokrajowych jednostek reagowania

- 7.1. Niezależnie, lecz w sposób umożliwiający pełną komunikację, tworzone są ośrodki kierujące poszczególnymi operacjami ratowniczymi. Mogą to być centra kierujące akcją zwalczania zanieczyszczeń na morzu (MRC), akcją na terenie portu (HRC) oraz akcją na brzegu (SRC). Tworzenie wszystkich ww. centrów nie jest konieczne w każdym przypadku, lecz system przeciwdziałania objęty Krajowym Planem musi umożliwiać jednoczesne ich funkcjonowanie.
- 7.2. Powyższe ośrodki powinny być wyposażone w niezbędną liczbę linii telefonicznych, komunikację radiową, łącza internetowe, systemy wizualizacji rozwoju sytuacji, wyposażenie TV, a także wystarczającą powierzchnię dla rozmieszczenia map. Istotne jest, by wszystkie te narzędzia umożliwiały prezentację na bieżąco aktualizowanej sytuacji.
- 7.3. Centrum powinno umożliwiać organizację:
- konferencji prasowych;
 - odpraw dla przedstawicieli władzy;

- odpraw dla sztabów grup udzielających dodatkowego wsparcia.

7.4. Każdy ze sztabów wymaga obsługi zorganizowanej przez zespół administracyjny odpowiedzialny za ogólne funkcjonowanie i zapewniający:

- łączy komunikacyjne pomiędzy centrami;
- dystrybucję informacji;
- rejestrację komunikatów i ewidencję poniesionych kosztów;
- możliwość zapisu wniosków i podejmowanych decyzji;
- usługi pisanie tekstów;
- aktualizację tablic sytuacyjnych i map;
- usługi cateringowe.

8. Ratownictwo morskie

8.1. W celu ratowania statku znajdującego się w niebezpieczeństwie oraz ratowania znajdującego się na nim lub z niego pochodzącego mienia, kapitan ma prawo zawierania umów o ratownictwo w imieniu armatora. Kapitan lub armator statku mają prawo do zawierania takich umów w imieniu właściciela ładunku¹³.

8.2. W oparciu o umowę¹⁴, kapitan statku ratowniczego pełni funkcję osoby odpowiedzialnej za organizację i przebieg akcji, jako OSC. W przypadku poważnego incydentu może zachodzić konieczność utworzenia centrum operacji ratowania mienia (SCU).

8.3. Międzynarodowa konwencja o ratownictwie morskim, przyjęta przez Międzynarodową Organizację Morską w Londynie dnia 28 kwietnia 1989 r.¹⁵ nie narusza przepisów prawa krajowego oraz konwencji międzynarodowych dotyczących działań ratowniczych przeprowadzanych przez władze publiczne lub pod ich kontrolą.

8.4. W rozumieniu ogólnych zasad prawa międzynarodowego dotyczącego ochrony brzegów, w przypadku związanych z akcją ratownictwa morskiego zdarzeń, które powodują lub mogą spowodować poważne zanieczyszczenie morza, państwo przybrzeżne zachowuje prawo do ingerowania w przebieg akcji.

8.5. Jeżeli istnieje zagrożenie poważnym zanieczyszczeniem, właściwy terytorialnie DUM zobowiązany jest ustalić, czy kapitan lub właściciel statku wyznaczyli ratownika mienia. Jeśli nie, to może zwrócić się do jednostek komercyjnych świadczących takie usługi. Działania powyższe mają na celu istotne dla dalszego przebiegu akcji ustalenie:

- czy właściciel statku zawarł umowę o ratownictwo mienia i jeśli tak, nazwę i adres kontaktowy ratownika komercyjnego;
- informacji o podjętych przez ratownika działaniach;
- jeśli ww. kontrakt nie został zawarty, DUM ma obowiązek udzielenia pomocy w znalezieniu ratownika mienia.

8.6. Minister właściwy ds. gospodarki morskiej wykorzystuje wszelkie dostępne informacje w celu ustalenia:

- czy prowadzona akcja ratownicza jest zgodna z interesem publicznym;
- dokonuje oceny prawidłowości prowadzonych działań;
- w oparciu o plany oraz prognozy ewentualnej eskalacji zagrożenia oraz w przypadku sprzeczności z interesem publicznym ma możliwość interwencji i przejęcia kontroli nad prowadzoną akcją ratowania mienia.

¹³ Ustawa z dn. 18 września 2001 r. Kodeks Morski. (Dz.U.2001.138.1545 – tekst ujednolicony)

¹⁴ Stosowana jest standardowa umowa LOF 2011 ([Lloyd's standard form of salvage agreement](#)).

¹⁵ Dz.U.2006.207.1523

9. Zwalczanie zagrożeń i zanieczyszczeń na morzu

Załącznik F – Operacje zwalczania zagrożeń i zanieczyszczeń na morzu

Morskie Centrum Zwalczania Zagrożeń i Zanieczyszczeń

- 9.1. W większości przypadków, w których zaangażowane są siły ogólnokrajowe, niezależnie od tego, czy źródłem incydentu jest statek, czy instalacja morska, Służba SAR powołuje przy MRCK Gdynia, Morskie Centrum Zwalczania Zanieczyszczeń (MRC). Do momentu powołania Szefa Operacji Zwalczania Zanieczyszczeń na Morzu (HOO) funkcję koordynatora akcji pełni inspektor operacyjny MRCK. MRC tworzą i odpowiednio działają:

- Szef Operacji Zwalczania Zanieczyszczeń na Morzu (HOO);
- sztab operacyjny HOO powołany spośród pracowników Służby SAR;
- przedstawiciel DUM w Gdyni zarządzający operacjami zwiadu lotniczego i morskiego;
- przedstawiciel kapitanatu portu, jeśli skutki incydentu dotyczyć mogą obszaru portu.

- 9.2. Szef Operacji Zwalczania Zanieczyszczeń na Morzu (HOO) ma prawo powołać innych członków MRC.

Zwalczanie zagrożeń i zanieczyszczeń na morzu

- 9.3. HOO, biorąc pod uwagę polecenie podjęcia działań oraz informacje otrzymane od DUM, dotyczące akcji ratowania mienia, podejmuje działania polegające na:

- ocenie zagrożenia i jego monitorowaniu;
- ograniczeniu rozlewu;
- zbieraniu zanieczyszczenia z powierzchni morza;
- neutralizacji lub rozproszeniu zanieczyszczenia.

Jeśli warunki na to pozwalają HOO uzgadnia z DUM następujące metody przeciwdziałania:

- rozładunek awaryjny;
- zastosowanie chemicznych środków dyspergujących¹⁶;
- zastosowanie chemicznych środków neutralizujących¹⁷

- 9.4. Celem każdej operacji zwalczania zanieczyszczeń jest minimalizacja skutków tego zanieczyszczenia (w aspekcie ochrony środowiska, ekologicznym, socjalnym i finansowym), MRC dokonuje wyboru spośród możliwych opcji biorąc pod uwagę:

- poważne ograniczenia w wykorzystaniu technik zwalczania na morzu;
- odległość pomiędzy miejscem zdarzenia, a linią brzegową;
- rodzaj rozlewu;
- warunki meteorologiczne i hydrologiczne;
- czas niezbędny do dostarczenia sprzętu na miejsce akcji.

- 9.5. Minister właściwy ds. gospodarki morskiej wykorzystuje wszelkie dostępne informacje w celu ustalenia, czy prowadzona akcja ratownicza jest zgodna z interesem publicznym. Dokonuje oceny prawidłowości prowadzonych działań. W oparciu o plany oraz prognozy ewentualnej eskalacji zagrożenia oraz w przypadku sprzeczności z interesem publicznym ma możliwość interwencji i przejęcia kontroli nad prowadzoną akcją zwalczania zanieczyszczeń na morzu. Każde działanie interwencyjne musi brać pod uwagę wytyczne umieszczone w Załączniku F - operacje zwalczania zagrożeń i zanieczyszczeń na morzu. W innym przypadku MRC działa za jego taktycznym przyzwoleniem.

¹⁶ Zgodnie z obowiązującymi przepisami stosowanie środków dyspergujących jest dozwolone po uzyskaniu zgody właściwego terytorialnie Dyrektora Urzędu Morskiego. Rozp. Rady Ministrów z dnia 8 sierpnia 2017r. r. w sprawie sposobu organizacji zwalczania zagrożeń i zanieczyszczeń na morzu (Dz.U.2022.216 – tekst ujednolicony).

¹⁷ Dotyczy zanieczyszczeń substancjami szkodliwymi innymi niż olej.

Przemysłowe instalacje morskie i morskie elektrownie wiatrowe

- 9.6. W przypadku incydentów dotyczących instalacji morskich, tryb postępowania określony jest wytycznymi Krajowego Planu. Cele i zadania akcji przeciwdziałania są podobne, jak w przypadku incydentów związanych z rozlewami olejowymi pochodzącymi ze statków¹⁸.
- 9.7. Zarządzający obiektem instalacji morskiej odpowiedzialny jest za podjęcie działań zgodnych z planem zwalczania rozlewów olejowych i likwidacji zagrożeń dla środowiska¹⁹. W oparciu o plan operator instalacji, w zależności od skali zagrożenia, powinien przewidzieć możliwość utworzenia centrum działań ratowniczych na lądzie pod nadzorem Szefa Operacji Ratowniczych.
- 9.8. Szef Operacji Ratowniczych, w uzgodnieniu z DUM, może w ramach Krajowego Planu bezpośrednio zwrócić się do MRCK Gdynia, z wnioskiem o wykorzystanie środków Służby SAR służących do zwalczania zanieczyszczeń na morzu. W tym przypadku współpracujące strony uzgadniają kierownictwo operacyjne.
- 9.9. Operator instalacji morskiej oraz Służba SAR mają obowiązek podjęcia działań objętych planem, polegających na ograniczeniu rozlewu i minimalizacji jego skutków dla środowiska.
- 9.10. Dyrektor urzędu morskiego sprawuje nadzór nad przebiegiem działań ratowniczych prowadzonych przez centrum działań ratowniczych podległe operatorowi instalacji morskiej. Jeżeli jest to konieczne, może polecić, w ramach przyznanych mu kompetencji, skierować do tych działań Służbę SAR i polecić przejęcie przez nią koordynacji akcji zwalczania zanieczyszczeń.
- 9.11. Członkami centrum ratowniczego są:
- Szef Operacji Ratowniczej działający w imieniu zarządzającego obiektem instalacji;
 - Przedstawiciel zarządzającego lub właściciela, lub ubezpieczyciela instalacji morskiej;
 - Przedstawiciel Prezesa Wyższego Urzędu Górniczego, który może podejmować decyzje, co do działań na instalacji morskiej, jeżeli incydent dotyczy obiektów podlegających prawu geologicznemu i górnictwu;
 - DUM lub wyznaczony przez niego przedstawiciel;
 - Przedstawiciel ministra ds. gospodarki w celu doradztwa w sprawach związanych ze strategicznym znaczeniem danej instalacji.

Wprowadzanie zakazów i ograniczeń w połowach i żegludze

- 9.12. Jeżeli wymagają tego potrzeby obronności lub bezpieczeństwa państwa:
- na morskich wodach wewnętrznych oraz na morzu terytorialnym mogą być ustanawiane strefy zamknięte dla żeglugi i rybołówstwa;
 - poza morskimi wodami wewnętrznymi i morzem terytorialnym mogą być ogłaszane strefy niebezpieczne dla żeglugi lub rybołówstwa.

Strefy, o których mowa powyżej, mogą być zamykane na stałe albo na czas określony. Czasowe przejście przez strefę zamkniętą jest możliwe po uzyskaniu zgody właściwego kierownika jednostki organizacyjnej podległej Ministrowi Obrony Narodowej lub przez niego nadzorowanej oraz Komendanta Morskiego Oddziału Straży Granicznej w odniesieniu do stref nr S-9 oraz S-GDW.

- 9.13. Wokół sztucznych wysp, konstrukcji i urządzeń lub ich zespołów, rozumianych jako grupa sztucznych wysp, konstrukcji lub urządzeń znajdujących się od siebie nie dalej niż 1000 m, właściwy terytorialnie DUM może, w drodze zarządzenia, ustanowić strefy bezpieczeństwa, sięgające nie dalej niż 500 m od każdego punktu ich zewnętrznej krawędzi, chyba że inny zasięg strefy jest dozwolony przez

¹⁸ W tym przypadku odmienne mogą być sposoby przeciwdziałania, ponieważ mamy do czynienia z nieodgazowaną ropą surową, która stwarza zagrożenia wybuchowe.

¹⁹ Rozporządzenie Ministra Gospodarki z dnia 25 kwietnia 2014 r. w sprawie szczegółowych wymagań dotyczących prowadzenia ruchu zakładów górniczych wydobywających kopaliny otworami wiertniczymi. (Dz.U.2014.812).

powszechnie przyjęte standardy międzynarodowe lub zalecony przez właściwą organizację międzynarodową.

W zarządzeniu, o którym mowa wyżej, DUM określa warunki poruszania się w obszarze strefy bezpieczeństwa, w szczególności może wprowadzić ograniczenia żeglugi, rybołówstwa, uprawiania sportów wodnych lub nurkowych lub prac podwodnych.

- 9.14. W przypadku działalności polegającej na poszukiwaniu, rozpoznawaniu lub wydobywaniu węglowodorów ze złóż w granicach obszarów morskich Rzeczypospolitej Polskiej dyrektor właściwego urzędu morskiego, w drodze zarządzenia, ustanawia strefę bezpieczeństwa.

Zabrania się wchodzenia statków do strefy bezpieczeństwa ustanowionej wokół zakładów i zakładów górniczych oraz przebywania statków w tej strefie z wyjątkiem sytuacji określonych ustawą o obszarach morskich.

- 9.15. W zakresie nieuregulowanym w przepisach, jeżeli jest to niezbędne do ochrony życia, zdrowia lub mienia, obronności i bezpieczeństwa państwa, ochrony środowiska morskiego na morzu, w porcie morskim, przystani oraz w pasie technicznym, a także ochrony żeglugi i portów morskich – DUM może ustanawiać przepisy porządkowe zawierające zakazy lub nakazy określonego zachowania oraz tworzyć i ogłaszać strefy czasowo zamknięte dla żeglugi i rybołówstwa, uprawiania sportów wodnych i nurkowych, znajdujące się w strefie odpowiedzialności terytorialnej danego urzędu i będące w granicach morskich wód wewnętrznych i morza terytorialnego.

Dodatkowe informacje związane z prowadzeniem działań zawarte są w Załączniku F – Operacje zwalczania zagrożeń i zanieczyszczeń na morzu

10. Zwalczanie zanieczyszczeń na obszarach portów

Uprawnienia władz portowych (administracja morska i podmiot zarządzający portem)

- 10.1. W przypadku incydentów w obszarze portu, akcja przeciwdziałania inicjowana jest i koordynowana przez kapitana portu. Każdy kapitan portu posiada uprawnienia w zakresie kontroli ruchu statków i może decydować o czasie wejścia i wyjścia z portu. Nie ma on jednak prawa odmówić wejścia do i wyjścia z portu w ogóle, chyba że wymagają tego względy bezpieczeństwa i ochrony środowiska.
- 10.2. Wszystkie ograniczenia wynikające z obowiązujących przepisów portowych, w przypadku zagrożenia zanieczyszczeniem podlegają weryfikacji przez DUM, który, biorąc pod uwagę bezpieczeństwo, ma prawo zmienić obowiązujące przepisy portowe, dostosowując je do rozwoju sytuacji.
- 10.3. Bezpośrednie kierownictwo operacyjne w miejscu akcji (HRC) sprawuje osoba wyznaczona przez podmiot zarządzający portem, lub inny podmiot zobowiązany do posiadania planu zwalczania zagrożeń i zanieczyszczeń dla wód portowych. Kierownicy operacyjni mogą zwrócić się do MRCK Gdynia z wnioskiem o udzielenie wsparcia. Wniosek w formie pisemnego zlecenia wymaga powiadomienia osoby upoważnionej przez DUM. W tym przypadku współpracujące strony uzgadniają kierownictwo operacyjne.

Zadania Dyrektora Urzędu Morskiego i Kapitana Portu

- 10.4. W przypadku zagrożenia Kapitan Portu, pod nadzorem właściwego terytorialnie DUM, zobowiązany jest do koordynowania działań zmierzających do likwidacji zagrożenia. Działania te powinny być zgodne, z uprzednio opracowanym i zatwierdzonym, przez właściwego terytorialnie DUM, planem zwalczania zagrożeń i zanieczyszczeń dla wód portowych.
- 10.5. DUM lub osoba przez niego upoważniona ma prawo do zwrócenia się do MRCK Gdynia z wnioskiem o udzielenie wsparcia. W tym przypadku współpracujące strony uzgadniają kierownictwo operacyjne.
- 10.6. DUM monitoruje przebieg akcji ratowniczej i ma uprawnienia do interwencji i przejęcia kontroli nad prowadzeniem akcji. Uprawnienia DUM w tym zakresie obejmują również zaangażowanie Służby SAR i przekazanie jej kierownictwa operacyjnego.

Centrum kierowania akcją ratowniczą

10.7. Centrum kierowania akcją zwalczania zanieczyszczeń powinno być zlokalizowane w pomieszczeniach operacyjnych Kapitana Portu lub jeśli nie jest to możliwe, centrum może być zlokalizowane również w siedzibie innych służb biorących udział w akcji zwalczania zanieczyszczeń. W głównych portach, w których może wystąpić poważny incydent i związana z nim konieczność prowadzenia akcji ratowania mienia musi zachodzić możliwość zorganizowania dodatkowo sztabu SCU. Kapitan Portu jako członek SCU i osoba koordynująca akcję zwalczania zanieczyszczeń, powinien pozostawać w pobliżu, dlatego wygodne jest zlokalizowanie centrum na obszarze portu. Decyzja o lokalizacji centrum powinna być określona w planie zwalczania zagrożeń i zanieczyszczeń dla wód portowych z jednoczesnym uwzględnieniem:

- dostępności niezbędnych środków komunikacji radiowej, telefonicznej i internetowej;
- dodatkowych potrzeb np. danych z kontroli i regulacji ruchu statków (VTS);
- dostępu do informacji o wrażliwości środowiska na zanieczyszczenia, batymetrii, zdolności portu do samodzielnego przeciwdziałania w zakresie prowadzenia akcji ratowania życia, mienia i ochrony środowiska;
- dostępu do informacji meteorologicznych, hydrologicznych i lodowych;
- warunków lokalowych, infrastruktury technicznej oraz obsługi;
- możliwości łatwego dojazdu.

11. Badania szkód w środowisku i monitoring środowiska

11.1. Zgodnie z Rozporządzeniem Rady Ministrów w sprawie sposobu organizacji zwalczania zagrożeń i zanieczyszczeń na morzu²⁰, minister właściwy ds. gospodarki morskiej w ramach nadzoru nad funkcjonowaniem organizacji zwalczania zagrożeń i zanieczyszczeń na morzu, może w szczególności:

- inicjować prowadzenie badań dotyczących ekologicznych i ekonomicznych skutków zanieczyszczenia morza;
- powoływać koordynatora prac badawczych.

11.2. Badania powyższe wykonuje się w każdym przypadku poważnego zanieczyszczenia morza będącego następstwem katastrofy morskiej, jeżeli substancje powodujące to zanieczyszczenie zatoneły, uległy silnemu rozproszoniu lub gdy jako środka do zwalczania zanieczyszczeń użyto substancji dyspergujących lub neutralizujących - zgodnie z wytycznymi Komisji Helsińskiej²¹. Badania te obejmują w szczególności:

- badania fizyczne i chemiczne;
- badania ekologiczne;
- badania rybackie.

11.3. Ustawa z dnia 20 lipca 1991 r. o Inspekcji Ochrony Środowiska²² określa, że zadania Inspekcji Ochrony Środowiska wykonują:

- Główny Inspektor Ochrony Środowiska jako centralny organ administracji rządowej nadzorowany przez ministra właściwego ds. klimatu;
- Wojewódzki Inspektor Ochrony Środowiska jako organ rządowej administracji zespolonej w województwie.

11.4. Do zadań Inspekcji Ochrony Środowiska związanych z ochroną środowiska morskiego należy prowadzenie państwowego monitoringu środowiska, w szczególności:

²⁰ Dz.U.2022.216 – tekst ujednolicony

²¹ Zalecenie 12/9 Komisji Helsińskiej dotyczące obowiązku prowadzenia prac badawczych w następstwie każdego poważnego incydentu zanieczyszczenia morza.

²² Dz.U.1991.77.335 - tekst ujednolicony

KRAJOWY PLAN ZWALCZANIA ZAGROZEŃ I ZANIECZYSZCZEŃ ŚRODOWISKA MORSKIEGO

- opracowywanie i realizacja wieloletnich strategicznych programów państwowego monitoringu środowiska i wykonawczych programów państwowego monitoringu środowiska;
- gromadzenie informacji o środowisku w zakresie ujętym w programach państwowego monitoringu środowiska;
- przetwarzanie zgromadzonych informacji o środowisku i dokonywanie ocen stanu środowiska;
- opracowywanie raportów o stanie środowiska;
- prowadzenie działalności laboratoryjnej polegającej na wykonywaniu badań, w tym pobieraniu próbek, wykonywaniu pomiarów i analiz na potrzeby państwowego monitoringu środowiska oraz działań kontrolnych.

11.5. Program monitoringu wód morskich realizowany jest na podstawie ustawy z dnia 20 lipca 2017 r. Prawo wodne²³.

11.6. Rozporządzenie Ministra Środowiska z dnia 30 grudnia 2002 r., w sprawie poważnych awarii objętych obowiązkiem zgłoszenia do Głównego Inspektora Ochrony Środowiska²⁴ uwzględnia obowiązek zgłaszania awarii, których skutkiem jest zanieczyszczenie wód morskich i wybrzeża morskiego o powierzchni, powyżej 2 ha.

12. Usuwanie skutków zanieczyszczeń na brzegu morskim

Załącznik F – Operacje zwalczania zagrożeń i zanieczyszczeń na morzu

- 12.1. Niniejszy plan dotyczy wyłącznie sposobu organizacji zwalczania zagrożeń i zanieczyszczeń na polskich obszarach morskich i w oparciu o obowiązujące prawo nie obejmuje on problematyki usuwania zanieczyszczeń na brzegu morskim, zarówno w sferze działań operacyjnych, jak i planowania.
- 12.2. W odniesieniu do działań operacyjnych, Służba SAR posiada siły i środki zdolne do działania w strefie przybrzeżnej od strony morza oraz bezpośrednio na brzegu morskim. Działania te dokonywane mogą być samoistnie w ramach planu operacyjnego zwalczania zanieczyszczeń na morzu opracowywanego dla każdego poszczególnego incydentu.
- 12.3. W innym przypadku działania związane z usuwaniem skutków zanieczyszczenia na brzegu morskim podejmowane są na polecenie DUM lub na podstawie pisemnego zlecenia sprawcy zanieczyszczenia. Zadania mające na celu łagodzenie skutków dla flory i fauny, z uwzględnieniem opieki nad zaolejonymi zwierzętami, realizuje właściwy wojewoda na podstawie planu ratowania zwierząt zaolejonych, które ucierpiały w wyniku wypadków morskich.
- 12.4. DUM ma obowiązek niezwłocznego powiadomienia właściwego terytorialnie wojewody, właściwego terytorialnie dyrektora ochrony środowiska oraz właściwego terytorialnie wojewódzkiego inspektora ochrony środowiska w przypadku, gdy z rodzaju i stopnia zagrożenia albo przebiegu działań zmierzających do zwalczania zanieczyszczenia morza wynika możliwość zanieczyszczenia brzegu morskiego lub zagrożenia życia lub zdrowia ludzkiego.
- 12.5. W przypadku katastrofalnego zanieczyszczenia brzegu morskiego, może być ogłoszony stan klęski żywiołowej. W czasie stanu klęski żywiołowej działaniami prowadzonymi w celu zapobieżenia skutkom klęski żywiołowej lub ich usunięcia kierują:
- wójt (burmistrz, prezydent miasta) – na obszarze gminy;
 - starosta – na obszarze więcej niż jednej gminy wchodzącej w skład powiatu;
 - wojewoda – na obszarze więcej niż jednego powiatu wchodzącego w skład województwa;
 - minister właściwy ds. spraw administracji publicznej lub inny minister, do zakresu działania którego należy zapobieganie skutkom danej klęski żywiołowej lub ich usuwanie, a w przypadku wątpliwości, co do właściwości ministra lub w przypadku, gdy właściwych jest kilku ministrów –

²³ Dz.U.2023.1478 – tekst ujednolicony

²⁴ Dz.U.2021.1555 – tekst ujednolicony

KRAJOWY PLAN ZWALCZANIA ZAGROZEŃ I ZANIECZYSZCZEŃ ŚRODOWISKA MORSKIEGO

minister wyznaczony przez Prezesa Rady Ministrów jest organem wiodącym w działaniach organizacyjnych i operacyjnych związanych z przeciwdziałaniem – jeżeli stan klęski żywiołowej wprowadzono na obszarze więcej niż jednego województwa.

- 12.6. W czasie stanu klęski żywiołowej²⁵, jeżeli użycie innych sił i środków jest niemożliwe lub niewystarczające lub wymaga użycia specjalistycznych pododdziałów Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej, Minister Obrony Narodowej, na wniosek wojewody może przekazać do dyspozycji wojewody pododdziały lub oddziały SZ RP, wraz ze skierowaniem ich do wykonywania zadań związanych z zapobieżeniem skutkom klęski żywiołowej lub ich usunięciem.

13. Środki masowego przekazu

- 13.1. Każdy poważny incydent powoduje natychmiastowe zainteresowanie lokalnych i ogólnokrajowych środków masowego przekazu. Zainteresowanie to rośnie w zależności od skali zagrożenia i akcji przeciwdziałania i w skrajnych przypadkach może nawet budzić zainteresowanie mediów zagranicznych. W interesie publicznym i w interesie wszystkich zainteresowanych, biorących udział w akcji jest jak najlepsze przekazywanie informacji do społeczeństwa. Błędna lub źle przekazana informacja może stwarzać również dodatkowe zagrożenia.

Rola rzecznika prasowego i warunki przekazywania informacji

- 13.2. Każdy z organizatorów akcji przeciwdziałania, od samego początku powinien przewidzieć fakt zainteresowania publicznego. Skutkuje to potrzebą posiadania rzecznika prasowego bezpośrednio w składzie każdego sztabu kryzysowego oraz potrzebą przeprowadzania regularnych konferencji prasowych.
- 13.3. Jednym z podstawowych obowiązków rzecznika prasowego lub jeśli tego wymaga sytuacja, centrum informacyjnego, powinna być izolacja systemów podejmowania decyzji operacyjnych od zainteresowania mediów, tak aby nie zakłócały one prac sztabu akcji zwalczania zanieczyszczeń.

Przekazywanie informacji innym urządzeniom i agencjom

- 13.4. Rzecznik prasowy (centrum informacyjne) powinien koordynować komunikację pomiędzy sztabem, a ośrodkami informacyjnymi zainteresowanych stron. Jednocześnie osoby odpowiedzialne za udzielanie informacji powinny mieć możliwość w sposób skoordynowany przekazywania aktualnego stanu rozwoju sytuacji.

14. Finansowanie przeciwdziałania

- 14.1. Uczestniczenie w akcji ratowniczej przeważnie jest długotrwałe i pociąga za sobą znaczne koszty działania. W pierwszym momencie każdy z uczestników akcji ponosi koszty we własnym zakresie. W następnej kolejności, obowiązuje zasada, że wszelkie koszty związane ze skutkami zanieczyszczenia oraz uczestnictwem w akcji przeciwdziałania, związanej z zanieczyszczeniem morza przez statki lub instalację morską ponosi jej sprawca. W związku z tym każdy poszkodowany lub uczestnik akcji przeciwdziałania ma prawo dochodzenia odszkodowania lub zwrotu kosztów.
- 14.2. W związku z powyższym każdy z uczestników akcji przeciwdziałania powinien dokumentować swoje koszty z wyszczególnieniem powodu, miejsca i czasu ich powstawania. Ma to istotne znaczenie również dla oceny prowadzenia akcji oraz opracowania raportu zbiorczego.

15. Prowadzenie dochodzenia

Administracja morska (dla działań na morzu) oraz lądowa, w ramach wszczętego postępowania wyjaśniającego, mają obowiązek zabezpieczyć dowody związane z incydem oraz dokumentację związaną z prowadzeniem akcji przeciwdziałania. Zbieranie dowodów oraz gromadzenie dokumentacji nie powinny jednak utrudniać akcji ratowniczej.

²⁵ Ustawa z dnia 26 kwietnia 2007 r. o zarządzaniu kryzysowym (Dz. U. z 2023 r. poz. 122)

16. Zasady aktualizacji Krajowego Planu

Struktura dokumentu.

16.1. Krajowy Plan składa się z dwóch części – ogólnej i planu operacyjnego. Szczegółowy podział z uwzględnieniem możliwości aktualizacji przedstawiony jest w tabeli na końcu rozdziału.

Sposób aktualizacji

16.1.1. Aktualizację planu przeprowadza się poprzez wymianę poszczególnych kart, na których zostały wprowadzone zmiany:

- każda z wymienionych stron musi być opatrzona w prawym dolnym rogu datą dokonania zmiany,
- za aktualizację Krajowego Planu odpowiedzialny jest Dyrektor Służby SAR,
- każdorazowa wymiana strony musi być odnotowana w karcie zmian,
- informacje o wprowadzonych zmianach muszą być dostarczone do wszystkich adresatów, wyszczególnionych w liście adresatów.

Tabela 1. Określenie sposobu aktualizacji poszczególnych załączników Krajowego Planu

Nazwa	Wyszczególnienie	Zakres i sposób zatwierdzania zmian
Część Ogólna	Część Ogólna	Zmiany zatwierdza minister właściwy ds. gospodarki morskiej po zasięgnięciu opinii Rady SAR
Plan operacyjny	Załącznik A. Zakres odpowiedzialności i organizacja przeciwdziałania	Zmiany zatwierdza minister właściwy ds. gospodarki morskiej po zasięgnięciu opinii Rady SAR
	Załącznik B. Mapa rejonów odpowiedzialności	
	Załącznik C. Udzielanie pomocy i współpraca, w tym międzynarodowa	
	Załącznik D. Wzory raportów i formularzy, procedury informowania	
	Załącznik E. Poziomy reagowania	
	Załącznik F. Operacje zwalczania zagrożeń i zanieczyszczeń na morzu	
	Załącznik G. Szkolenia i ćwiczenia	
	Załącznik H. Wykaz sił i środków	Zmiany zatwierdza Dyrektor Morskiej Służby Poszukiwania i Ratownictwa
	Załącznik K. Lista adresów kontaktowych	
	Załącznik L. Zagospodarowanie odpadów zoolejonych powstałych w wyniku wypadków morskich	

II

PLAN OPERACYJNY

SPIS TREŚCI

<u>Załącznik A</u>	Zakres odpowiedzialności i organizacja przeciwdziałania
<u>Załącznik B</u>	Mapa rejonów odpowiedzialności
<u>Załącznik C</u>	Udzielanie pomocy i współpraca, w tym międzynarodowa
<u>Załącznik D</u>	Wzory raportów i formularzy, procedury informowania
<u>Załącznik E</u>	Poziomy reagowania
<u>Załącznik F</u>	Operacje zwalczania zagrożeń i zanieczyszczeń na morzu
<u>Załącznik G</u>	Szkolenia i ćwiczenia
<u>Załącznik H</u>	Wykaz sił i środków
<u>Załącznik K</u>	Lista adresów kontaktowych
<u>Załącznik L</u>	Zagospodarowanie odpadów zalegających powstałych w wyniku wypadków morskich

ZAŁĄCZNIK A - ZAKRES ODPOWIEDZIALNOŚCI I ORGANIZACJA PRZECIWDZIAŁANIA

Podmioty uczestniczące w przeciwdziałaniu

- A.1. W realizacji zadań mających na celu zwalczanie zagrożeń i zanieczyszczeń na morzu uczestniczą:
- sprawca zanieczyszczenia;
 - podmioty wykonujące zadania wynikające z ich planów zwalczania zagrożeń i zanieczyszczeń;
 - podmioty, na terenie których wystąpiło zanieczyszczenie;
 - organy administracji morskiej;
 - Służba SAR;
 - jednostki współdziałające.

Określenie odpowiedzialności organizacyjnej

- A.2. Podmiotami zobowiązanymi do posiadania planów zwalczania zagrożeń i zanieczyszczeń są:
- każdy konwencyjny statek i zbiornikowiec olejowy powinien posiadać Okrętowy plan zapobiegania zanieczyszczeniom olejowym (SOPEP). W sytuacjach awaryjnych, w celu uzyskania informacji o statku do SOPEP powinny być dołączane:
 - plan ogólny,
 - plan pompowania,
 - plan zbiorników lub plan pojemności,
 - schemat transportu i obsługiwanie systemów paliwowych i oleju smarnego,
 - schemat napełniania/sondowania i odpowietrzania zbiorników,
 - system obsługiwanie zaolejonych wód zęzowych i instalacji pozostałości olejowych (szlamu olejowego);
 - podmioty prowadzące działalność i użytkujące nabrzeża w granicach portów morskich, które opracowują i na bieżąco aktualizują plany zwalczania zagrożeń i zanieczyszczeń dla wód portowych;
 - podmioty zarządzające portem lub przystanią, które opracowują i na bieżąco aktualizują plany zwalczania zagrożeń i zanieczyszczeń dla wód portowych;²⁶;
 - podmioty prowadzące działalność na morzu poza obszarami portów, które opracowują i na bieżąco aktualizują zakładowe plany na podstawie odrębnych przepisów.
- A.3. Każdy (poza SOPEP²⁷) plan zwalczania zagrożeń i zanieczyszczeń powinien zawierać:
- informacje objęte wymaganiami rozporządzenia Rady Ministrów. w sprawie sposobu organizacji zwalczania zagrożeń i zanieczyszczeń na morzu²⁸ obejmujące:
 - określenie sposobów alarmowania i informowania o zdarzeniach powodujących zagrożenia lub zanieczyszczenia środowiska morskiego oraz punktów kontaktowych,
 - wykaz i rozmieszczenie sił i środków, które mogą być użyte do akcji zwalczania zagrożeń i zanieczyszczeń na morzu,
 - sposób prowadzenia akcji zwalczania zanieczyszczeń na morzu, z uwzględnieniem specjalnych metod prowadzenia działań na akwenach uznanych za szczególnie wrażliwe na zanieczyszczenia oraz sposobów łagodzenia skutków zanieczyszczenia dla flory i fauny,
 - zadania dla jednostek uczestniczących w akcjach zwalczania zagrożeń i zanieczyszczeń na morzu,
 - określenie jednostek współdziałających w zwalczaniu zagrożeń i zanieczyszczeń na morzu;

²⁶ Dz.U.2023.1796 – tekst ujednolicony

²⁷ Wymagania dla SOPEP określone są przez wytyczne rezolucji IMO MEPC.54(32) wraz ze zmianami wprowadzonymi rezolucją IMO MEPC.86(44)

²⁸ Dz.U.2022.216 – tekst ujednolicony

KRAJOWY PLAN ZWALCZANIA ZAGROZEŃ I ZANIECZYSZCZEŃ ŚRODOWISKA MORSKIEGO

- szczegółowy zakres informacji niezbędnych do określenia w planach zwalczania zagrożeń i zanieczyszczeń dla wód portowych oraz instrukcjach technologicznych i technologiczno-ruchowych oraz instrukcjach bezpiecznej obsługi statku zawarty jest w rozporządzeniu Ministra Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej z dnia 21 grudnia 2016 r. w sprawie nadzoru przeciwpożarowego w polskich obszarach morskich oraz morskich portach i przystaniach²⁹;
- informacje objęte wymaganiami Krajowego Planu obejmują;
 - określenie obszaru objętego planem,
 - krótki opis działalności,
 - analizę zagrożeń wynikającą z prowadzonej działalności,
 - określenie rozmiaru zanieczyszczenia, dla którego własne siły i środki przeciwdziałania są niewystarczające,
 - wykaz własnych sił i środków możliwych do udostępnienia w przypadku aktywacji innych planów
 - program szkoleń i ćwiczeń.

A.4. Ustawa z dnia 16 marca 1995 r. o zapobieganiu zanieczyszczaniu morza przez statki³⁰ określa obowiązki kapitana statku i armatora w zakresie informowania o przewozie ładunków niebezpiecznych i zanieczyszczających.

Odpowiedzialność organizacyjna organów administracji morskiej

- A.5. Minister właściwy ds. gospodarki morskiej jako naczelny organ administracji morskiej sprawuje administracyjny, operacyjny i strategiczny nadzór związany ze zwalczaniem zanieczyszczeń olejowych i chemicznych na morzu, niezależnie od źródła ich pochodzenia. Nadzór dotyczy funkcjonowania podległych mu instytucji, w tym opracowania i wdrożenia Krajowego Planu.
- A.6. Minister właściwy ds. gospodarki morskiej w sprawach związanych ze zwalczaniem zagrożeń i zanieczyszczeń na morzu współpracuje z Ministrem Obrony Narodowej w zakresie współdziałania Służby SAR z jednostkami Marynarki Wojennej, ministrem właściwym ds. środowiska i ministrem właściwym ds. wewnętrznych oraz ministrem właściwym ds. administracji publicznej w zakresie współdziałania z jednostkami Państwowej Straży Pożarnej, Straży Granicznej i Policji.
- A.7. Minister właściwy ds. gospodarki morskiej oraz minister właściwy ds. budownictwa, planowania i zagospodarowania przestrzennego oraz mieszkalnictwa w porozumieniu z ministrami właściwymi do spraw: środowiska, gospodarki wodnej, kultury i ochrony dziedzictwa narodowego, rolnictwa, rybołówstwa, transportu, spraw wewnętrznych oraz Ministrem Obrony Narodowej przyjmuje, w drodze rozporządzenia, plany zagospodarowania przestrzennego morskich wód wewnętrznych, morza terytorialnego i wyłącznej strefy ekonomicznej, zgodnie zapisami ustawy z dnia 21 marca 1991 r. o obszarach morskich Rzeczypospolitej Polskiej i administracji morskiej³¹.
- A.8. Dyrektorzy urzędów morskich działają jako terenowe organy administracji morskiej. W ramach działalności organizacyjnej uregulowanej ustawą o obszarach morskich Rzeczypospolitej Polskiej i administracji morskiej realizują zadania:
- inspekcji statków realizowane przy pomocy inspekcji morskiej, inspekcji państwa bandery, inspekcji państwa portu;
 - monitorowanie ruchu statków i przekazywanie informacji realizowane przy pomocy Służby Kontroli Ruchu Statków (Służba VTS);

²⁹ Dz.U.2017.118

³⁰ Dz.U.2024.1786 – tekst ujednolicony

³¹ Dz.U.2023.960 – tekst ujednolicony

KRAJOWY PLAN ZWALCZANIA ZAGROZEŃ I ZANIECZYSZCZEŃ ŚRODOWISKA MORSKIEGO

- wykonywanie swoich kompetencji w portach i przystaniach morskich przy pomocy kapitanatów i bosmanatów portów.

A.9. Dyrektorzy urzędów morskich sprawują bezpośredni nadzór nad przestrzeganiem przepisów określonych prawem międzynarodowym oraz ustawami o obszarach morskich, bezpieczeństwie morskim, zapobieganiu zanieczyszczaniu morza przez statki i Kodeksem Morskim. Posiadają uprawnienia inspekcji morskiej w zakresie wykrywania zanieczyszczeń środowiska morskiego powodowanych działalnością na morzu i ich sprawców³².

A.10. W ramach przyznanych im kompetencji, dyrektorzy urzędów morskich wydają przepisy prawne wydawane w formie zarządzenia, a w zakresie nieuregulowanym w przepisach, jeżeli jest to niezbędne do ochrony życia, zdrowia lub mienia, obronności i bezpieczeństwa państwa, ochrony środowiska morskiego na morzu, w porcie morskim, przystani oraz w pasie technicznym, a także ochrony żeglugi i portów morskich – DUM może ustanawiać w zakresie określonym w art. 42 ust. 2 ustawy³³ przepisy porządkowe zawierające zakazy lub nakazy określonego zachowania oraz tworzyć i ogłaszać strefy czasowo zamknięte dla żeglugi i rybołówstwa, uprawiania sportów wodnych i nurkowych, znajdujące się w strefie odpowiedzialności terytorialnej danego urzędu i będące w granicach morskich wód wewnętrznych i morza terytorialnego.

A.11. W zakresie kompetencji do organów administracji należą między innymi sprawy³⁴:

- bezpieczeństwa żeglugi morskiej;
- ochrony portów morskich i żeglugi morskiej, w tym związane z wykonywaniem zadań obronnych oraz zadań o charakterze niemilitarnym;
- korzystania z dróg morskich oraz portów i przystani morskich;
- bezpieczeństwa związanego z badaniami, rozpoznawaniem i eksploatacją zasobów mineralnych dna morskiego;
- ochrony środowiska morskiego przed zanieczyszczeniem wskutek korzystania z morza oraz przez zatapianie odpadów i innych substancji w zakresie nieuregulowanym przepisami prawa geologicznego i górniczego;
- ratowania życia, prowadzenia prac podwodnych i wydobywania mienia z morza;
- nadzoru przeciwpożarowego w polskich obszarach morskich oraz morskich portach i przystaniach;
- wyznaczania dróg morskich, kotwiczowisk i badania warunków ich żeglowności;
- oznakowania nawigacyjnego w polskich obszarach morskich;
- wydawania oraz uzgadniania decyzji wynikających z przepisów ustawy z dnia 12 maja 2022 r. o portowych urządzeniach do odbioru odpadów ze statków³⁵;
- organizacji pilotażu morskiego;
- zarządzania portami niemającymi podstawowego znaczenia dla gospodarki narodowej i przystaniami morskimi, w których nie powołano podmiotu zarządzającego w trybie przepisów ustawy z dnia 20 grudnia 1996 r. o portach i przystaniach morskich³⁶;
- zarządu nad morzem terytorialnym i morskimi wodami wewnętrznymi oraz nad gruntami pokrytymi tymi wodami, o którym mowa w przepisach ustawy z dnia 20 lipca 2017 r. – Prawo wodne³⁷;
- wykonywania zadań w dziedzinie ochrony środowiska morskiego i ochrony przed powodzią zgodnie z przepisami ustawy z dnia 20 lipca 2017 r. – Prawo wodne;

³² Art.50 ustawy obszarach morskich Rzeczypospolitej Polskiej i administracji morskiej (Dz.U.2023.960 – tekst ujednolicony)

³³ Ustawa o obszarach morskich i administracji morskiej (Dz.U.2023.960 – tekst ujednolicony)

³⁴ Art. 42 ustawy o obszarach morskich Rzeczypospolitej Polskiej i administracji morskiej (Dz.U.2023.960 – tekst ujednolicony)

³⁵ Dz.U. 2022 poz. 1250

³⁶ Dz.U.2023.1796 – tekst ujednolicony

³⁷ Dz.U.2023.1478 – tekst ujednolicony

KRAJOWY PLAN ZWALCZANIA ZAGROZEŃ I ZANIECZYSZCZEŃ ŚRODOWISKA MORSKIEGO

- nadzoru nad obszarami Natura 2000 wyznaczonymi na polskich obszarach morskich i sporządzania projektów planów ochrony tych obszarów w trybie przepisów ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody³⁸;
- ochrony i opieki nad zabytkami znajdującymi się w polskich obszarach morskich w zakresie przewidzianym w ustawie z dnia 23 lipca 2003 r. o ochronie zabytków i opiece nad zabytkami³⁹;
- uzgadniania decyzji wydawanych na podstawie przepisów ustawy z dnia 9 czerwca 2011 r. – Prawo geologiczne i górnicze⁴⁰.

A.12. Właściwy terytorialnie dyrektor urzędu morskiego sporządza projekt planu zagospodarowania przestrzennego, stosując podejście ekosystemowe oraz mając na względzie:

- wsparcie zrównoważonego rozwoju w sektorze morskim z uwzględnieniem aspektów gospodarczych, społecznych i środowiskowych, w tym poprawy stanu środowiska i odporności na zmiany klimatu;
- obronność i bezpieczeństwo państwa;
- koordynację działań odpowiednich podmiotów i sposobów wykorzystania morza.

A.13. W ramach kompetencji określonych rozporządzeniem Rady Ministrów w sprawie organizacji i sposobu zwalczania zagrożeń i zanieczyszczeń na morzu:

- administracja morska w osobach dyrektorów urzędów morskich jest instytucją właściwą z uwagi na treść Krajowego Planu, w związku z czym podlega on konsultacjom z tymi organami w odniesieniu do projektu i aktualizacji, która wprowadza znaczące zmiany;
- plany podmiotów zobowiązanych do opracowania planów przeciwdziałania zagrożeniom i zanieczyszczeniom podlegają zatwierdzeniu, w formie decyzji przez właściwego terytorialnie dyrektora urzędu morskiego.

A.14. Dyrektorzy urzędów morskich współpracują z Dyrektorem Służby SAR w opracowaniu i aktualizacji, w ramach współpracy międzynarodowej, informacji o organizacji i gotowości do zwalczania zagrożeń i zanieczyszczeń na polskich obszarach morskich zawierające:

- opis organizacji oraz zadań i odpowiedzialności jednostek właściwych w sprawach zanieczyszczeń morza;
- wykazy i adresy punktów kontaktowych oraz sposoby kontaktowania się z nimi;
- informacje o zespołach przeznaczonych do działań na wypadek sytuacji kryzysowych oraz usuwania zanieczyszczeń i o wyposażeniu tych jednostek, w szczególności o:
 - specjalnych morskich statkach do zwalczania zagrożeń i zanieczyszczeń,
 - bazach lądowych,
 - posiadanych urządzeniach do zbierania zanieczyszczeń z powierzchni morza i brzegu morskiego,
 - stosowanych systemach obserwacji i kontroli z powietrza,
 - zespołach ekspertów,
 - zasadach i warunkach udzielania pomocy.

Informacje te Dyrektor Służby SAR udostępnia w szczególności Europejskiemu Centrum Koordynacji Reagowania Kryzysowego (ERCC) oraz Europejskiej Agencji Bezpieczeństwa Morskiego (EMSA).

Odpowiedzialność organizacyjna MSPiR

A.15. Morska Służba Poszukiwania i Ratownictwa (Służba SAR) wykonuje działania operacyjne, jako jednostka podległa bezpośrednio ministrowi właściwemu ds. gospodarki morskiej. Morskie Ratownicze Centrum Koordynacyjne (MRCK) działające w ramach Służby SAR funkcjonuje, jako

³⁸ Dz.U.2023.1336 – tekst ujednolicony

³⁹ Dz.U.2022.840 – tekst ujednolicony

⁴⁰ Dz.U.2023 poz. 633 – tekst ujednolicony

KRAJOWY PLAN ZWALCZANIA ZAGROZEŃ I ZANIECZYSZCZEŃ ŚRODOWISKA MORSKIEGO

Narodowy Punkt Kontaktowy i pełni dyżur 24 godzinny. Do zadań Służby SAR w zakresie dotyczącym zwalczania zagrożeń i zanieczyszczeń na morzu należy w szczególności:

- utrzymywanie gotowości do przyjmowania zawiadomień o zagrożeniach i zanieczyszczeniach środowiska morskiego;
- utrzymywanie gotowości sił i środków do zwalczania zagrożeń i zanieczyszczeń środowiska morskiego;
- w ramach Planu Akcji Poszukiwawczych i Ratowniczych (Planu SAR) MRCK Gdynia sporządza codzienny raport z gotowości sił i środków objętych tym planem. Raport Służb Ratownictwa Morskiego obejmuje gotowość:
 - statków ratowniczych specjalistycznych statków do zwalczania zanieczyszczeń oraz brzegowych stacji ratowniczych Służby SAR,
 - jednostek pływających i lotnictwa Straży Granicznej RP,
 - jednostek pływających i lotnictwa Marynarki Wojennej RP,
 - jednostek pływających LOTOS Petrobaltic S.A.;
- opracowanie i aktualizacja Krajowego Planu Zwalczania Zagrożeń i Zanieczyszczeń Środowiska Morskiego.

A.16. Krajowy Plan zawiera:

- określenie sposobów alarmowania i informowania o zdarzeniach powodujących zagrożenia lub zanieczyszczenia środowiska morskiego oraz punktów kontaktowych;
- wykaz i rozmieszczenie sił i środków, które mogą być użyte do akcji zwalczania zagrożeń i zanieczyszczeń na morzu;
- sposób prowadzenia akcji zwalczania zanieczyszczeń na morzu, z uwzględnieniem specjalnych metod prowadzenia działań na akwenach uznanych za szczególnie wrażliwe na zanieczyszczenia oraz sposobów łagodzenia skutków zanieczyszczenia dla flory i fauny;
- określenie jednostek współdziałających ze Służbą SAR w akcjach zwalczania zagrożeń i zanieczyszczeń na morzu i ich zadania.

A.17. Krajowy Plan jest opracowany zgodnie z zaleceniami Międzynarodowej Organizacji Morskiej oraz wymaganiami Komisji Helsińskiej, z uwzględnieniem analiz zagrożeń wynikających z:

- rozwoju transportu morskiego, w tym ilości i rodzaju transportowanych poszczególnymi trasami ładunków szkodliwych i niebezpiecznych;
- natężenia ruchu statków i ich rodzaju oraz charakteru transportowanych niebezpiecznych substancji w opakowaniach oraz utrudnień w żegludze występujących na określonych trasach, a także ze statystyki wypadków morskich;
- rozwoju eksploatacji zasobów mineralnych znajdujących się pod dnem morskim;
- zagrożeń, które mogą zostać spowodowane w wyniku budowy i eksploatacji sztucznych wysp, przez awarie instalacji przemysłowych oraz urządzeń technicznych zlokalizowanych na morzu lub w strefie nadmorskiej;
- zobowiązań międzynarodowych Rzeczypospolitej Polskiej.

A.18. Sposób opracowania i aktualizacji Krajowego Planu:

- projekt Krajowego Planu przygotowuje Dyrektor Służby SAR;
- projekt Krajowego Planu podlega konsultacjom z organizacjami społecznymi i/lub instytucjami, których opinia jest pożądana z uwagi na treść tego planu. Dyrektor Służby SAR, kierując projekt Krajowego Planu do konsultacji, wskazuje termin do zajęcia stanowiska nie krótszy niż 30 dni oraz może uznać nieprzedstawienie stanowiska w wyznaczonym terminie za rezygnację z przedstawienia tego stanowiska;
- projekt Krajowego Planu podlega uzgodnieniu z ministrem właściwym ds. środowiska oraz ministrem właściwym ds. wewnętrznych – w części dotyczącej podmiotów krajowego systemu ratowniczo-gaśniczego, Straży Granicznej, Policji, oraz z Ministrem Obrony Narodowej – w części dotyczącej Marynarki Wojennej;

KRAJOWY PLAN ZWALCZANIA ZAGROZEŃ I ZANIECZYSZCZEŃ ŚRODOWISKA MORSKIEGO

- projekt Krajowego Planu podlega zaopiniowaniu przez Radę SAR działającą przy ministrze właściwym ds. gospodarki morskiej;
- Krajowy Plan zatwierdza minister właściwy ds. gospodarki morskiej;
- Krajowy Plan podlega ogłoszeniu przez udostępnienie na stronie Biuletynu Informacji Publicznej Służby SAR oraz ministerstwa obsługującego ministra właściwego ds. gospodarki morskiej;
- Dyrektor Służby SAR dokonuje bieżącej aktualizacji Krajowego Planu. W przypadku aktualizacji, która wprowadza znaczące zmiany w Krajowym Planie, projekt aktualizacji podlega konsultacjom i uzgodnieniom.

A.19. Dyrektor Służby SAR w porozumieniu z dyrektorami urzędów morskich, opracowuje w ramach współpracy międzynarodowej i udostępnia na stronie Biuletynu Informacji Publicznej Służby SAR informacje o organizacji i gotowości do zwalczania zagrożeń i zanieczyszczeń na polskich obszarach morskich oraz zapewnia ich bieżącą aktualizację. Informacje powinny zawierać:

- opis organizacji oraz zadań i odpowiedzialności jednostek właściwych w sprawach zanieczyszczeń morza;
- wykazy i adresy punktów kontaktowych oraz sposoby kontaktowania się z nimi;
- informacje o zespołach przeznaczonych do działań na wypadek sytuacji kryzysowych oraz usuwania zanieczyszczeń i o wyposażeniu tych jednostek, w szczególności o:
 - specjalnych morskich statkach do zwalczania zagrożeń i zanieczyszczeń,
 - bazach lądowych,
 - urządzeniach do zbierania zanieczyszczeń z powierzchni morza i brzegu morskiego,
 - stosowanych systemach obserwacji i kontroli z powietrza,
 - zasadach i warunkach udzielania pomocy;
- Informacje te Dyrektor Służby SAR udostępnia w szczególności Europejskiemu Centrum Koordynacji Reagowania Kryzysowego (ERCC) oraz Europejskiej Agencji Bezpieczeństwa Morskiego (EMSA).

Odpowiedzialność organizacyjna jednostek współdziałających

A.20. Minister właściwy ds. wewnętrznych oraz ministrem właściwym ds. administracji publicznej jest odpowiedzialny za organizację systemu reagowania kryzysowego na terenie RP. Poprzez uzgodnienie Krajowego Planu, w ramach nadzoru nad Państwową Strażą Pożarną, Strażą Graniczną, Policją oraz administracją rządową i samorządową – w zakresie właściwości, w miarę identyfikowanych potrzeb udziela wsparcia akcjom przeciwdziałania zagrożeniom i zanieczyszczeniom na morzu.

A.21. Zadania związane ze zwalczaniem zagrożeń i zanieczyszczeń na brzegu morskim mogą być realizowane w ramach wojewódzkich planów zarządzania kryzysowego. Zadania mające na celu łagodzenie negatywnych skutków dla flory i fauny na brzegu morskim, z uwzględnieniem opieki nad zaoilejnymi zwierzętami, realizuje właściwy wojewoda na podstawie planu ratowania zaoilejonych zwierząt, które ucierpiały w wyniku wypadków morskich. Powyższe plany podlegają koordynacji z Krajowym Planem.

A.22. Komendant Morskiego Oddziału Straży Granicznej określa:

- operacyjne punkty kontaktowe;
- siły i środki, które mogą być użyte do wsparcia działań związanych z realizacją Krajowego Planu.

A.23. Minister Obrony Narodowej kierujący w czasie pokoju działalnością Sił Zbrojnych, poprzez uzgodnienie Krajowego Planu, w ramach istniejącego systemu prawnego oraz w miarę identyfikowanych potrzeb udziela wsparcia akcjom przeciwdziałania zagrożeniom i zanieczyszczeniom na morzu, powstałym na skutek rozlewu substancji olejowych lub innych substancji szkodliwych.

KRAJOWY PLAN ZWALCZANIA ZAGROZEŃ I ZANIECZYSZCZEŃ ŚRODOWISKA MORSKIEGO

- A.24. Dowódca Operacyjny Rodzajów Sił Zbrojnych dowodzi, poprzez Centrum Operacji Morskich – Dowództwo Komponentu Morskiego (COM-DKM) wydzielonymi siłami Marynarki Wojennej w celu wsparcia działań w zakresie zwalczania zagrożeń i zanieczyszczeń na morzu. W tym celu określa:
- operacyjne punkty kontaktowe;
 - siły i środki, które mogą być użyte do wsparcia działań związanych z realizacją Krajowego Planu.
- A.25. Dowódca Generalny Rodzajów Sił Zbrojnych sprawuje nadzór, poprzez Dowódcę 3 Flotyli Okrętów i 8 Flotyli Obrony Wybrzeża, nad komendantami portów wojennych, których zadaniem jest opracowanie, aktualizowanie i uzgadnianie planów przeciwdziałania zanieczyszczeniom dla wód portowych w portach wojennych.
- A.26. Minister właściwy ds. klimatu w ramach nadzoru nad Inspekcją Ochrony Środowiska, oraz Minister właściwy ds. środowiska w ramach nadzoru nad Generalną Dyрекcją Ochrony Środowiska i regionalnymi dyrekcjami ochrony środowiska są odpowiedzialni za informację o stanie i zasobach środowiska naturalnego. Ponadto Minister właściwy ds. środowiska sprawuje generalny nadzór nad ochroną środowiska, w tym również morskiego, w zakresie zanieczyszczeń pochodzących ze źródeł lądowych^{41,42,43,44,45} oraz uzgadnia projekt Krajowego Planu. Zadania podmiotów ochrony środowiska określone są również w Planie ratowania zwierząt, które ucierpiały w wyniku rozlewów olejowych.

Określenie odpowiedzialności operacyjnej

Odpowiedzialność operacyjna organów administracji morskiej

- A.27. Minister właściwy ds. gospodarki morskiej sprawuje ogólny nadzór operacyjny, w szczególności do zakresu jego kompetencji należy:
- podejmowanie decyzji o interwencji;
 - powoływanie koordynatora prac badawczych;
 - występowanie z wnioskiem do Rady Ministrów o wprowadzenie stanu klęski żywiołowej na obszarach morskich RP oraz kierowanie działaniami prowadzonymi w celu zapobieżenia skutkom klęski żywiołowej lub ich usunięcia w ramach Rządowego Zespołu Zarządzania Kryzysowego;
 - minister właściwy ds. gospodarki morskiej i minister właściwy ds. żeglugi śródlądowej są organami uprawnionymi do wykonywania ustawy z dnia 18 kwietnia 2002 r. o stanie klęski żywiołowej⁴⁶.
- A.28. Dyrektorzy urzędów morskich są odpowiedzialni za ocenę zagrożenia i inicjowanie akcji przeciwdziałania, w tym:
- przyjęcie i rozpowszechnienie powiadomienia o zagrożeniu;
 - udzielenie pomocy statkowi lub obiektowi znajdującemu się w niebezpieczeństwie;
 - ocenę zagrożenia zanieczyszczeniem;
 - inicjowanie akcji zwalczania zanieczyszczeń na morzu;
 - wzywanie i udzielanie pomocy międzynarodowej;
 - udzielanie zgody na stosowanie innych niż mechaniczne środków zwalczania zanieczyszczeń.

Dyrektorzy urzędów morskich ponadto prowadzą postępowania w celu wykrycia sprawcy zanieczyszczenia oraz zabezpieczają dokumentację.

⁴¹Ustawa z dnia 27 kwietnia 2001 r. Prawo ochrony środowiska (Dz.U.2024.54 – tekst ujednolicony)

⁴²Ustawa z dnia 20 lipca 2017 r. – Prawo wodne (Dz.U.2023.1478 – tekst ujednolicony)

⁴³ustawa z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz.U.2023.1094 – tekst ujednolicony)

⁴⁴Ustawa z dnia 16 kwietnia o ochronie przyrody (Dz.U.2023.1336 – tekst ujednolicony)

⁴⁵ Ustawa z dnia 13 kwietnia 2007 r. o zapobieganiu szkodom w środowisku i ich naprawie (Dz.U.2020.2187 – tekst ujednolicony)

⁴⁶ Dz.U.2017.1897 – tekst ujednolicony

KRAJOWY PLAN ZWALCZANIA ZAGROZEŃ I ZANIECZYSZCZEŃ ŚRODOWISKA MORSKIEGO

- A.29. Jeżeli w przypadku złej pogody lub stanu morza istnieje poważne zagrożenie zanieczyszczenia obszarów morskich, bądź zagrożone jest bezpieczeństwo życia ludzkiego, właściwy terytorialnie dyrektor urzędu morskiego, po uzyskaniu informacji właściwych służb meteorologicznych:
- powiadamia, jeśli jest to możliwe, kapitana statku znajdującego się w danym rejonie portu oraz zamierzającego wejść lub wyjść z portu o stanie morza i warunkach pogodowych;
 - nie naruszając obowiązku niesienia pomocy statkom w niebezpieczeństwie oraz zgodnie z planem udzielania schronienia statkom znajdującym się w niebezpieczeństwie lub potrzebującym pomocy na polskich obszarach morskich, może podjąć inne środki, łącznie z zaleceniem bądź zakazem wejścia lub wyjścia z portu, do czasu, gdy zostanie ustalone, że nie istnieje ryzyko dla życia ludzkiego lub zagrożenie zanieczyszczenia środowiska;
 - może podjąć niezbędne środki w celu ograniczenia bunkrowania statków lub wprowadzić zakaz bunkrowania na wodach terytorialnych⁴⁷.
- A.30. W przypadku, gdy z rodzaju i stopnia zagrożenia środowiska morskiego albo przebiegu działań zmierzających do zwalczania zanieczyszczenia morza wynika możliwość zanieczyszczenia brzegu morskiego lub zagrożenia życia lub zdrowia ludności w rejonie nadmorskim, dyrektor urzędu morskiego jest obowiązany powiadomić o tym niezwłocznie właściwego wojewodę, właściwego regionalnego dyrektora ochrony środowiska oraz właściwego wojewódzkiego inspektora ochrony środowiska w celu podjęcia przez nich odpowiednich działań zapobiegawczych na lądzie.
- A.31. Dyrektor urzędu morskiego jest organem, który w zakresie swoich kompetencji dokonuje analizy skażeń i oceny sytuacji oraz opracowuje, ogłasza i wprowadza działania interwencyjne⁴⁸.

Odpowiedzialność operacyjna Służby SAR

- A.32. W następstwie decyzji właściwego terytorialnie dyrektora urzędu morskiego Morska Służba Poszukiwania i Ratownictwa (Służba SAR) jest wyznaczona do wykonywania działań operacyjnych związanych z akcją zwalczania zanieczyszczeń na morzu.
- A.33. W przypadku akcji przeciwdziałania o zasięgu krajowym, kierownictwo operacyjne sprawuje Dyrektor Służby SAR bezpośrednio lub poprzez swojego zastępcę – kierownika akcji, który jest odpowiedzialny za planowanie, prowadzenie i koordynację akcji zwalczania zanieczyszczeń na morzu. Do wykonywania zadań bezpośrednio na morzu kierownik akcji nominuje dowódcę akcji w miejscu jej prowadzenia – OSC.
- A.34. W przypadku międzynarodowej akcji ratowniczej, w której Polska jest stroną wiodącą, Dyrektor Służby SAR sprawuje kierownictwo operacyjne, jako kierownik akcji oraz wyznacza naczelnego dowódcę na miejscu jej prowadzenia (SOSC). Funkcje zastępcy kierownika akcji wykonuje zastępca Dyrektora Służby SAR.
- A.35. W przypadku akcji międzynarodowej prowadzonej poza polską strefą odpowiedzialności, kierownictwo operacyjne może być przekazane nominowanemu przez Dyrektora Służby SAR dowódcy zespołu prowadzącego akcję na miejscu (NOSC). Dyrektor Służby SAR jest również uprawniony do nominowania oficera łącznikowego działającego przy sztabie prowadzenia akcji prowadzonej w obszarze odpowiedzialności obcego państwa.
- A.36. W przypadku konieczności wynikającej z potrzeb akcji zwalczania zanieczyszczeń Służba SAR współdziała z krajowymi jednostkami organizacyjnymi:
- Państwowej Straży Pożarnej oraz pozostałymi podmiotami krajowego systemu ratowniczo-gaśniczego;

⁴⁷ Ustawa z dnia 18 sierpnia 2011 r. o bezpieczeństwie morskim (Dz.U.2023.1666 – tekst ujednolicony)

⁴⁸ Rozp. Rady Ministrów z dnia 7 stycznia 2013 r. w sprawie systemów wykrywania skażeń i powiadamiania o ich wystąpieniu oraz właściwości organów w tych sprawach (Dz.U.2013.96)

KRAJOWY PLAN ZWALCZANIA ZAGROZEŃ I ZANIECZYSZCZEŃ ŚRODOWISKA MORSKIEGO

- Marynarki Wojennej;
- Straży Granicznej;
- Policji;
- Instytutu Meteorologii i Gospodarki Wodnej – Państwowy Instytut Badawczy;
- innymi, w szczególności:
 - jednostkami realizującymi zadania administracji morskiej podległymi dyrektorom urzędów morskich,
 - podmiotami zobowiązanymi do posiadania planów określonymi w p. A.2.,
 - Prezesem Wyższego Urzędu Górniczego, w zakresie sporządzania i przekazywania raportu z akcji poszukiwawczych i ratowniczych oraz akcji zwalczania zagrożeń i zanieczyszczeń na morzu, jeżeli dotyczą one zdarzeń związanych z działalnością polegającą na poszukiwaniu, rozpoznawaniu lub wydobywaniu węglowodorów ze złóż w granicach obszarów morskich Rzeczypospolitej Polskiej, jak również przekazywanie tego raportu właściwemu terytorialnie dyrektorowi urzędu morskiego oraz Komisji Badania Wypadków Morskich,
 - wojewodami nadmorskimi, centrami zarządzania kryzysowego województw nadmorskich w zakresie reagowania kryzysowego związanego ze zdarzeniem powodującym zanieczyszczenie wód morskich, z uwzględnieniem opieki nad zoalejonymi zwierzętami,
 - Głównym Inspektorem Ochrony Środowiska w zakresie monitoringu środowiska i międzynarodowego przemieszczania odpadów,
 - Morskim Instytutem Rybackim – Państwowy Instytut Badawczy w zakresie ochrony łowisk, tarlisk i akwakultury,
 - Generalnym Dyrektorem Ochrony Środowiska, regionalnymi dyrektorami ochrony środowiska oraz innymi podmiotami sprawującymi nadzór nad obszarami Natura 2000 w zakresie funkcjonowania obszarów Natura 2000,
 - Generalnym Dyrektorem Ochrony Środowiska, regionalnymi dyrektorami ochrony środowiska w zakresie ochrony grzybów, roślin i zwierząt objętych ochroną gatunkową,
 - dyrektorami nadmorskich parków narodowych w zakresie realizacji planów ochrony parków narodowych lub planów zadań ochronnych dla tych obszarów,
 - regionalnymi dyrektorami ochrony środowiska w zakresie przestrzegania planów ochrony rezerwatów i ich otulin lub planów zadań ochronnych dla tych obszarów,
 - dyrektorami parków krajobrazowych lub dyrektorami zespołów parków krajobrazowych w zakresie realizacji planów ochrony parków krajobrazowych lub planów zadań ochronnych dla tych obszarów,
 - organami samorządu terytorialnego w zakresie zagospodarowania odpadów,
 - Polską Agencją Żeglugi Powietrznej w zakresie ustanowienia na obszarze zagrożeń strefy zakazu lub ograniczeń lotów z różnymi stopniami restrykcji.

A.37. W ramach zadań Służba SAR jest upoważniona do:

- zwracania się do jednostek współdziałających o dostarczenie na miejsce akcji niezbędnego sprzętu, personelu bądź zespołów operacyjnych ujętych w Krajowym Planie, a także informacji wymaganej do właściwego zorganizowania i kierowania akcją;
- występowania do dyrektora urzędu morskiego o wezwanie pomocy międzynarodowej, jeżeli możliwości własne okażą się niewystarczające do przeprowadzenia skutecznej akcji;
- podejmowania niezbędnych uzgodnień z właściwymi organami celnymi, ochrony granic i innymi właściwymi organami, umożliwiającymi wprowadzenie na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej, w tym na morze terytorialne, morskie wody wewnętrzne lub przestrzeń powietrzną podążających z pomocą z międzynarodową statków morskich, statków powietrznych, personelu i wyposażenia służącego zwalczaniu zagrożeń i zanieczyszczeń na morzu;
- w uzgodnieniu z dyrektorem urzędu morskiego kierowania sił i środków Służby SAR do akcji poza polskie obszary morskie w celu udzielenia pomocy międzynarodowej.

KRAJOWY PLAN ZWALCZANIA ZAGROZEŃ I ZANIECZYSZCZEŃ ŚRODOWISKA MORSKIEGO

Kierownictwo operacyjne, nadzór operacyjny i kierownictwo taktyczne

- A.38. Kierownictwo operacyjne sprawowane jest przez kierownika akcji z następującymi zadaniami:
- opracowywanie planów akcji;
 - uruchamianie jednostek Służby SAR do działań zwalczania zagrożeń i zanieczyszczeń na morzu;
 - wyznaczanie dowódców akcji na miejscu jej prowadzenia;
 - podejmowanie decyzji o sposobie zwalczania zanieczyszczenia na poszczególnych etapach rozwoju akcji i w miarę potrzeb, modyfikowaniu planu akcji;
 - organizowanie zabezpieczenia logistycznego prowadzonych działań na morzu;
 - współdziałanie z innymi jednostkami organizacyjnymi zgodnie z Krajowym Planem;
 - realizowanie współdziałania z odpowiednimi służbami innych państw.
- A.39. Kierownik akcji, opracowując plan akcji, powinien uwzględniać:
- aktualne i przewidywane warunki hydrologiczno-meteorologiczne w rejonie akcji;
 - czas potrzebny na dotarcie sił i środków do rejonu wystąpienia zagrożenia lub zanieczyszczenia;
 - rodzaj i wielkość zanieczyszczenia;
 - wszelkie informacje dotyczące wrażliwości środowiska naturalnego na zanieczyszczenie oraz potencjalne skutki zanieczyszczenia dla flory i fauny;
 - dostępność sił i środków Służby SAR, jednostek współdziałających wymienionych w Krajowym Planie oraz siły i środki oferowane w ramach pomocy międzynarodowej.
- A.40. Kierownik akcji, przygotowując plan akcji oraz podczas jej trwania, powinien pozyskiwać zdjęcia satelitarne, informacje ze zwiadu lotniczego oraz korzystać z dostępnych informatycznych programów symulacyjnych prognozujących rozprzestrzenianie się zanieczyszczeń na morzu.
- A.41. Kierowanie akcją na miejscu jej prowadzenia sprawowane przez OSC polega w szczególności na:
- bezpośrednim kierowaniu działaniami skierowanych do akcji specjalnych statków morskich do zwalczania zanieczyszczeń zgodnie z planem akcji;
 - informowaniu kierownika akcji o bieżącej sytuacji, sposobie i stopniu realizacji planu akcji.

Odpowiedzialność operacyjna jednostek współdziałających

Rządowe Centrum Bezpieczeństwa (RCB)

- A.42. Centrum zapewnia obsługę Rady Ministrów, Prezesa Rady Ministrów, Zespołu i ministra właściwego do spraw wewnętrznych w sprawach zarządzania kryzysowego oraz pełni funkcję krajowego centrum zarządzania kryzysowego.
- A.43. Do zadań RCB należy⁴⁹:
- 1) planowanie cywilne, w tym:
 - przedstawianie szczegółowych sposobów i środków reagowania na zagrożenia oraz ograniczania ich skutków,
 - opracowywanie i aktualizowanie Krajowego Planu Zarządzania Kryzysowego, we współpracy z właściwymi komórkami organizacyjnymi urzędów obsługujących ministrów oraz kierowników urzędów centralnych,
 - analiza i ocena możliwości wystąpienia zagrożeń lub ich rozwoju,
 - gromadzenie informacji o zagrożeniach i analiza zebranych materiałów,
 - wypracowywanie wniosków i propozycji zapobiegania i przeciwdziałania zagrożeniom,
 - planowanie wykorzystania Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej do wykonywania zadań, o których mowa w art. 25 ust. 3, Ustawy o zarządzaniu kryzysowym.

⁴⁹ Ustawa z dn. 26 kwietnia 2007 r. o zarządzaniu kryzysowym (tekst ujednolicony – Dz. U. z 2023r. poz. 122)

KRAJOWY PLAN ZWALCZANIA ZAGROZEŃ I ZANIECZYSZCZEŃ ŚRODOWISKA MORSKIEGO

- planowanie wsparcia przez organy administracji publicznej realizacji zadań Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej;
- 2) monitorowanie potencjalnych zagrożeń;
 - 2a) uzgadnianie planów zarządzania kryzysowego sporządzanych przez ministrów kierujących działami administracji rządowej i kierowników urzędów centralnych;
 - 3) przygotowanie uruchamiania, w przypadku zaistnienia zagrożeń, procedur związanych z zarządzaniem kryzysowym;
 - 4) przygotowywanie projektów opinii i stanowisk Zespołu;
 - 5) przygotowywanie i obsługa techniczno-organizacyjna prac Zespołu;
 - 5a) zapewnienie koordynacji polityki informacyjnej organów administracji publicznej w czasie sytuacji kryzysowej;
 - 6) współdziałanie z podmiotami, komórkami i jednostkami organizacyjnymi Organizacji Traktatu Północnoatlantyckiego i Unii Europejskiej oraz innych organizacji międzynarodowych, odpowiedzialnymi za zarządzanie kryzysowe i ochronę infrastruktury krytycznej;
 - 7) organizowanie, prowadzenie i koordynacja szkoleń i ćwiczeń z zakresu zarządzania kryzysowego oraz udział w ćwiczeniach krajowych i międzynarodowych;
 - 8) zapewnienie obiegu informacji między krajowymi i zagranicznymi organami i strukturami zarządzania kryzysowego;
 - 9) realizacja zadań stałego dyżuru w ramach gotowości obronnej państwa;
 - 10) realizacja zadań z zakresu zapobiegania, przeciwdziałania i usuwania skutków zdarzeń o charakterze terrorystycznym;
 - 10a) współdziałanie z Szefem Agencji Bezpieczeństwa Wewnętrznego w zakresie zapobiegania, przeciwdziałania i usuwania skutków zdarzeń o charakterze terrorystycznym;
 - 11) realizacja zadań planistycznych i programowych z zakresu ochrony infrastruktury krytycznej oraz europejskiej infrastruktury krytycznej, w tym opracowywanie i aktualizacja załącznika funkcjonalnego do Krajowego Planu Zarządzania Kryzysowego dotyczącego ochrony infrastruktury krytycznej, a także współpraca, jako krajowy punkt kontaktowy, z instytucjami Unii Europejskiej i Organizacji Traktatu Północnoatlantyckiego oraz ich krajami członkowskimi w zakresie ochrony infrastruktury krytycznej;

Minister Obrony Narodowej

- A.44. Minister Obrony Narodowej jest zastępcą przewodniczącego Rządowego Zespołu Zarządzania Kryzysowego i sprawuje nadzór nad Siłami Zbrojnymi RP, których między innymi misją jest:
- udział w międzynarodowych operacjach reagowania kryzysowego;
 - wspieranie bezpieczeństwa wewnętrznego i pomoc społeczeństwu poprzez m.in.:
 - monitorowanie i ochronę przestrzeni powietrznej oraz wsparcie ochrony granicy lądowej i wód terytorialnych,
 - monitorowanie skażeń promieniotwórczych, chemicznych i biologicznych na terytorium kraju,
 - prowadzenie działań poszukiwawczo-ratowniczych i pomoc władzom państwowym, administracji publicznej oraz społeczeństwu w reagowaniu na zagrożenia.
- A.45. Minister Obrony Narodowej przy pomocy Centralnego Ośrodka Analizy Skażeń sprawuje nadzór nad Krajowym Systemem Wykrywania Skażeń i Alarmowania (KSWSiA) - system odpowiedzialny za koordynację przedsięwzięć z zakresu monitorowania, wykrywania i alarmowania o skażeniach CBRN na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej oraz prowadzenie działań interwencyjnych w przypadku ich wystąpienia. W skład krajowego systemu wchodzi między innymi nadzorowane przez wojewodów

KRAJOWY PLAN ZWALCZANIA ZAGROZEŃ I ZANIECZYSZCZEŃ ŚRODOWISKA MORSKIEGO

wojewódzkie systemy wykrywania i alarmowania oraz wojewódzkie systemy wczesnego ostrzegania o zagrożeniach.

- A.46. Dowódca Operacyjny Rodzajów Sił Zbrojnych dowodzi poprzez Centrum Operacji Morskich – Dowództwo Komponentu Morskiego (COM-DKM) działaniami sił wydzielonych z Marynarki Wojennej RP, wykazanych w Planie SAR. Wydzielone siły wspomagają akcje na morzu poprzez działania powietrzne w zakresie monitoringu, działania zabezpieczające oraz przez bezpośredni udział w zwalczaniu zanieczyszczeń na morzu. Przystąpienie do akcji realizowane jest na wniosek Służby SAR. W ramach Krajowego Planu Dowódca Operacyjny Rodzajów Sił Zbrojnych poprzez COM-DKM przydziela siły i środki zgodne z “Planem pełnienia dyżurów ratowniczych w służbie poszukiwania i ratownictwa lotniczego (ASAR) oraz systemie ratownictwa morskiego (SAR)” na dany rok, możliwe do wykorzystania podczas akcji przeciwdziałania zanieczyszczeniom morza, jeśli w tym czasie nie wykonują zadań związanych z ratowaniem zdrowia i życia ludzkiego. Wykaz sił i środków wydzielonych przez Dowództwo Generalne RSZ do współdziałania w ramach zwalczania zagrożeń i zanieczyszczeń na morzu umieszczony jest w Załączniku H.
- A.47. Biuro Hydrograficzne Marynarki Wojennej (BHMW) realizuje zadania Państwowej Morskiej Służby Hydrograficznej⁵⁰ i wykonuje między innymi następujące zadania:
- prowadzenie, koordynowanie i nadzorowanie pomiarów hydrograficznych na polskich obszarach morskich dla potrzeb bezpieczeństwa żeglugi i kartografii morskiej;
 - prowadzenie i koordynowanie prac geodezyjnych na polskich obszarach morskich oraz w pasie nadbrzeżnym, w portach i przystaniach morskich dla potrzeb bezpieczeństwa żeglugi i kartografii morskiej;
 - opracowywanie i wydawanie map morskich oraz innych publikacji nautycznych;
 - utrzymywanie serwisu cyfrowych map nawigacyjnych;
 - koordynowanie krajowego systemu obiegu informacji nautycznej i ostrzeżeń nawigacyjnych;
 - reprezentowanie Rzeczypospolitej Polskiej w Międzynarodowej Organizacji Hydrograficznej;
 - przekazywanie nieodpłatnie organom administracji morskiej danych batymetrycznych i oceanograficznych oraz map i publikacji nautycznych;
 - przekazywanie nieodpłatnie Głównemu Inspektorowi Ochrony Środowiska danych batymetrycznych i hydrologicznych niezbędnych do właściwego i bezpiecznego wykonywania monitoringu wód morskich;
 - przekazywanie nieodpłatnie Głównemu Geodecie Kraju danych batymetrycznych oraz danych dotyczących linii brzegowej w celu wykonywania zadań przewidzianych w ustawie z dnia 4 marca 2010 r. o infrastrukturze informacji przestrzennej;
 - prowadzenie zasobu danych hydrograficznych.

Ostrzeżenia nawigacyjne aktualizowane są na bieżąco przez operatora dyżurnego Krajowego Systemu Ostrzeżeń Nawigacyjnych.

Minister właściwy ds. wewnętrznych oraz Minister właściwy ds. administracji publicznej

- A.48. Minister właściwy ds. wewnętrznych jest zastępcą przewodniczącego Rządowego Zespołu Zarządzania Kryzysowego⁵² i sprawuje nadzór nad:
- zespoloną administracją rządową w województwie;
 - przeciwdziałaniem skutkom klęsk żywiołowych i innych podobnych zdarzeń zagrażających bezpieczeństwu powszechnemu;

⁵⁰ Ustawa z dnia 21 marca 1991 r. o obszarach morskich Rzeczypospolitej Polskiej i administracji morskiej (Dz.U.2023.960 – tekst ujednolicony)

⁵¹ Rozporządzenie Ministra Obrony Narodowej z dnia 26 kwietnia 2018 r. w sprawie zakresu i sposobu realizacji zadań służby hydrograficznej (Dz.U.2018.991)

⁵² Ustawa z dnia 26 kwietnia 2007 r. o zarządzaniu kryzysowym (Dz.U.2023.122 – tekst ujednolicony)

KRAJOWY PLAN ZWALCZANIA ZAGROZEŃ I ZANIECZYSZCZEŃ ŚRODOWISKA MORSKIEGO

- usuwaniem skutków klęsk żywiołowych i innych podobnych zdarzeń zagrażających bezpieczeństwu powszechnemu;
- ochroną bezpieczeństwa i porządku publicznego;
- ochroną granicy państwa, kontroli ruchu granicznego i cudzoziemców oraz koordynacji działań związanych z polityką migracyjną państwa;
- zarządzania kryzysowego;
- obrony cywilnej;
- ochrony przeciwpożarowej;
- nadzoru nad ratownictwem górskim i wodnym.

A.49. Państwowa Straż Pożarna wykonuje działania w zakresie określonym:

- Ustawą z dnia 24 sierpnia 1991 r. o ochronie przeciwpożarowej⁵³;
- Ustawą z dnia 24 sierpnia 1991 r. o Państwowej Straży Pożarnej⁵⁴.

A.50. Straż Graniczna (SG) realizuje swoje zadania w oparciu o ustawę z dnia 12 października 1990 r. o Straży Granicznej⁵⁵. Morski Oddział Straży Granicznej (MOSG) współpracuje w działaniach na morzu oraz w przypadku konieczności również w operacjach zwalczania zanieczyszczeń na brzegu morskim. W przypadku pomocy międzynarodowej SG udzieli pomocy przy przekraczaniu granic morskich i lądowych. W ramach Krajowego Planu Komendant Morskiego Oddziału Straży Granicznej przydziela siły i środki możliwe do wykorzystania podczas akcji przeciwdziałania zanieczyszczeniom morza. Wykaz sił i środków Straży Granicznej wydzielonych do współdziałania w ramach zwalczania zagrożeń i zanieczyszczeń na morzu umieszczony jest w Załączniku H.

A.51. Policja realizuje swoje zadania w oparciu o ustawę z dnia 6 kwietnia 1990 r. o Policji⁵⁶. W szczególności Policja współpracuje poprzez logistyczne zabezpieczenie dróg dojazdowych, parkingów i lądowisk przy transporcie sprzętu i personelu drogą lądową lub powietrzną.

Wojewoda

A.52. Na podstawie ustawy z dnia 23 stycznia 2009 o wojewodzie i administracji rządowej w województwie⁵⁷ wojewoda:

- Zapewnia współdziałanie wszystkich organów administracji rządowej i samorządowej działających w województwie i kieruje ich działalnością w zakresie zapobiegania zagrożeniu życia, zdrowia lub mienia oraz zagrożeniom środowiska, bezpieczeństwa państwa i utrzymania porządku publicznego, ochrony praw obywatelskich, a także zapobiegania klęskom żywiołowym i innym nadzwyczajnym zagrożeniom oraz zwalczania i usuwania ich skutków, na zasadach określonych w odrębnych ustawach;
- Może wydawać polecenia obowiązujące wszystkie organy administracji rządowej działające w województwie, a w sytuacjach nadzwyczajnych, o których mowa powyżej obowiązujące również organy samorządu terytorialnego. O wydanych poleceniach wojewoda niezwłocznie informuje właściwego ministra. Sytuacjami nadzwyczajnymi, o są również sytuacje kryzysowe w rozumieniu ustawy z dnia 26 kwietnia 2007 r. o zarządzaniu kryzysowym⁵⁸.

A.53. Wojewoda nadzoruje wchodzące w skład krajowego systemu wojewódzkie systemy wykrywania i alarmowania oraz wojewódzkie systemy wczesnego ostrzegania o zagrożeniach, o których mowa w art. 16 ust. 2 pkt 3 ustawy z dnia 26 kwietnia 2007 r. o zarządzaniu kryzysowym.

⁵³ Dz.U.2022.2057 – tekst ujednolicony

⁵⁴ Dz.U.2024.127 – tekst ujednolicony

⁵⁵ Dz.U.2023.1080 – tekst ujednolicony

⁵⁶ Dz.U.2024.145 – tekst ujednolicony

⁵⁷ Dz.U.2023.190 – tekst ujednolicony

⁵⁸ Dz.U.2023.122 – tekst ujednolicony

Minister właściwy ds. Klimatu

A.54. Minister właściwy ds. klimatu poprzez Głównego Inspektora Ochrony Środowiska oraz wojewódzkich inspektorów ochrony środowiska (tylko w zakresie działań związanych z zanieczyszczeniem brzegu morskiego) współpracuje w działaniach zwalczania zagrożeń i zanieczyszczeń na morzu oraz na brzegu morskim w zakresie monitoringu oraz oceny stopnia zanieczyszczenia, zgodnie z ustawą z dnia 20 lipca 1991 r. o Inspekcji Ochrony Środowiska⁵⁹.

Do zadań Inspekcji należy m.in.:

- kontrola podmiotów korzystających ze środowiska w rozumieniu ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. – Prawo ochrony środowiska⁶⁰ w zakresie:
 - przestrzegania przepisów o ochronie środowiska,
 - przestrzegania decyzji ustalających warunki korzystania ze środowiska oraz przestrzegania zakresu, częstotliwości i sposobu prowadzenia pomiarów wielkości emisji i jej wpływu na stan środowiska,
 - przestrzegania przepisów ustawy z dnia 14 grudnia 2012 r. o odpadach⁶¹,
- kontrola przestrzegania przepisów ustawy z dnia 13 września 1996 r. o utrzymaniu czystości i porządku w gminach⁶²;
- prowadzenie państwowego monitoringu środowiska, w szczególności:
 - opracowywanie i realizacja wieloletnich strategicznych programów państwowego monitoringu środowiska i wykonawczych programów państwowego monitoringu środowiska,
 - gromadzenie informacji o środowisku w zakresie ujętym w programach państwowego monitoringu środowiska,
 - przetwarzanie zgromadzonych informacji o środowisku i dokonywanie ocen stanu środowiska,
 - opracowywanie raportów o stanie środowiska,
 - udział w międzynarodowej wymianie informacji o stanie środowiska, w tym koordynacja współpracy z Europejską Agencją Środowiska⁶³,
- prowadzenie działalności laboratoryjnej polegającej na:
 - wykonywaniu badań, w tym pobieraniu próbek, wykonywaniu pomiarów i analiz na potrzeby państwowego monitoringu środowiska oraz działań kontrolnych,
 - zapewnieniu nadzoru nad jakością badań, o których mowa w lit. a, zgodnie z normą PN-EN-ISO/IEC 17025 Ogólne wymagania dotyczące kompetencji laboratoriów badawczych i wzorcujących,
- podejmowanie decyzji wstrzymujących działalność prowadzoną z naruszeniem wymagań związanych z ochroną środowiska lub naruszeniem warunków korzystania ze środowiska;
- przeciwdziałanie poważnym awariom oraz sprawowanie nadzoru nad usuwaniem ich skutków;
- wykonywanie zadań związanych ze zbieraniem danych do Europejskiego Rejestru Uwalniania i Transferu Zanieczyszczeń oraz prowadzeniem Krajowego Rejestru Uwalniania i Transferu Zanieczyszczeń;
- wykonywanie zadań określonych w ustawie z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko⁶⁴;
- wykonywanie zadań w zakresie zapobiegania szkodom w środowisku i ich naprawy;

⁵⁹ Dz.U.2023.824 – tekst ujednolicony

⁶⁰ Dz.U.2024.54 – tekst ujednolicony

⁶¹ Dz.U.2023.1587 – tekst ujednolicony

⁶² Dz.U.2023.1469 – tekst ujednolicony

⁶³ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 401/2009 z dnia 23 kwietnia 2009 r. w sprawie Europejskiej Agencji Środowiska oraz Europejskiej Sieci Informacji i Obserwacji Środowiska (Dz.U. UE L 126 z 21.05.2009, str. 13)

⁶⁴ Dz.U.2023.1094 – tekst ujednolicony

KRAJOWY PLAN ZWALCZANIA ZAGROZEŃ I ZANIECZYSZCZEŃ ŚRODOWISKA MORSKIEGO

- wykonywanie zadań określonych w przepisach o międzynarodowym przemieszczaniu odpadów;
- wykonywanie zadań z zakresu ustawy z dnia 25 lutego 2011 r. o substancjach chemicznych i ich mieszaninach oraz stosownych, określonych w ustawie o Inspekcji Ochrony Środowiska przepisów UE;
- wykonywanie zadań określonych w ustawie z dnia 20 lipca 2017 r. – Prawo wodne⁶⁵.

Rada SAR

A.55. W skład Rady SAR wchodzi przedstawiciele ministerstw i instytucji związanych z realizacją zadań wynikających z ustawy o bezpieczeństwie morskim. Jest organem doradczym ministra właściwego ds. gospodarki morskiej i opiniodawczym w zakresie opracowania Krajowego Planu. Radzie SAR przewodniczy Dowódca Operacyjny Rodzajów Sił Zbrojnych.

Zgodnie z rozporządzeniem Rady Ministrów w sprawie sposobu organizacji zwalczania zagrożeń i zanieczyszczeń na morzu, Rada SAR jest organem konsultacyjnym właściwym dla Krajowego Planu.

Podmioty zarządzające portami oraz inne podmioty prowadzące działalność w obrębie portu

A.56. Podmioty zarządzające portami oraz inne podmioty prowadzące działalność w obrębie portu zobowiązane do posiadania planów zwalczania zagrożeń i zanieczyszczeń dla wód portowych, są odpowiedzialne za prowadzenie akcji przeciwdziałania na podległych im obszarach. W przypadku, gdy rozmiar zdarzenia przekracza ich własne możliwości przeciwdziałania, mogą oni zwrócić się o wsparcie, zgodnie z Krajowym Planem. Zdolność samodzielnego przeciwdziałania jest każdorazowo określana przez dyrektora urzędu morskiego.

A.57. W przypadku rozlewu olejowego wewnątrz obszaru podległego podmiotowi zarządzającemu portem lub innego prowadzącego działalność w obrębie portu jest on zobowiązany do:

- natychmiastowego powiadomienia o zdarzeniu;
- przekazania informacji o podjętym działaniu natychmiastowym w celu wyeliminowania bezpośredniego zagrożenia dla życia i zdrowia ludzi;
- przekazania informacji zawierającej dane o ilości, rodzaju i charakterystyce substancji zanieczyszczającej;
- opracowania planu działania z udziałem własnych środków, adekwatnego do rozmiarów incydentu i jego skutków powodujących zanieczyszczenie wód portowych. Plan ten w szczególności określa, jakie środki zostały podjęte w celu zminimalizowania skutków incydentu, z uwzględnieniem wpływu zanieczyszczenia i jego usuwania na środowisko naturalne. Plan działania operacyjny musi być zaakceptowany przez DUM i w przypadku użycia sił i środków zewnętrznych udostępniony podmiotom uczestniczącym.

A.58. W przypadku zagrożenia lub zanieczyszczenia o zasięgu krajowym lub międzynarodowym Służba SAR może się zwrócić o udostępnienie sił i środków rozmieszczonych w portach znajdujących się w dyspozycji podmiotu prowadzącego działalność lub podmiotu zarządzającego portem.

Operatorzy przemysłowych instalacji morskich

A.59. Do przemysłowych instalacji morskich zaliczamy jednostki przybrzeżne, które zgodnie z definicją Konwencji OPRC 1992 oznaczają każdą stałą lub pływającą instalację lub konstrukcję przybrzeżną zaangażowaną w działalność poszukiwawczą, wydobywczą lub produkcyjną gazu lub oleju oraz w załadunek lub przeładunek oleju.

A.60. Plan zwalczania rozlewów olejowych i likwidacji zagrożeń środowiska operatora przemysłowej instalacji morskiej⁶⁶ oraz plany SOPEP dla platform wiertniczych i jednostek wspomagających działalność są częścią składową Krajowego Planu. Operator przemysłowych instalacji morskich

⁶⁵ Dz.U.2023.1478 – tekst ujednolicony

⁶⁶ Rozporządzenie Ministra Gospodarki z dnia 25 kwietnia 2014 r. w sprawie szczegółowych wymagań dotyczących prowadzenia ruchu zakładów górniczych wydobywających kopaliny otworami wiertniczymi (Dz.U.2014.812)

KRAJOWY PLAN ZWALCZANIA ZAGROZEŃ I ZANIECZYSZCZEŃ ŚRODOWISKA MORSKIEGO

i Służba SAR utrzymują stałą współpracę operacyjną polegającą na bieżącym przekazywaniu informacji o stanie gotowości do przeciwdziałania.

- A.61. W przypadku zanieczyszczenia akcją kieruje bezpośrednio kierownik platformy. Jest on zobowiązany do:
- natychmiastowego powiadomienia o zdarzeniu zgodnie z procedurą określoną w planie;
 - przekazania informacji o podjętym działaniu natychmiastowym w celu wyeliminowania bezpośredniego zagrożenia dla życia i zdrowia ludzi;
 - przekazania informacji zawierającej dane o ilości, rodzaju i charakterystyce substancji zanieczyszczającej;
 - opracowania planu działania z udziałem własnych środków, adekwatnego do rozmiarów incydentu i jego skutków powodujących zanieczyszczenie morza. Plan ten w szczególności określa, jakie środki zostały podjęte w celu zminimalizowania skutków incydentu, z uwzględnieniem wpływu zanieczyszczenia i jego usuwania na środowisko naturalne. musi być udostępniony DUM i w przypadku użycia sił i środków zewnętrznych udostępniony podmiotom uczestniczącym.
- A.62. W przypadku zagrożenia lub zanieczyszczenia o zasięgu krajowym lub międzynarodowym Służba SAR może się zwrócić o udostępnienie sił i środków znajdujących się w dyspozycji operatora przemysłowej instalacji morskiej.

Operatorzy Morskich Elektrowni Wiatrowych (MEW)

- A.63. Morska farma wiatrowa – instalacja stanowiąca wyodrębniony zespół urządzeń służących do wytwarzania energii, w skład którego wchodzi jedna lub więcej morskich turbin wiatrowych, sieć średniego napięcia wraz ze stacjami elektro-energetycznymi zlokalizowanymi na morzu z wyłączeniem urządzeń po stronie górnego napięcia transformatora lub transformatorów znajdujących się na tej stronie
- A.64. Plan zwalczania rozlewów olejowych i likwidacji zagrożeń środowiska operatora morskiej elektrowni wiatrowej oraz plany SOPEP jednostek wspomagających działalność MEW są częścią składową Krajowego Planu. Operator MEW i Służba SAR utrzymują stałą współpracę operacyjną polegającą na bieżącym przekazywaniu informacji o stanie gotowości do przeciwdziałania.
- A.65. W przypadku zanieczyszczenia akcją kieruje bezpośrednio kierownik MEW. Jest on zobowiązany do:
- natychmiastowego powiadomienia o zdarzeniu zgodnie z procedurą określoną w planie;
 - przekazania informacji o podjętym działaniu natychmiastowym w celu wyeliminowania bezpośredniego zagrożenia dla życia i zdrowia ludzi;
 - przekazania informacji zawierającej dane o ilości, rodzaju i charakterystyce substancji zanieczyszczającej;
 - opracowania planu działania z udziałem własnych środków, adekwatnego do rozmiarów incydentu i jego skutków powodujących zanieczyszczenie morza. Plan ten w szczególności określa, jakie środki zostały podjęte w celu zminimalizowania skutków incydentu, z uwzględnieniem wpływu zanieczyszczenia i jego usuwania na środowisko naturalne. musi być udostępniony DUM i w przypadku użycia sił i środków zewnętrznych udostępniony podmiotom uczestniczącym.
- A.66. W przypadku zagrożenia lub zanieczyszczenia o zasięgu krajowym lub międzynarodowym Służba SAR może się zwrócić o udostępnienie sił i środków znajdujących się w dyspozycji operatora MEW.

KRAJOWY PLAN ZWALCZANIA ZAGROZEŃ I ZANIECZYSZCZEŃ ŚRODOWISKA MORSKIEGO

Państwowe agencje, instytucje, organizacje pozarządowe i instytucje międzynarodowe

Służby radiokomunikacyjne

- A.67. Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 3 lipca 2012 r. w sprawie nasłuchu radiowego oraz osłony meteorologicznej na potrzeby Morskiej Służby Poszukiwania i Ratownictwa⁶⁷ w sposób szczegółowy określa rodzaje służb radiokomunikacyjnych prowadzących nasłuch radiowy na międzynarodowych częstotliwościach przeznaczonych do odbioru sygnałów o niebezpieczeństwie, zasady i sposób jego prowadzenia oraz przekazywania do Morskiego Ratowniczego Centrum Koordynacyjnego (MRCK) odebranych zawiadomień o niebezpieczeństwie.

Instytut Meteorologii i Gospodarki Wodnej

- A.68. Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 3 lipca 2012 r. w sprawie nasłuchu radiowego oraz osłony meteorologicznej na potrzeby Morskiej Służby Poszukiwania i Ratownictwa⁶⁸ w sposób szczegółowy określa zadania służby meteorologicznej dotyczące osłony meteorologicznej. Polega ona na wykonywaniu obserwacji i pomiarów meteorologicznych, przesyłaniu, gromadzeniu i przetwarzaniu zebranych informacji, prowadzeniu ciągłej analizy warunków meteorologicznych mogących mieć znaczenie dla bezpieczeństwa żeglugi i ratowania życia na morzu. Osłona meteorologiczna jest prowadzona na obszarze Morza Bałtyckiego i polskiej strefy brzegowej, a jej wyniki są przekazywane do MRCK.

Pozarządowe Organizacje

- A.69. Rola pozarządowych organizacji nie jest określona jednoznacznie. Katastrofa ekologiczna na morzu jest również poważnym problemem społecznym, dlatego udział organizacji ekologicznych w charakterze skoordynowanej pracy wolontariuszy powinien być uwzględniony już na szczeblu operacyjnym.

Instytucje ubezpieczeniowe

- A.70. Dotyczy statków przewożących substancje olejowe w postaci ładunku.

Ubezpieczenie statków od odpowiedzialności cywilnej za szkody spowodowane zanieczyszczeniem olejami, wyrządzone osobom trzecim realizowane jest poprzez członkostwo w Międzynarodowym Stowarzyszeniu Klubów Odpowiedzialności Cywilnej Armatora (P & I). Każdy z klubów prowadzi doradztwo m. in. w zakresie działalności związanej z roszczeniami odszkodowawczymi.

Międzynarodowe Fundusze Odszkodowawcze (IOPC Funds)

- A.71. IOPC Funds (International Oil Pollution Compensation Funds) jest instytucją międzynarodową składającą się z dwóch międzyrządowych organizacji Funduszu 1992 (1992 Fund) oraz Funduszu Uzupełniającego (Supplementary Fund). Działalność IOPC jest skutkiem implementacji trzech międzynarodowych konwencji – Konwencji o odpowiedzialności cywilnej 1992, Konwencji o Funduszu 1992 oraz Protokołu do Konwencji o Funduszu 1992. IOPC Funds reaguje na szkody spowodowane zanieczyszczeniem olejami, których wysokość przekracza kwoty gwarantowane ubezpieczeniem statków od odpowiedzialności cywilnej.

Międzynarodowa Federacja Właścicieli na Rzecz Zanieczyszczeń Powodowanych przez Tankowce (ITOPF)

- A.72. Federacja stowarzyszeń właścicieli tankowców zatrudnia ekspertów technicznych na całym świecie. Ich podstawowym zadaniem jest udzielanie praktycznych wskazówek w zakresie zwalczania zanieczyszczeń olejowych oraz likwidacji skutków tych zanieczyszczeń. Usługi doradcze wykonywane są zazwyczaj na życzenie armatora, klubu P & I lub IOPC.

⁶⁷ Dz.U.2012.821

⁶⁸ Dz.U.2012.821

KRAJOWY PLAN ZWALCZANIA ZAGROZEŃ I ZANIECZYSZCZEŃ ŚRODOWISKA MORSKIEGO

Międzynarodowe Stowarzyszenie Przemysłu Naftowego dla Ochrony Przyrody (IPIECA)

- A.73. International Petroleum Industry Environmental Conservation Association jest stowarzyszeniem międzynarodowych koncernów naftowych i krajowych instytutów petrochemicznych, którego celem jest pomoc w łagodzeniu skutków oddziaływania działalności przemysłowej na środowisko naturalne. Działalność IPIECA oparta jest na zasadach określonych przez Program Ochrony Środowiska Narodów Zjednoczonych (UNEP) i polega na wymianie informacji i wiedzy praktycznej, analiz eksperckich w ramach ONZ, wzajemnego świadczenia usług eksperckich oraz publikowaniu informatorów i przewodników dotyczących przeciwdziałania zanieczyszczeniom morza.

Międzynarodowa Organizacja Morska (IMO)

- A.74. IMO jest wyspecjalizowaną agendą ONZ, zajmującą się wyłącznie sprawami morskimi, a w szczególności bezpieczeństwem na morzu oraz zapobieganiem zanieczyszczaniu środowiska morskiego przez statki. Cele działania IMO są realizowane poprzez szeroką wymianę informacji, analiz i koncepcji rozwiązań dokonywanych w Komitetach (Bezpieczeństwa na morzu – MSC, Ochrony środowiska morskiego – MEPC, Prawnego – LEG, Ułatwień w obrocie morskim – FAL), Podkomitetach oraz na bieżąco powoływanych Grupach Roboczych. W wyniku tych prac sporządzane są i uchwalane umowy międzynarodowe (konwencje) oraz rezolucje i okólniki, zawierające zalecenia i instrukcje oraz interpretacje dla rządów państw członkowskich, a także poprawki do wcześniej uchwalonych konwencji i dokumentów.

Komisja Helsińska

- A.75. Obowiązkiem Komisji Helsińskiej (HELCOM), która została utworzona w ramach Konwencji o ochronie środowiska morskiego obszaru Morza Bałtyckiego jest między innymi:
- stałe obserwowanie wykonywania postanowień niniejszej konwencji;
 - wydawanie zaleceń w sprawie środków dotyczących celów niniejszej konwencji;
 - dokonywanie przeglądu treści konwencji wraz z załącznikami i zalecanie takich poprawek, jakie mogą być niezbędne, jak również przyjmuje nowe załączniki.
- A.76. HELCOM Response jest grupą roboczą HELCOM, której powierzono zadania dotyczące zapobiegania i reagowania na zanieczyszczenia Morza Bałtyckiego. Jej zadaniem jest praca nad:
- zapewnieniem szybkiego, w skali krajowej i międzynarodowej, przeciwdziałania incydentom morskim, powodującym zanieczyszczenie morza;
 - zapewnieniem, by w przypadku incydentu znajdowało się odpowiednie wyposażenie, możliwe do przeciwdziałania w miejscu zdarzenia oraz by funkcjonowały procedury umożliwiające współpracę państw sąsiadujących;
 - koordynacją zwiadu lotniczego dla uzyskania kompletnego wizerunku nielegalnego zanieczyszczania morza, w celu ujawnienia sprawców;
 - analizowaniem rozwoju transportu morskiego oraz poszukiwaniem możliwych rozwiązań współpracy międzynarodowej w zakresie przeciwdziałania.

Jednym z podstawowych zadań grupy roboczej HELCOM Response jest aktualizacja podręczników dotyczących reagowania na zanieczyszczenia na morzu, co do których Państwa - Strony Konwencji uzgodniły jak najdalsze zastosowanie:

- Tom 1 (HELCOM Manual Volume 1) – dot. współpracy w zwalczaniu zanieczyszczeń olejowych;
- Tom 2 (HELCOM Manual Volume 2) – dot. zagrożeń i zanieczyszczeń chemicznych innych niż oleje;
- Tomu 3 (HELCOM Manual Volume 3) dot. zwalczania zanieczyszczeń na brzegu morskim.

Europejska Agencja Bezpieczeństwa Morskiego (EMSA)

- A.77. EMSA oferuje wiedzę techniczną i wsparcie operacyjne w celu poprawy bezpieczeństwa morskiego, gotowości do zwalczania zanieczyszczenia morza i reagowania na zanieczyszczenie oraz zwiększenia ochrony na morzu.

KRAJOWY PLAN ZWALCZANIA ZAGROŻEŃ I ZANIECZYSZCZEŃ ŚRODOWISKA MORSKIEGO

EMSA dostarcza KE oraz rządowi i właściwym organom dokładnych i fachowych informacji o sytuacji na morzu w czasie rzeczywistym, aby wesprzeć je w skutecznym wdrażaniu polityki morskiej. EMSA oferuje również usługi morskie, które odpowiadają zmieniającym się potrzebom różnych użytkowników mórz w całej Europie.

EMSA przeprowadza wiele kontroli technicznych. Są to:

- inspekcje towarzystw klasyfikacyjnych wyszczególnionych przez państwa członkowskie UE jako uznane organizacje;
- inspekcje systemów edukacji morskiej i certyfikacji w państwach spoza UE;
- sprawdzanie czy statki zawijające do portów w UE przeszły odpowiednie kontrole;
- inspekcje krajowych systemów monitorowania ruchu morskiego.

Ponadto EMSA:

- zapewnia spójne dochodzenia w sprawie wypadków na morzu w całej UE;
- rozpowszechnia dobre praktyki w zakresie bezpieczeństwa morskiego, ochrony na morzu oraz ochrony środowiska.

Załącznik B – Mapa rejonów odpowiedzialności

- B.1. Obszar działania Krajowego Planu obejmuje polskie obszary morskie określone ustawą z dnia 21 marca 1991 r. o obszarach morskich Rzeczypospolitej Polskiej i administracji morskiej i obejmuje przeciwdziałanie wszystkim incydentom, których skutki zagrażają lub mogą zagrozić obszarom morskim Rzeczypospolitej Polskiej.
- B.2. Mapa umieszczona w Załączniku B ilustruje polską strefę odpowiedzialności za ochronę środowiska morskiego - (EEZ) oraz Polski rejon odpowiedzialności za poszukiwania i ratownictwo (SRR).

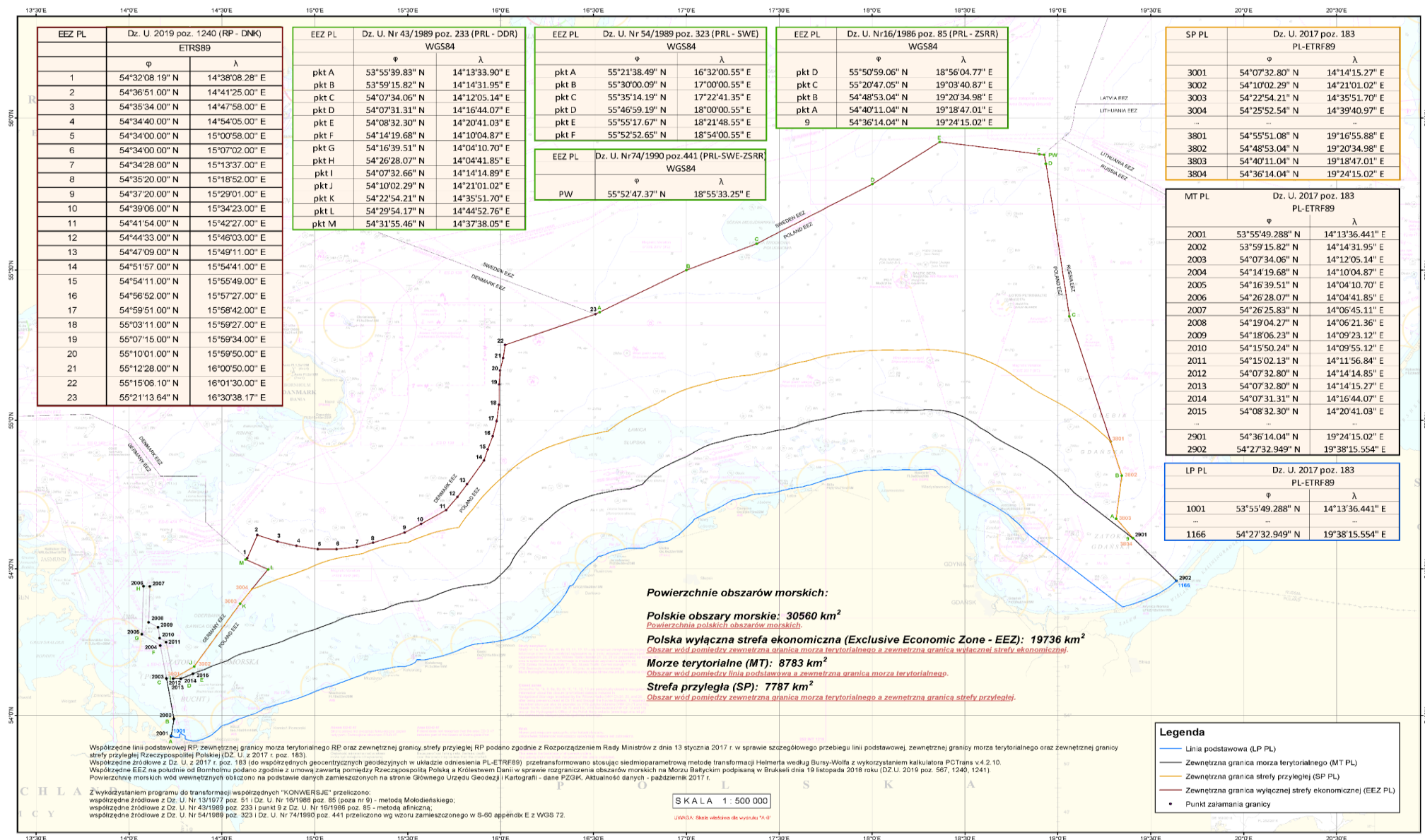


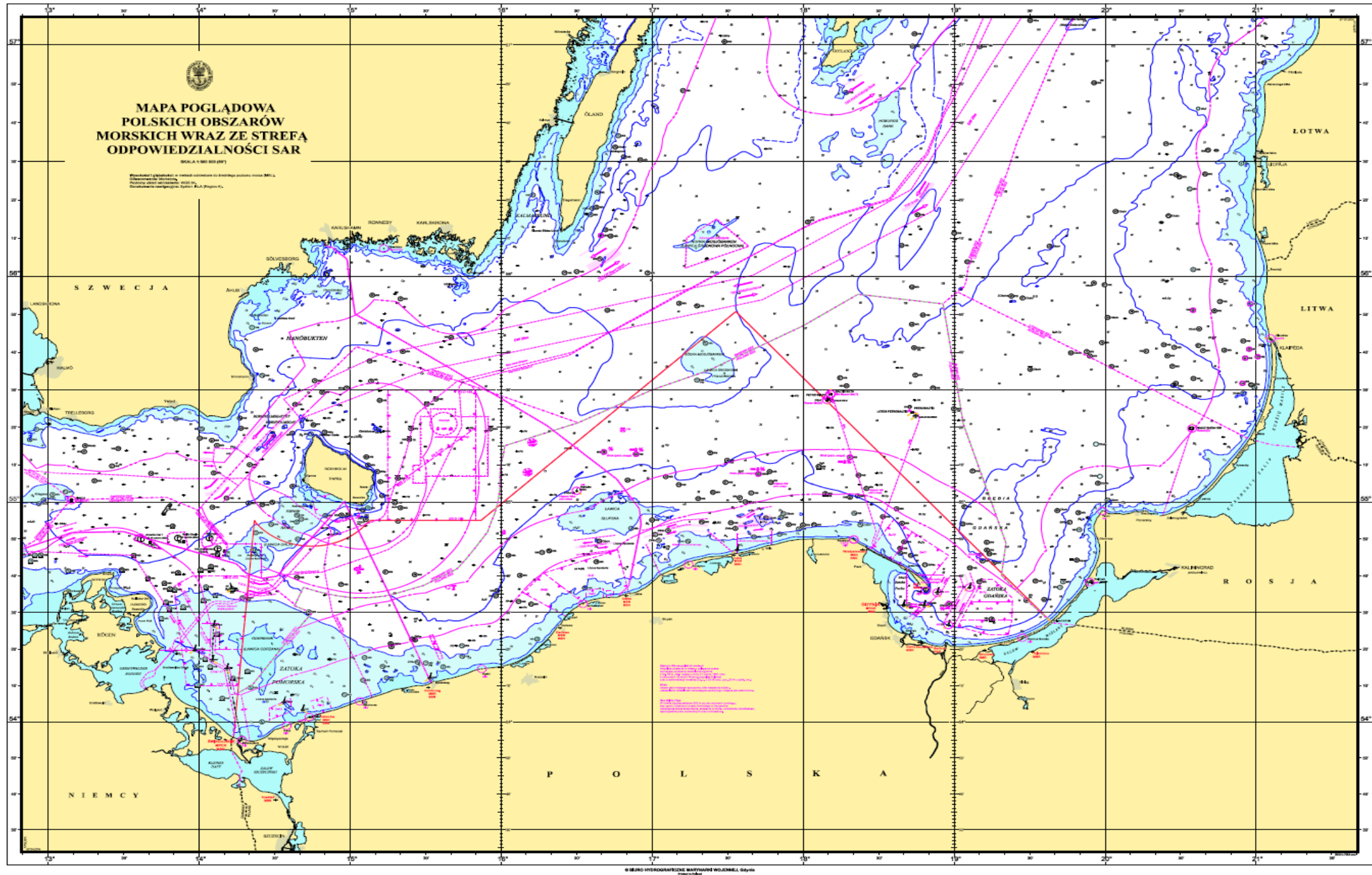
BIURO HYDROGRAFICZNE
MARYNARKI WOJENNEJ

GRANICE POLSKICH OBSZARÓW MORSKICH

Kopia mapy znajdującej się w Biurze Hydrograficznym Marynarki Wojennej

NIE LEŻYĆ DO NAWIGACJI





ZAŁĄCZNIK C - UDZIELANIE POMOCY I WSPÓŁPRACA, W TYM MIĘDZYNARODOWA

C.1. WSPÓŁPRACA MIĘDZYNARODOWA

W zakresie zwalczania zanieczyszczeń Rzeczpospolita Polska jest stroną kilku międzynarodowych konwencji. Ponadto Służba SAR posiada międzynarodowe i krajowe porozumienia operacyjne.

C.2. Konwencja OPRC

Międzynarodowa konwencja o gotowości do zwalczania zanieczyszczeń morza olejami oraz współpracy w tym zakresie przyjęta w Londynie 30 listopada 1990 r. zobowiązuje państwo - stroną konwencji do utrzymywania gotowości i prowadzenia akcji przeciwdziałania przeciwko incydentom zanieczyszczenia olejowego. Nakłada ona ponadto obowiązek określenia minimalnych sił i środków przeciwdziałania oraz wyznacza ramy współpracy międzynarodowej w zakresie zwalczania zanieczyszczeń na morzu.

C.3. Konwencja Helsińska 1992

Konwencja o ochronie środowiska morskiego obszaru Morza Bałtyckiego, 1992 określa reguły postępowania oraz zasady współpracy międzynarodowej w zakresie zapobiegania i przeciwdziałania zagrożeniom i zanieczyszczeniom morza. I tak:

- Załącznik IV – reguluje przepisy w zakresie zapobiegania zanieczyszczeniu ze statków.
- Załącznik VI – dotyczy zapobiegania zanieczyszczeniu z działalności przybrzeżnej.
- Załącznik VII – związany jest z reagowaniem na przypadki zanieczyszczenia. Załącznik ten obejmuje obowiązek planowania, określenia regionów reagowania, procedur zawiadamiania, środków reagowania, udzielania pomocy, zwrotu kosztów oraz regularnej współpracy. Przepis 10 zobowiązuje państwa strony konwencji do stosowania tak dalece, jak tylko jest to możliwe zasad regulacji zawartych w Podręczniku dotyczącym współpracy w zwalczaniu zanieczyszczeń środowiska morskiego. Dwa wymienione niżej dokumenty Komisji Helsińskiej:
- Podręcznik o współpracy w zwalczaniu zanieczyszczeń morza - Podręcznik HELCOM, Tom 1, dotyczący zanieczyszczeń olejowych oraz
- Podręcznik o współpracy w przeciwdziałaniu zanieczyszczeniom morza, Podręcznik HELCOM, Tom 2, dotyczący zanieczyszczeń innymi substancjami szkodliwymi – zastąpiony w 2021r. przez Multi-regionalny podręcznik reagowania na zanieczyszczenia morza substancjami szkodliwymi innymi niż oleje, który został zatwierdzony wspólnie przez HELCOM (m. Bałtyckie), Porozumienie z Bonn (m. Północne) oraz REMPEC (m. Śródziemne),

są podstawowymi, oprócz Krajowego Planu, dokumentami operacyjnymi obowiązującymi w prowadzeniu akcji zwalczania zagrożeń i zanieczyszczeń na morzu.

C.4. Unia Europejska

Unia Europejska jednoznacznie zachęca Państwa Członkowskie do współpracy i udzielania wzajemnej pomocy w przypadkach związanych z zanieczyszczeniem morza

Komisja Europejska:

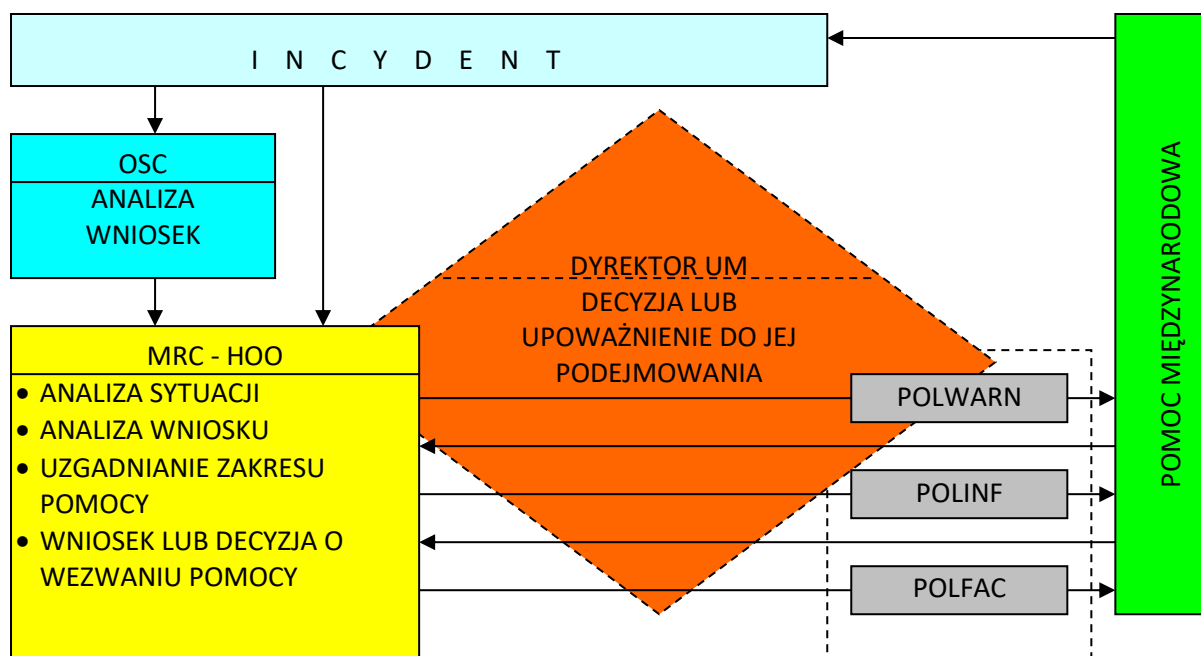
- finansuje programy badawcze oraz szkolenia i ćwiczenia;

KRAJOWY PLAN ZWALCZANIA ZAGROZEŃ I ZANIECZYSZCZEŃ ŚRODOWISKA MORSKIEGO

- utrzymuje System Informacji Wspólnoty (CIS – Community Information System), który zawiera między innymi wykazy sił i środków będące w dyspozycji każdego z Państw Członków;
- tworzy zespoły ekspertów (Grupy Zadaniowe UE), które mogą prowadzić doradztwo dla Państw Członków, w przypadku incydentu zanieczyszczenia morza;
- utrzymuje Centrum Koordynacji Reagowania Kryzysowego (ERCC)
- utrzymuje Europejską Agencję Bezpieczeństwa Morskiego (EMSA).

PROWADZENIE AKCJI Z UDZIAŁEM SIŁ I ŚRODKÓW INNYCH PAŃSTW**C.5. Procedura występowania o pomoc innych państw**

Konieczność wystąpienia do innych państw - stron Konwencji Helsińskiej 1992 może wystąpić w sytuacji, gdy krajowe siły i środki okazują się niewystarczające dla skutecznego przeprowadzenia działań usuwania zanieczyszczeń.



Na rys. C.5 przedstawiono procedurę podejmowania decyzji o wystąpieniu z wnioskiem o udzielenie takiej pomocy.

Zgodnie z zaleceniami Podręcznika HELCOM, Tom 1, wszelką korespondencję związaną z wezwaniem o pomoc należy kierować pod adresy wskazane jako Narodowe Punkty Kontaktowe państw Basenu Morza Bałtyckiego. Znajdują się one w Załączniku K – Lista adresów kontaktowych.

Przy prowadzeniu korespondencji obowiązuje ścisła procedura przekazywania informacji wykorzystująca formularze POLREP. Formularz składa się z trzech części:

- **POLWARN** – przekazanie ostrzeżenia o incydencie wraz z informacją o rozlewie lub zagrożeniu rozlewem
- **POLINF** – zawiera szczegółowe informacje dodatkowe
- **POLFAC** – obejmuje korespondencje związaną z udzielaniem pomocy

KRAJOWY PLAN ZWALCZANIA ZAGROZEŃ I ZANIECZYSZCZEŃ ŚRODOWISKA MORSKIEGO

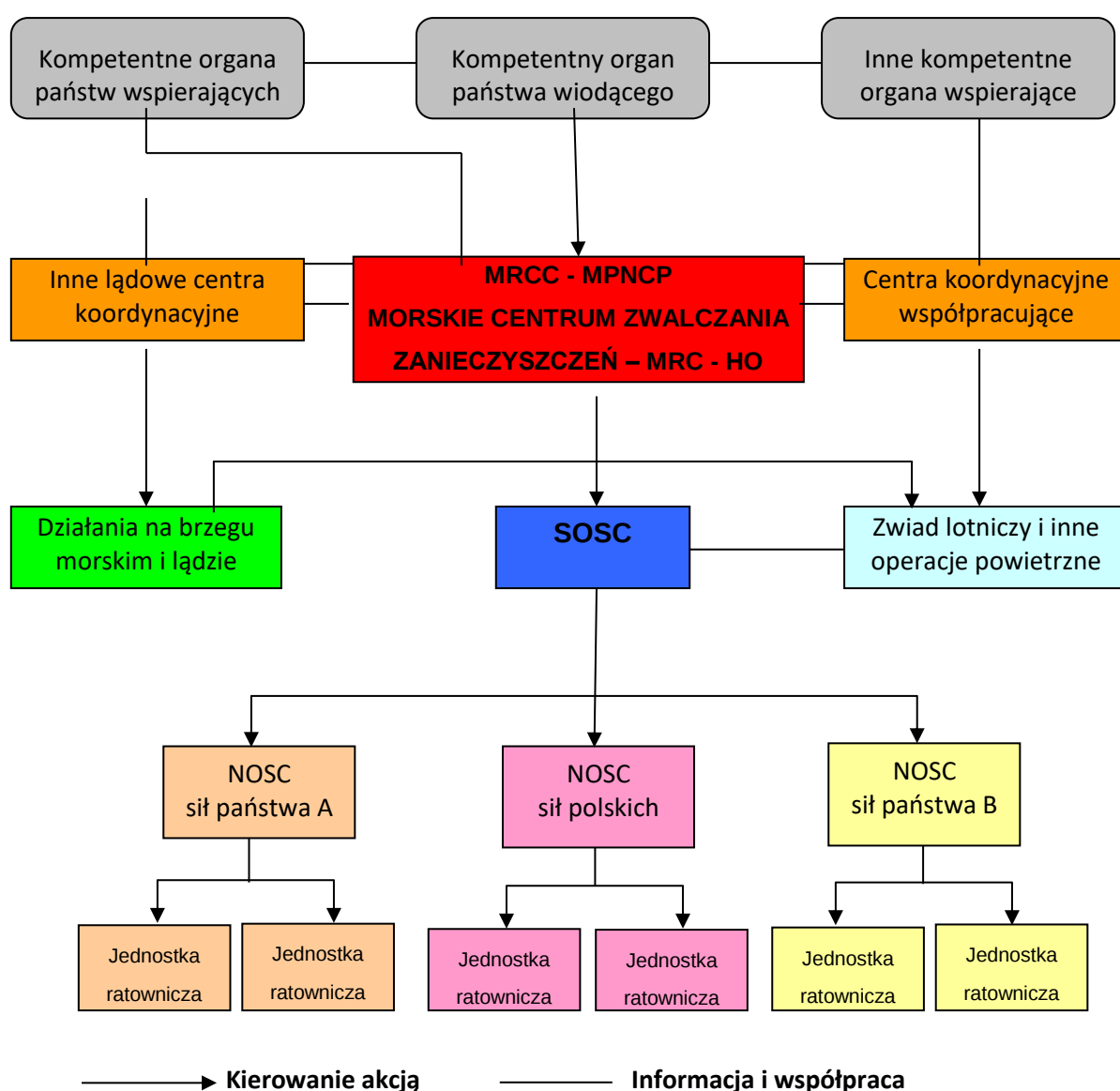
System POLREP zezwala na jednoczesne przesłanie formularzy POLINF i POLFAC, wymaga ścisłej ewidencji wezwań i potwierdzeń. Wzory formularzy wraz z przykładami zamieszczone są w Podręczniku HELCOM, Tom 1 oraz w Załączniku D.

Podręcznik HELCOM, Tom 1 zawiera informacje na temat środków zwalczania zanieczyszczeń, którymi dysponują państwa Basenu Morza Bałtyckiego oraz orientacyjne koszty ich wykorzystania. Najłatwiejszym sposobem pozyskania informacji jest Internet na stronie: <https://www.helcom.fi>

C.6. Organizacja kierowania akcją we współdziałaniu międzynarodowym

W przypadku wprowadzenia do akcji zwalczania zanieczyszczeń na morzu sił i środków innych państw-stron Konwencji Helsińskiej, struktura kierowania akcją powinna zostać niezwłocznie dostosowana do zasad określonych w Podręczniku HELCOM, Tom 1.

Schemat organizacji kierowania taką akcją przedstawiono na rys.C-6



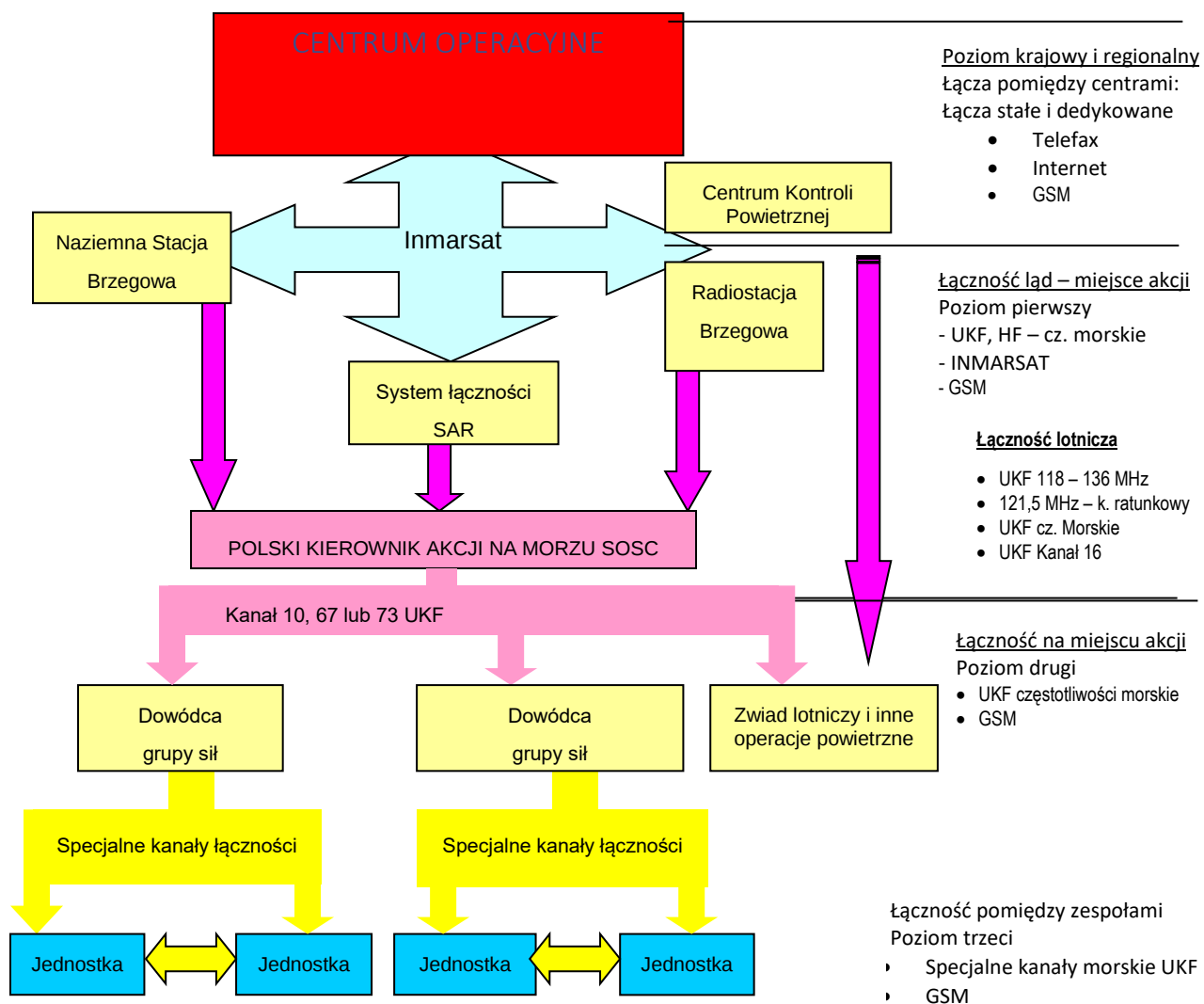
Rys. C.6 Schemat organizacji kierowania akcją z udziałem sił międzynarodowych.

C.7. Organizacja łączności w czasie akcji międzynarodowej

KRAJOWY PLAN ZWALCZANIA ZAGROZEŃ I ZANIECZYSZCZEŃ ŚRODOWISKA MORSKIEGO

Organizacji łączności w czasie akcji we współdziałaniu międzynarodowym powinna być zgodna z zaleceniami Podręcznika HELCOM, Tom 1. Schemat organizacji łączności w czasie takiej akcji przedstawiono na Rys. C-3.

Rys. C.3. Schemat organizacji łączności



C.8. Aspekty administracyjne i organizacyjne

Podręcznik HELCOM, Tom 1 określa szereg zadań, które powinno wypełnić Państwo – Strona, Konwencji Helsińskiej 1992, wzywające pomoc międzynarodową.

- zapewnienie ułatwień w przekraczaniu granic morskich, powietrznych i lądowych, dla będących w służbie państwowej statków, samolotów, pojazdów (również prywatnych, które działają w ramach kontraktów rządowych), sprzętu oraz personelu. Wskazane jest również, by do zespołów ratowniczych przekraczających granice lądowe wyznaczyć oficerów łącznikowych. Zespołom lotniczym należy zapewnić wszelkie niezbędne zezwolenia związane z przelotem i pobytem na lotniskach;
- maksymalne uproszczenie procedur celnych i zwolnienia z opłat celnych dotyczących wwozu zarówno materiałów, które mogą być zużyte podczas akcji sprzętu oraz pojazdów.

KRAJOWY PLAN ZWALCZANIA ZAGROŻEŃ I ZANIECZYSZCZEŃ ŚRODOWISKA MORSKIEGO

Zaleca się, aby dla każdego państwa uczestniczącego w pomocy wyznaczyć lokalnego przedstawiciela odpowiedzialnego za sprawy celne;

- zapewnienie warunków i organizacji pracy zgodnie z obowiązującymi w Polsce przepisami prawa pracy – obowiązek ten spoczywa na SOSOC;
- zagwarantowanie pobytu i wyżywienia;
- zapewnienie opieki medycznej;
- zapewnienie usług serwisowych – dotyczy to wszelkich napraw, konserwacji i czyszczenia sprzętu po zakończeniu akcji, zdawania zebranych zanieczyszczeń oraz pełnej obsługi związanej z postojem w porcie;
- zagwarantowanie autonomii operacyjnej.

Sprawy związane z ubezpieczeniem, w tym również od odpowiedzialności cywilnej są regulowane zaleceniami Podręcznika HELCOM, Tom 1. Powyższe wymagania odnoszą się również do przypadku, w którym wymagany jest tranzyt przez terytorium trzeciego państwa.

C.9. Procedura uzyskiwania zgody na przekroczenie granicy.

Wezwanie pomocy międzynarodowej pociąga za sobą zobowiązanie do uzyskania niezbędnych zezwoleń na przekroczenie granic terytorialnych RP. Procedura postępowania jest następująca:

- uzgodnienie rodzaju i zakresu pomocy dokonywane na drodze korespondencji z wykorzystaniem faksu pomiędzy Narodowymi Punktami Kontaktowymi (MPNCP);
- do korespondencji wykorzystywane są formularze POLREP;
- ostateczne potwierdzenie wezwanej pomocy jest jednoznaczne z przyjęciem zobowiązania do uzyskania zezwolenia na przekroczenie granicy i oznacza, że wszystkie formalności graniczne powinny być uzgodnione ze służbami granicznymi:
 - w przypadku przekraczania granic morskich - do czasu spodziewanego przyścia pomocy w rejon akcji, określonego w korespondencji POLREP;
 - w przypadku przekraczania granic lądowych - do czasu spodziewanego przyścia pomocy do punktu granicznego, określonego w korespondencji POLREP;
 - w przypadku przekraczania granic powietrznych - do czasu spodziewanego wejścia w przestrzeń powietrzną kraju, określonego w korespondencji POLREP;
- wszelkie czynności z tym związane spoczywają na Morskim Centrum Zwalczania Zanieczyszczeń (MRC), zgodnie z określonym dla poszczególnych jego członków zakresem obowiązków.

Wszystkie powyższe zadania, określone w pkt. C.4. i C.5. obowiązują pod warunkiem, że umowy dwustronne lub wielostronne nie określają wzajemnych zobowiązań inaczej.

C. 10. Sprawy finansowe.

Podręcznik HELCOM, Tom 1 określa zasady zwrotu kosztów udziału w akcji oraz sposoby ich naliczania.

KRAJOWY PLAN ZWALCZANIA ZAGROŻEŃ I ZANIECZYSZCZEŃ ŚRODOWISKA MORSKIEGO

ZAŁĄCZNIK D - WZORY RAPORTÓW I FORMULARZY, PROCEDURY INFORMOWANIA

Wstęp

- D.1.** Zgodnie z ustawą o bezpieczeństwie morskim⁶⁹ kapitan statku znajdującego się w polskich obszarach morskich informuje radiostację brzegową lub właściwe terytorialnie Służby Kontroli Ruchu Statków (Służby VTS) o:
- Wszystkich przypadkach mających wpływ na bezpieczeństwo statku, takich jak kolizje, wejście na mieliznę, uszkodzenia lub wadliwe działanie urządzeń na statku, zalenie lub przesunięcie się ładunku, uszkodzenia kadłuba lub elementów konstrukcyjnych statku;
 - Wszystkich przypadkach, które zagrażają bezpieczeństwu morskiemu, takich jak uszkodzenia urządzeń, które mogą wpływać na zdolności manewrowe lub przydatność do żeglugi, w tym wpływające na system napędowy, urządzenia sterowe, system wytwarzania prądu, wyposażenie nawigacyjne lub środki łączności.
- D.2.** Na podstawie Rozporządzenie Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 16 maja 2012 r. w sprawie planu udzielenia schronienia statkom potrzebującym pomocy na polskich obszarach morskich⁷⁰ dyrektorzy urzędów morskich opracowują plany zgodnie z wytycznymi Międzynarodowej Organizacji Morskiej (IMO) obejmujące między innymi procedury oceny sytuacji i podjęcia decyzji o udzieleniu pomocy statkowi w niebezpieczeństwie lub potrzebującemu pomocy lub odmowie przyjęcia statku w danym miejscu. Kapitan statku w przypadkach określonych w pkt. D.1. ma prawo zwrócić się do Służby VTS z prośbą o udzielenie miejsca schronienia, co skutkuje uruchomieniem procedur służby asysty morskiej (MAS). Szczegółowo działania związane z funkcjonowaniem MAS określone są w przedmiotowych planach.
- D.3.** O spowodowanym przez siebie lub zaobserwowanym zanieczyszczeniu lub sytuacji, która może do niego doprowadzić, kapitan każdego statku znajdującego się na polskich obszarach morskich jest zobowiązany poinformować w odpowiednim trybie radiostację brzegową lub Służbę Kontroli Ruchu Statków (Służbę VTS) oraz armatora statku. Obowiązek taki wynika z ustawy z dnia 16 marca 1995 r. o zapobieganiu zanieczyszczeniu morza przez statki.⁷¹
- Informacje powyższe powinny zawierać szczegóły niezbędne do prowadzenia akcji ratowniczych zgodnie z wymaganiami ustanowionymi przez IMO - Rezolucja A.851(20)⁷² oraz stosownymi zarządzeniami porządkowymi dyrektorów urzędów morskich w sprawie przepisów Służby Kontroli Ruchu Statków (Służby VTS).
- D.4.** Ponadto źródłami informacji o zanieczyszczeniu morza są:
- Raport o zdarzeniu Zanieczyszczenie Środowiska wygenerowany poprzez System Wymiany Informacji Bezpieczeństwa Żeglugi (SWIBŻ) lub poprzez system monitorowania ruchu morskiego i wymiany informacji SafeSeaNet (SSN)⁷³, a także system monitorowania

⁶⁹ Dz.U. 2023.1666 - tekst ujednolicony

⁷⁰ Dz.U.2012.575

⁷¹ Dz.U.2024.1786 - tekst ujednolicony

⁷² [A 20/Res.851](#) z dn. 2.12.1997 r. Podstawowe zasady systemów raportowania dla statku, wymagań dotyczących raportowania włącznie z wytycznymi dla raportów o incydentach związanych z towarami niebezpiecznymi, substancjami szkodliwymi i/lub zanieczyszczającymi morze

⁷³ Rozporządzeniu Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 4 grudnia 2012 r. w sprawie Narodowego Systemu Monitorowania Ruchu Statków i Przekazywania Informacji (Dz.U.2020.1496).

KRAJOWY PLAN ZWALCZANIA ZAGROŻEŃ I ZANIECZYSZCZEŃ ŚRODOWISKA MORSKIEGO

satelitarnego obszarów morskich Unii Europejskiej CleanSeaNet; oraz system awaryjnego powiadamiania o zanieczyszczeniu morza CECIS MP

- Raport ze statku powietrznego wykonującego lot patrolowy na rzecz polskiej administracji morskiej;
- Raport kapitana statku powietrznego, który zaobserwował zanieczyszczenie;
- Raport pilota statku;
- Raport kierownika instalacji morskiej – zgodnie z planem zwalczania rozlewów olejowych i likwidacji zagrożeń środowiska;
- Raport oficera dyżurnego kapitanatu portu;
- Raport osoby, która zaobserwowała zanieczyszczenie z lądu;
- Meldunek przesłany jako formularz POLREP BALTIC bezpośrednio, poprzez SSN lub poprzez Wspólny System Łączności i Informowania w Sytuacjach Kryzysowych CECIS-MP;
- Ostrzeżenie nawigacyjne przekazane przez KKON (BHMW) w ramach systemu WWNWS realizowane w ramach ostrzeżenia przybrzeżnego lub lokalnego.

System raportowania

D.5. Obowiązek przekazywania informacji o statku i ładunkach niebezpiecznych wynika z przepisów portowych określonych na podstawie ustawy z dnia 21 marca 1991 r. o obszarach morskich Rzeczypospolitej Polskiej i administracji morskiej⁷⁴ oraz ustawy z dnia 18 sierpnia 2011 r. o bezpieczeństwie morskim⁷⁵. Przepisy portowe jako obowiązujące zarządzenia dyrektorów urzędów morskich w Gdyni i Szczecinie określają ładunki niebezpieczne jako:

- Towary i substancje niebezpieczne oznaczające:
 - towary niebezpieczne w postaci stałych ładunków masowych, określonych w części A-1 rozdziału VII konwencji SOLAS i IMSBC Code,
 - niebezpieczne substancje ciekłe określone w Rozdziale 17 Kodeksu IBC,
 - gazy ciekłe określone w Rozdziale 19 Kodeksu IGC,
 - towary, co do przewozu, których określono odpowiednie warunki zgodnie z paragrafem 1.1.3 Kodeksu IBC lub paragrafem 1.1.6 Kodeksu IGC;
- Łatwopalne substancje niebezpieczne - substancje niebezpieczne, których temperatura zapłonu wynosi 60°C i poniżej ;
- Substancje zanieczyszczające:
 - oleje określone w Załączniku I do Konwencji MARPOL,
 - szkodliwe substancje płynne określone w Załączniku II do Konwencji MARPOL,
 - substancje szkodliwe określone w Załączniku III do Konwencji MARPOL.

Pojedynczy Krajowy Punkt Kontaktowy (National Single Window) zwany dalej NSW - jest elektronicznym system zbierania i gromadzenia informacji o statkach przewożących pasażerów lub ładunki niebezpieczne.

W zakresie ładunków niebezpiecznych kapitan (lub jego przedstawiciel) statku zmierzającego lub opuszczającego port polski obowiązany jest złożyć w systemie NSW:

- Informacje o statku:
 - nazwa, numer IMO, sygnał rozpoznawczy, typ statku, wymiary podstawowe (długość, szerokość, zanurzenie maksymalne na czas przybycia do portu),
 - port przeznaczenia, spodziewany czas przybycia, spodziewany czas wyjścia,
 - data ważności certyfikatu zabezpieczenia finansowego (w przypadku zbiornikowca przewożącego więcej niż 2000 t ładunków olejowych);

⁷⁴ Dz.U.2023.960 – tekst ujednolicony

⁷⁵ Dz.U.2023.1666 – tekst ujednolicony

KRAJOWY PLAN ZWALCZANIA ZAGROŻEŃ I ZANIECZYSZCZEŃ ŚRODOWISKA MORSKIEGO

- Wypełnione formularze sprawozdawcze: zgłoszenie ładunku, informacja o ładunkach niebezpiecznych.

Łaładunek oleju luzem, a także bunkrowanie paliwa na statek, związane jest z obowiązkiem posiadania karty danych bezpieczeństwa - karty MSDS, zawierającej istotne dane dotyczące charakterystyki bezpieczeństwa, zgodnie z wymaganiami załącznika II do rozporządzenia (WE) nr 1907/2006⁷⁶ oraz zaleceniami IMO zawartymi w rezolucji MSC.286(86)⁷⁷.

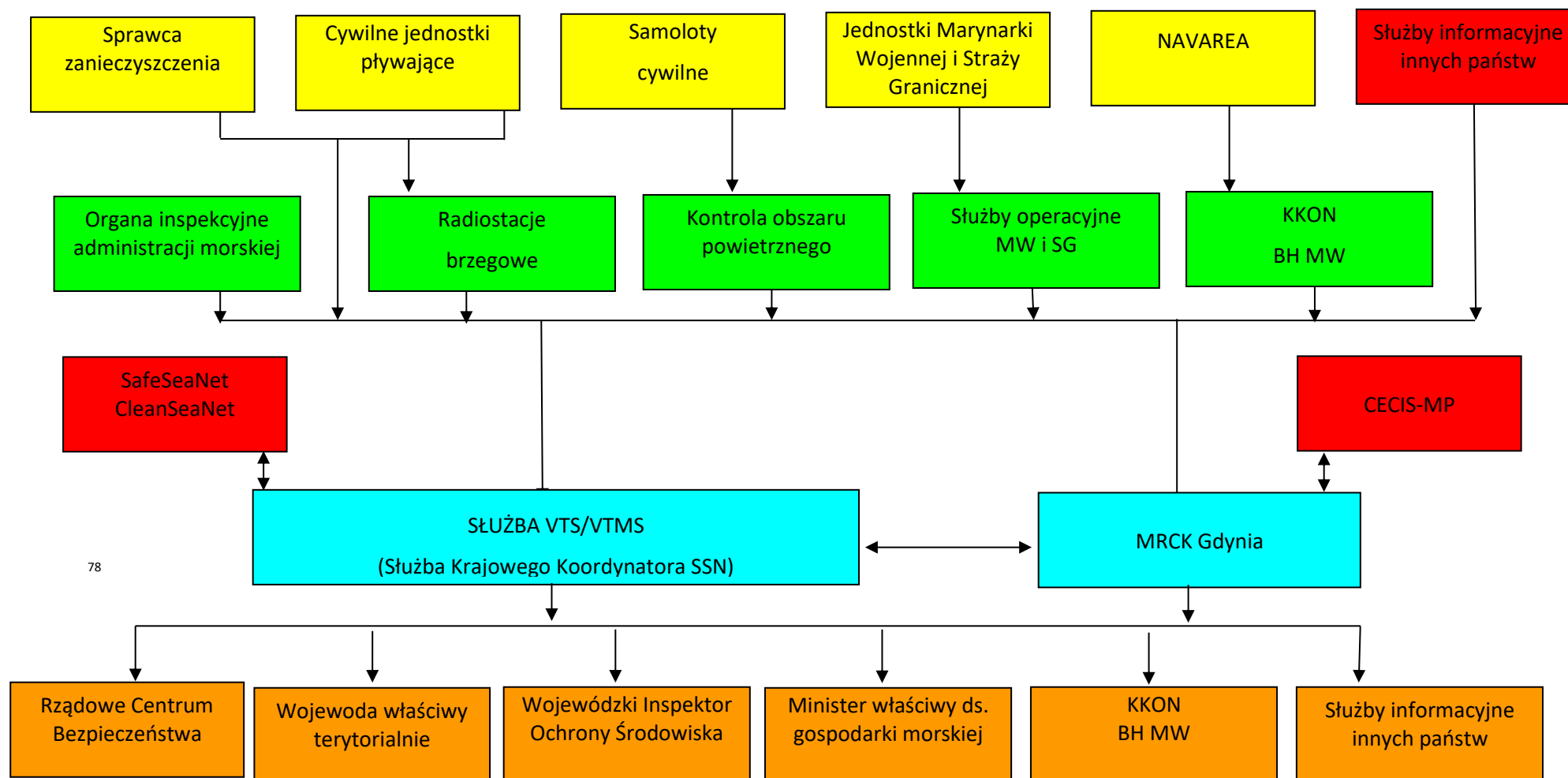
W stosownych przypadkach podaje się informacje dotyczące klasyfikacji transportowej dla każdego z przepisów modelowych ONZ: europejskiej umowy dotyczącej międzynarodowego przewozu drogowego towarów niebezpiecznych (ADR), regulaminu międzynarodowego przewozu kolejami towarów niebezpiecznych (RID), europejskiego porozumienia w sprawie międzynarodowych przewozów materiałów niebezpiecznych śródlądowymi drogami wodnymi (ADN), międzynarodowego morskiego kodeksu towarów niebezpiecznych (IMDG) i Instrukcji Technicznych dla Bezpiecznego Transportu Materiałów Niebezpiecznych Drogą Powietrzną (ICAO).

Schematy i tabele obiegu informacji

D.6. Schematy obiegu informacji o zdarzeniu przedstawiony jest na Rys. D-1

⁷⁶ Rozporządzenie (WE) nr 1907/2006 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 18 grudnia 2006 r. w sprawie rejestracji, oceny, udzielania zezwoleń i stosowanych ograniczeń w zakresie chemikaliów (REACH) i utworzenia Europejskiej Agencji Chemikaliów, zmieniające dyrektywę 1999/45/WE oraz uchylające rozporządzenie Rady (EWG) nr 793/93 i rozporządzenie Komisji (WE) nr 1488/94, jak również dyrektywę Rady 76/769/EWG i dyrektywy Komisji 91/155/EWG, 93/67/EWG, 93/105/WE i 2000/21/WE (Dz.U. L 396, 30.12.2006 p.1), oraz rozporządzeniem Komisji (UE) 2015/830 z dnia 28 maja 2015 r. zmieniającym rozporządzenie (WE) nr 1907/2006 Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie rejestracji, oceny, udzielania zezwoleń i stosowanych ograniczeń w zakresie chemikaliów (REACH) (Dz.U. L 132/8, 29.05.2015)

⁷⁷ Rezolucja [IMO MSC.286\(86\)](#) z dnia 5 czerwca 2009 r. – Zalecenia IMO dotyczące Karty Danych Bezpieczeństwa (MSDS)



78

Rys. D-1 Schemat obiegu informacji

⁷⁸ Służba VTS/VTMS (Służba Krajowego Koordynatora SSN) weryfikuje otrzymane informacje i po potwierdzeniu danych przekazanych przez system CleanSeaNet uruchamiana jest procedura powiadamiania. Otrzymane z systemu CleanSeaNet dane o potencjalnym zanieczyszczeniu, które nie są potwierdzone nie są przekazywane do wyznaczonych odbiorców.

KRAJOWY PLAN ZWALCZANIA ZAGROŻEŃ I ZANIECZYSZCZEŃ ŚRODOWISKA MORSKIEGO

D.7. Obowiązek informowania państw trzecich oraz organizacji międzynarodowych o wykrytym zanieczyszczeniu morza wynika z następujących międzynarodowych aktów prawnych:

- Międzynarodowej konwencji o zapobieganiu zanieczyszczaniu morza przez statki, 1973 r., sporządzonej w Londynie dnia 2 listopada 1973 r., zmienionej Protokołem uzupełniającym sporządzonym w Londynie dnia 17 lutego 1978 r. (Dz.U. 1987.17.101) oraz Protokołem uzupełniającym sporządzonym w Londynie dnia 26 września 1997 r. (Dz.U.2005.202.1679), zwanej dalej „Konwencją MARPOL”, a także zmianami do Protokołu i załączników (Dz.U.2016.761) oraz zmianami i poprawkami do załączników (Dz.U.2016.773, Dz.U. 2016.1979, Dz.U.2017.1449, Dz.U.2018.1714, Dz.U.2018.1970);
- Międzynarodowej Konwencji o gotowości do zwalczania zanieczyszczeń morza olejami oraz współpracy w tym zakresie przyjętej w Londynie dnia 30 listopada 1990 r. (Dz.U. 2004.36.323), zwanej dalej „Konwencją OPRC”;
- Protokołu w sprawie gotowości do zwalczania zanieczyszczeń morza niebezpiecznymi i szkodliwymi substancjami oraz współpracy w tym zakresie, przyjętego w Londynie dnia 15 marca 2000 r. (Dz.U.2007.167.1173), zwanego dalej „Protokołem OPRC-HNS”;
- Konwencji o ochronie środowiska morskiego obszaru Morza Bałtyckiego, sporządzonej w Helsinkach dnia 9 kwietnia 1992 r. (Dz.U. 2000.28.346), zwanej dalej „Konwencją Helsińską 1992”;
- Dyrektywy 2002/59/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 27 czerwca 2002 r., ustanawiającej wspólnotowy system monitorowania i informacji o ruchu statków i uchylającą dyrektywę Rady 93/75/EWG (Dz.U. L 208/0010 – 0027) zmienionej przez:
 - Dyrektywę 2009/17/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 kwietnia 2009 r. zmieniającą dyrektywę 2002/59/WE ustanawiającą wspólnotowy system monitorowania i informacji o ruchu statków (Dz.U. L 131/101),
 - Dyrektywę 2009/18/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 kwietnia 2009 r. ustanawiającą podstawowe zasady regulujące dochodzenia w sprawach wypadków w sektorze transportu morskiego i zmieniającą dyrektywę Rady 1999/35/WE oraz dyrektywę 2002/59/WE Parlamentu Europejskiego i Rady (Dz.U. L 131/114),
 - Dyrektywę Komisji 2011/15/UE z dnia 23 lutego 2011 r. zmieniającą dyrektywę 2002/59/WE Parlamentu Europejskiego i Rady ustanawiającą wspólnotowy system monitorowania i informacji o ruchu statków (Dz.U. L 49/33),
- Decyzji Parlamentu Europejskiego i Rady Nr 1313/2013/EU z dnia 17 grudnia 2013 r. w sprawie Unijnego Mechanizmu Ochrony Ludności (Dz.U. L 347/924).

W prawie polskim obowiązek wymiany informacji określone są w ustawach o bezpieczeństwie morskim i zapobieganiu zanieczyszczaniu morza przez statki oraz w szczególności w Rozporządzeniu Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 4 grudnia 2012 r. w sprawie Narodowego Systemu Monitorowania Ruchu Statków i Przekazywania Informacji (**Dz.U.2012.1412**) ze zmianami (**Dz.U.2018.1934**).

Ośrodki wymiany informacji w korespondencji międzynarodowej

D.8. Krajowy Plan określa ośrodki wymiany informacji w korespondencji międzynarodowej oraz przyporządkowane im zadania w zakresie powiadamiania i wymiany informacji. W wymianie informacji uczestniczą:

- Centra VTS/VTMS podlegające dyrektorom urzędów morskich w Gdyni i Szczecinie;
- Morskie Ratownicze Centrum Koordynacyjne w Gdyni podległe dyrektorowi Morskiej Służby Poszukiwania i Ratownictwa.

Wszystkie ośrodki wymienione powyżej współpracują ze sobą, a wymiana informacji dokonywana jest głównie w ramach Systemu Wymiany Informacji Bezpieczeństwa Żeglugi (SWIBŻ). Dopuszcza się

KRAJOWY PLAN ZWALCZANIA ZAGROŻEŃ I ZANIECZYSZCZEŃ ŚRODOWISKA MORSKIEGO

wykorzystanie innych środków komunikacji i wymiany informacji określonych w p. D.6., jako uzupełniające oraz łączności UKF (MRCK Gdynia – VTS Zatoka Gdańska) w trybie awaryjnym.

Zasady alarmowania i wymiany informacji w korespondencji międzynarodowej

D.9. Obowiązkowi powiadamiania państw trzecich i organizacji międzynarodowych podlegają incydenty zanieczyszczenia morza charakteryzujące się następującymi cechami:

- Rozmiar, właściwości zanieczyszczenia oraz sposób jego przemieszczania się skutkować mogą przedostaniem się zanieczyszczenia poza polskie obszary morskie. Przy ocenie oddziaływania należy brać pod uwagę skutki długo okresowe, jak np. wtórne zanieczyszczenie wód morskich spowodowane wymywaniem skażonego brzegu morskiego, czasowe, wynikające ze zmiany gęstości wody morskiej zatopienie zanieczyszczenia;
- Rozmiar zanieczyszczenia i jego potencjalne skutki stwarzają poważne zagrożenia dla zdrowia i życia ludności, mogą wywołać poważne szkody w środowisku naturalnym lub też;
- Rozmiar zanieczyszczenia i jego potencjalne skutki przekraczają zdolność krajowego systemu reagowania, a celem powiadomienia i dalszej wymiany informacji jest zamiar uzyskania pomocy międzynarodowej;
- W sytuacjach, w których podmiot działający w oparciu o plan zwalczania zagrożeń i zanieczyszczeń na zanieczyszczenia korzysta z pomocy zagranicznej na zasadach komercyjnych;
- W sytuacjach określonych międzynarodowymi umowami dwustronnymi, w których to umowach o rozmiarze i lokalizacji incydentu zanieczyszczenia podlegającego obowiązkowi powiadamiania decydują postanowienia tej umowy.

W pozostałych przypadkach tryb alarmowania jest nieobowiązkowy, jakkolwiek stosuje się zasady najlepszej praktyki morskiej oraz powszechnie przyjęte w ramach Konwencji Helsińskiej zasady informowania o incydentach zanieczyszczenia oraz prowadzonej akcji przeciwdziałania. Oznacza to, że dokumentacja związana z incydem zanieczyszczenia powinna być udostępniona instytucjom zajmującym się analizą takich zdarzeń, a raport z incydentu i przeprowadzonej akcji przedstawiony Stronom Konwencji Helsińskiej oraz Komisji Europejskiej.

Uzgodnienia przyjęte prawem międzynarodowym wyszczególnionym w p. D.7. w istotny sposób określiły procedury powiadamiania i wymiany informacji wskazując:

- Narzędzia, które należy wykorzystywać, przy powiadamianiu i wymianie informacji;
- Zasady przekazywania powiadomień i informacji;
- Uporządkowane zasady przekazywania treści zawartej w powiadomieniach lub treści informacji.

Podstawowymi narzędziami są:

- SafeSeaNet (SSN) służący między innymi do powiadamiania, tzn. przekazywania informacji o incydencie oraz jego wstępnie oszacowanych skutkach. SSN jest obowiązkowym narzędziem powiadamiania dla państw UE, dlatego do powiadamiania Federacji Rosyjskiej należy używać narzędzi uzupełniających;
- SSN pozwala na wygenerowanie powiadomienia - raportu w języku angielskim między innymi w zakresie:
 - prowadzonej akcji poszukiwania i ratownictwa przy pomocy raportu SSN-SITREP,
 - incydentu zanieczyszczenia olejem obejmującego komunikaty POLWARN i POLINF (SSN-POLREP),
 - incydentu utraty ładunku w opakowaniu, w tym zawierającego substancje niebezpieczne (SSN-LOST/FOUND CONTAINER).

KRAJOWY PLAN ZWALCZANIA ZAGROŻEŃ I ZANIECZYSZCZEŃ ŚRODOWISKA MORSKIEGO

W tym zakresie wewnętrzne formularze SSN różnią się od przyjętego przez HELCOM formularza POLREP BALTIC, który umożliwia powiadomienie o wszelkich zdarzeniach w jednym połączonym lub dwóch oddzielnych formularzach POLWARN i POLINF.

- CECIS-MP służący do wymiany informacji w zakresie wzywania i udzielania pomocy międzynarodowej. CECIS-MP nie jest narzędziem obowiązkowym dla państw UE, jednakże w istotny sposób wspomaga wymianę informacji, jej poszukiwanie, a przede wszystkim ewidencję korespondencji i jej pełną dokumentację. W odniesieniu do wymiany informacji z Federacją Rosyjską, podobnie, jak w przypadku powiadamiania należy używać narzędzi uzupełniających.

Narzędziami uzupełniającymi są:

- Telefon, podstawowe narzędzie uzupełniające i wspierające prowadzenie korespondencji z wykorzystaniem innych narzędzi;
- Poczta elektroniczna e-mail, narzędzie uzupełniające dla wszelkiej korespondencji, w szerokim zakresie, niezależnie od wykorzystywania innych narzędzi. Może to mieć znaczenie w przypadku, gdy sztabowi kierującemu akcją przeciwdziałania zależy na rozszerzeniu listy odbiorców informacji ograniczonej wyłącznie dla upoważnionych odbiorców SSN i CECIS-MP. Procedury informowania z wykorzystaniem poczty elektronicznej obejmują również obowiązek przekazywania informacji do Rządowego Centrum Bezpieczeństwa oraz Zespołu Reagowania Kryzysowego przy ministrze właściwym ds. gospodarki morskiej.

D.10. Wymagania w zakresie sposobu, zawartości (treści) korespondencji w zależności od typu przedstawione są poniżej.

POLLUTION REPORT POLREP

System raportowania o zanieczyszczeniach POLREP jest przeznaczony do stosowania między Umawiającymi się Stronami w celu wymiany informacji o wystąpieniu zanieczyszczenia morza lub o zagrożeniu takim zanieczyszczeniem. System POLREP został opracowany przez Międzynarodową Organizację Morską (IMO) i został opublikowany przez IMO w Podręczniku dotyczącym zanieczyszczenia olejami, sekcja II - Planowanie awaryjne.

"POL" wskazuje, że raport dotyczy wszystkich aspektów zanieczyszczenia (olejami lub innymi szkodliwymi substancjami, np. chemikaliami), a "REP" oznacza, że jest to raport. Raport ten powinien być sporządzony w języku angielskim.

- POLREP jest trzyczęściowym formularzem (części te można łączyć), w którym poszczególne części odnoszą się do różnych faz incydentu zanieczyszczenia i różnych faz operacji przeciwdziałania:
 - POLWARN jest powiadomieniem o incydencie, którego skutki zagrażają lub mogą zagrażać zanieczyszczeniem morza,
 - POLINF jest powiadomieniem rozszerzającym informacje zawarte w POLWARN,
 - POLFAC jest elementem wymiany informacji inicjującym pomoc międzynarodową;
- Standardowy formularz POLREP BALTIC w wersji trzyczęściowej wykorzystywany jest w następujący sposób:
 - POLWARN w postaci załącznika stanowi uzupełnienie powiadomienia o zdarzeniu wygenerowanym w systemie SWIBŻ i następnie, jako załącznik powiadomienia o incydencie zanieczyszczenia przesyłany jest do SSN,
 - POLINF w postaci załącznika stanowi uzupełnienie rozszerzenia powiadomienia o incydencie wygenerowanym w systemie SWIBŻ i następnie, jako załącznik rozszerzenia powiadomienia o incydencie zanieczyszczenia przesyłany jest do SSN,

KRAJOWY PLAN ZWALCZANIA ZAGROŻEŃ I ZANIECZYSZCZEŃ ŚRODOWISKA MORSKIEGO

- POLFAC jako załącznik może być dołączony do wymiany korespondencji prowadzonej z wykorzystaniem CECIS-MP. Mimo braku obowiązku wykorzystywania formatu POLFAC zaleca się jego sporządzenie z powodów, jak niżej,
- POLWARN, POLINF oraz POLFAC wysyłane telefaksem stanowią podstawę wymiany korespondencji z Federacją Rosyjską oraz mogą być przesyłane w trybie nadzwyczajnym w przypadkach określonych w p. D.8.;
- Szczegółowy sposób i tryb sporządzania oraz przysyłania formularzy POLREP w ramach współpracy międzynarodowej na akwenie Morza Bałtyckiego, określony jest w „HELCOM Manual on Co-operation in Response to Marine Pollution vol. 1, Rozdział 5 Pollution Report”;
- Warunkowo dopuszcza się stosowanie formatów POLWARN i POLINF innych niż standardowe, np. wygenerowanych bezpośrednio w systemie SSN;
- Mimo przyjętych standardów formularze i z powodów, jak wyżej POLREP przesyłane z państw trzecich mogą różnić się. Potwierdzenie odbioru wiadomości (Acknowledgement) oznacza, że odbiorca potwierdza przyjęcie informacji i treść jej jest zrozumiała;

CECIS-MP

Wspólny System Łączności i Informowania w Sytuacjach Kryzysowych – CECIS-MP jest narzędziem wykorzystywanym do wymiany informacji w odniesieniu do incydentów zanieczyszczenia na wodach Unii Europejskiej, w ramach Europejskiego Mechanizmu Ochrony Ludności. Głównym celem jest uzyskanie bądź udzielenie pomocy międzynarodowej. Jest to wielojęzyczna aplikacja internetowa o ograniczonym dostępie, w której poziom dostępu oraz przysługujące uprawnienia przyznawane są przez administratora systemu. Głównymi użytkownikami systemu są Centrum Koordynacji Reagowania Kryzysowego (ERCC), Europejska Agencja Bezpieczeństwa Morskiego (EMSA) oraz kraje członkowskie. Każdy z użytkowników posiada administratora lokalnego posiadającego różne uprawnienia. W odniesieniu do państw członkowskich administrator krajowy może nadawać uprawnienia dostępu użytkownikom na poziomie lokalnym.

CECIS-MP współpracuje z SSN w tym sensie, że każde powiadomienie wygenerowane w SSN, jako POLWARN lub/i POLINF jest automatycznie przekazywane do CECIS-MP.

Administrator krajowy – osoba wyznaczona przez Dyrektora Służby SAR i użytkownicy operacyjni mają następujące uprawnienia:

- określenie, wybór państwa, grupy państw (w ramach porozumienia regionalnego), do której kierowana jest korespondencja;
- zgłoszenia incydentu, któremu to zdarzeniu ERCC nadaje status sytuacji kryzysowej (Emergency). System umożliwia zgłoszenie incydentu w oparciu o formularz lub wykorzystanie zarejestrowanych powiadomień POLWARN i POLINF;
- edycję lub modyfikację sytuacji kryzysowej;
- wygenerowanie zapotrzebowania na pomoc międzynarodową;
- edycję, usunięcie zapotrzebowania;
- akceptację ofert pomocy;
- określenie szczegółów oferowanej/otrzymanej pomocy, w tym przygotowania, podróż, prowadzenie działań operacyjnych, podróż powrotna;
- wprowadzanie do bazy danych CECIS listy sprzętu stanowiącego krajowy potencjał reagowania.

Aplikacja ponadto wyposażona jest w graficzny interfejs umożliwiający pokazanie na mapie miejsca incydentu obszaru skażenia, a także miejsc, w których zlokalizowany jest sprzęt dostępny w ramach oferowanej – udzielanej pomocy. System gwarantuje pełną notyfikację

KRAJOWY PLAN ZWALCZANIA ZAGROŻEŃ I ZANIECZYSZCZEŃ ŚRODOWISKA MORSKIEGO

wysyłanej – otrzymywanej korespondencji z wykorzystaniem poczty elektronicznej i/lub telefaksu. Istotną zaletą jest możliwość tworzenia zbiorczych list sprzętu zapotrzebowanego i oferowanego w ramach pomocy międzynarodowej oraz możliwość zachowania pełnej dokumentacji prowadzonej korespondencji.

Procedury alarmowania i wymiany informacji w korespondencji międzynarodowej

- D.11. Na podstawie informacji uzyskanej zgodnie z pp. D.1. - D.6., w okolicznościach określonych w p. D.8. oraz wykorzystując narzędzia przedstawione w pp. D.9. i D.10., przewiduje się wykorzystanie następujących procedur szczegółowych:

Id	Nazwa raportu	Osoby odpowiedzialne	Uwagi
1	Raport SWIBŻ – Zanieczyszczenie Środowiska	Operator instalacji morskiej Kapitan (Bosman) Portu Operator VTS Dyżurny operacyjny MRCK Gdynia	Korespondencja krajowa realizowana alternatywnie
2	POLREP (w części odpowiadającej POLWAN)	Operator VTS lub Służba Krajowego Koordynatora SSN	Korespondencja zagraniczna realizowana w ramach SSN (formularz wewnętrzny)
3	POLWARN	Dyżurny operacyjny MRCK Gdynia	Format POLREP dołączany do Raportu SWIBŻ (Zanieczyszczenie środowiska)
4	POLREP (w części odpowiadającej POLINF)	Operator VTS lub Służba Krajowego Koordynatora SSN	Korespondencja zagraniczna realizowana w ramach SSN (formularz wewnętrzny)
5	POLINF	Dyżurny operacyjny MRCK Gdynia	Format POLREP dołączany do Raportu SWIBŻ (Zanieczyszczenie środowiska)
6	POLFAC	Dyżurny operacyjny MRCK Gdynia	Format POLREP dołączany do Raportu SWIBŻ (Zanieczyszczenie środowiska) oraz przesyłany telefaksem do Federacji Rosyjskiej
7	POLFAC	Dyżurny operacyjny MRCK Gdynia	Korespondencja w ramach CECIS
8	SSN-SITREP SSN-WASTE SSN - Lost/Found container/object SSN-Others SSN-Failed Notification SSN-VTS Rules Infringement SSN-Banned Ship SSN-Insurance Failure	Operator VTS lub Służba Krajowego Koordynatora SSN	Dodatkowa korespondencja realizowana z wykorzystaniem SSN (formularze wewnętrzne)

KRAJOWY PLAN ZWALCZANIA ZAGROŻEŃ I ZANIECZYSZCZEŃ ŚRODOWISKA MORSKIEGO

Id	Nazwa raportu	Osoby odpowiedzialne	Uwagi
	SSN-Pilot or Port Report		

Mobilizacja sprzętu i usług oferowanych przez EMSA

D.13. W ramach wsparcia oferowanego przez Europejską Agencję Bezpieczeństwa Morskiego możliwe jest pozyskanie specjalistycznego sprzętu oraz usług pozwalających na uzyskanie informacji wykorzystywanych podczas planowania i prowadzenia akcji przeciwdziałania.

W zakresie sprzętu oferta EMSA oparta jest na:

- Sieci specjalistycznych statków do zwalczania zanieczyszczeń rozlokowanych w portach UE. Sieć ta obejmuje kilkanaście jednostek dostępnych na życzenie państw WE, kandydujących do WE i EFTA na akwenach M. Czarnego, Śródziemnego, Oceanu Atlantyckiego oraz M. Północnego i Bałtyckiego.
- Sieci baz specjalistycznego sprzętu do zwalczania zanieczyszczeń dostępnych podobnie, jak statki.
- Sieci magazynów środków dyspergujących.

Listy statków, baz sprzętu wraz z wyposażeniem oraz składów dyspergentów dostępne są poprzez bazę CECIS-MP oraz sieć wewnętrzną EMSA⁷⁹ <https://extranet.emsa.europa.eu/oil-pollution-response-services/stand-by-osr-vessels>

<https://extranet.emsa.europa.eu/oil-pollution-response-services/equipment-assistance-service>

Procedura mobilizacji statków i sprzętu jest następująca;

- mobilizacja realizowana jest poprzez CECIS-MP lub przez bezpośredni kontakt z ERCC, przy wsparciu EMSA Maritime Support Services (MSS),
- mobilizacja wymaga akceptacji państwa-strony wzywającej pomocy (RS – Requesting State) poprzez CECIS-MP lub bezpośrednio ERCC (z kopią do MSS),
- EMSA przesyła do RS informację techniczną o statku, sprzęcie i formularz kontraktu dla statku (IRC-V) i/lub sprzętu (IRC-E),
- EMSA przesyła powiadomienie do upoważnionego przedstawiciela statku lub bazy sprzętu określonych jako EMSA Kontraktor, którzy rozpoczynają procedurę mobilizacyjną,
- mobilizacja statku lub bazy sprzętu wymaga podpisania przez RS kontraktu z EMSA Kontraktorem, korespondencja realizowana jest bezpośrednio poprzez telefaks lub email, z kopią do MSS,
- podpisanie kontraktu oznacza, że RS akceptuje ogólne warunki umowy, określonej jako IRC-V General Terms and Conditions lub IRC-E General Terms and Conditions,
- EMSA Kontraktor po osiągnięciu gotowości przesyła do RS stosowne powiadomienie, z kopią do MSS,
- EMSA odpowiada za aktualizację informacji zamieszczanej w CECIS-MP.

Szczegółowe informacje na temat procedury mobilizacji, warunków kontraktu i sposobów porozumiewania się zawarte są w wytycznych EMSA.

⁷⁹ Wymagane są uprawnienia użytkownika nadane przez administratora EMSA

KRAJOWY PLAN ZWALCZANIA ZAGROZEŃ I ZANIECZYSZCZEŃ ŚRODOWISKA MORSKIEGO

- Network of Stand-by Oil Spill Response Vessels – User Guide for EU Member States,
- Equipment Assistance Service (EAS) – User Guide for EU Member States.

W zakresie usług EMSA zapewnia następujące wsparcie:

Obserwacje Ziemi z powietrza obejmujące:

- Wykorzystanie satelitów wyposażonych w radary SAR (Sythetic Aperture Radar) i pozwalających na zobrazowanie zdarzeń na wybranych przez użytkownika obszarach, w wybranych przez niego przedziałach czasu. Usługi określone jako CleanSeaNet Service (CSN) obejmują: zdjęcia satelitarne (przetworzone dane SAR i optyczne), identyfikację wykrytych statków lub przemysłowych instalacji morskich, lokalizację obszaru zanieczyszczenia, jego powierzchnię, długość, a także zachodzące zjawiska meteorologiczne. Dostęp do CSN posiadają przedstawiciele państw posiadający uprawnienia użytkownika nadane przez EMSA, poprzez portal <https://portal.emsa.europa.eu>. W trybie otwartej sytuacji kryzysowej, w ramach wezwania o pomoc poprzez CECIS-MP, można skorzystać z usług satelitarnych, jako jednej z form oferowanej pomocy. Możliwy jest również bezpośredni (z powiadomieniem ERCC) kontakt z EMSA poprzez MSS.
- Wykorzystanie dronów - bezałogowych statków powietrznych (RPAS – Remotely Piloted Aircraft Systems) pozwalających na monitorowanie zanieczyszczenia z wykorzystaniem kamer optycznych w podczerwieni (IR) oraz czujników emisji gazów. Procedura pozyskania dronów nie jest jednoznacznie określona, generalnie dostęp do tych usług administracja morską może uzyskać poprzez Europejską Agencję Straży Granicznej i Przybrzeżnej (FRONTEX) lub Europejską Agencję Kontroli Rybołówstwa (EFCA).

Wsparcie merytoryczne dotyczące reagowania na zanieczyszczenia chemiczne inne niż olej.

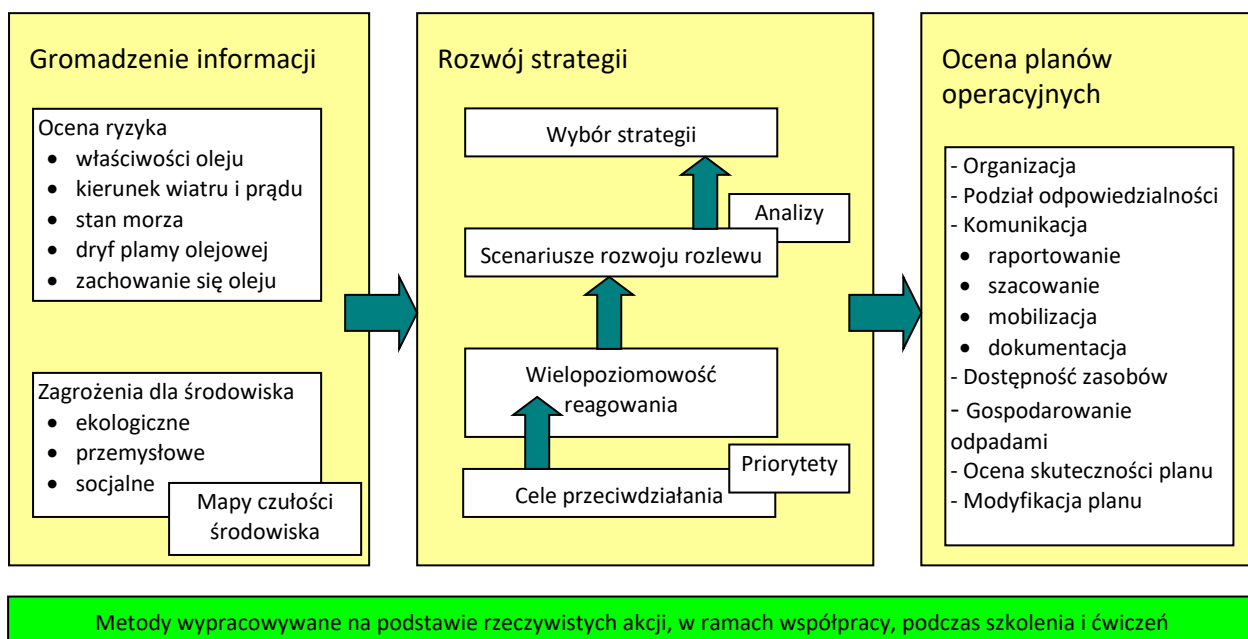
- MAR-ICE (Marine Chemical Emergency Information Service) jest serwisem informacyjnym w sytuacjach kryzysowych związanych z zagrożeniami chemicznymi powstałymi na skutek incydentów morskich. Usługa oferowana jest bezpośrednio przez francuski ośrodek badawczy CEDRE we współpracy z Europejską Radą Przemysłu Chemicznego – CEFIC. MAR-ICE dostarcza pełne dane fizyko-chemiczne substancji chemicznych, ich właściwości, reaktywność z wodą powietrzem i z innymi substancjami. Dla niektórych substancji możliwe jest również otrzymanie modeli dyspersji gazów w powietrzu oraz substancji stałych i ciekłych w wodzie morskiej. Procedura aktywacji MAR-ICE obejmuje:
 - telefon do punktu kontaktowego MAR-ICE (CEDRE lub EMSA),
 - przesłanie formularza kontaktowego pocztą elektroniczną lub telefaksem na wskazany adres CEDRE,
 - prowadzenie korespondencji z CEDRE w zakresie szczegółów dotyczących poszczególnych substancji chemicznych,

KRAJOWY PLAN ZWALCZANIA ZAGROŻEŃ I ZANIECZYSZCZEŃ ŚRODOWISKA MORSKIEGO

ZAŁĄCZNIK E - POZIOMY REAGOWANIA

Ogólne zasady określania poziomów reagowania

- E.1. Główną cechą każdego incydentu jest jego неповtarzalność. Na podstawie analiz wypadków morskich należy jednoznacznie stwierdzić, że nie istnieje pojęcie typowego incydentu morskiego. Dla każdego zdarzenia stopień i poziom reagowania oraz wymagania w zakresie planów powinny być określany odrębnie w oparciu o przesłanki przedstawione na Rys. E-1.



Rys. E-1. Proces rozwoju planowania działań w niebezpieczeństwie

- E.2. Wielopoziomowość akcji ratowniczych odzwierciedla się w wielu płaszczyznach, którym odpowiadają poszczególne szczeble planów zwalczania zanieczyszczeń. W istocie podziały opierają się na następujących przesłankach:

- Stopień przeciwdziałania określany jest w stosunku do wielkości i zasięgu reagowania zarówno w sensie prowadzenia akcji, jak i wymaganych w tym zakresie planów;
- Zasięg lub umiejscowienie geograficzne determinują sposób prowadzenia akcji, zakres przedmiotowy wymaganych planów oraz wzajemne relacje pomiędzy planami, z uwzględnieniem rozgraniczenia i odpowiedzialności za realizację zadań;
- Poziomy reagowania dotyczą organizacji współdziałania w ramach Krajowego Planu z uwzględnieniem wykorzystania pomocy międzynarodowej.

- E.3. Niezależnie od stopnia, geograficznej lokalizacji czy poziomu reagowania uczestnikom akcji ratowniczej przysługuje zwrot kosztów udziału w akcji.

Stopnie przeciwdziałania

- E.4. W zależności od wielkości i zasięgu operacji wyróżniamy:

- **Stopień 1:** Dotyczy niewielkiego zanieczyszczenia powstającego np. podczas niewielkich awarii, bunkrowania jednostek lub przeładunków. Przeciwdziałanie oparte jest na zaangażowaniu sił własnych lub lokalnych osiągalnych natychmiast i na miejscu. Odpowiada planowi wewnętrznemu statku, obiektu zespołu obiektów zobowiązanych do posiadania planu wewnętrznego lub małego portu. Stopień 1 reagowania nie wymaga aktywacji Krajowego Planu;

KRAJOWY PLAN ZWALCZANIA ZAGROŻEŃ I ZANIECZYSZCZEŃ ŚRODOWISKA MORSKIEGO

- **Stopień 2:** Dotyczy średniej wielkości zanieczyszczenia związanego z mniej groźnymi wypadkami morskimi, np. uszkodzeniem zbiorników lub rurociągów, których rozmiar przekracza zdolność reagowania pojedynczego planu wewnętrznego. Do przeciwdziałania angażowane są siły lokalne, a jeśli zajdzie potrzeba, także krajowe. Odpowiada planowi o zasięgu lokalnym lub regionalnym, np. plany dużych portów, dla morskich wód wewnętrznych, plany operatorów instalacji morskich lub innych przedsięwzięć, dla których wymagania określone są odrębnymi postanowieniami. Stopień 2 może, ale nie musi wymagać aktywacji Krajowego Planu;
- **Stopień 3:** Dotyczy dużych zanieczyszczeń powstających w wyniku katastrof przemysłowych, które angażują siły lokalne, krajowe oraz międzynarodowe i dla których wymagana jest aktywacja Krajowego Planu.

W odniesieniu do stopni 1 i 2 reagowania zakres działań objętych planami wewnętrznymi lub lokalnymi (regionalnymi), wymagania w zakresie zawartości i sposobu uzgadniania i zatwierdzania planu określone są w dalszej części niniejszego załącznika.

Proces decyzyjny w zakresie określenia stopnia reagowania przedstawia się następująco:

- Decyzję o aktywacji stopnia 1 reagowania podejmuje podmiot zobowiązany do posiadania planu wewnętrznego samoistnie lub w wyniku polecenia administracji morskiej - kapitana (bosmana) portu lub właściwego terytorialnie dyrektora urzędu morskiego.
- Decyzję o aktywacji stopnia 2 reagowania podejmuje kapitan portu lub właściwy terytorialnie dyrektor urzędu morskiego na podstawie oceny sytuacji lub wniosku kierownika akcji realizowanej w ramach stopnia 1.
- Decyzję o aktywacji stopnia 3 reagowania podejmuje właściwy terytorialnie dyrektor urzędu morskiego na podstawie oceny sytuacji lub wniosku kierownika akcji realizowanej w ramach stopnia 2.

Lokalizacja przeciwdziałania

E.5. Ze względu na miejsce akcji ratowniczej wyróżnić można następujące poziomy przeciwdziałania.

- Działania na morzu pełnym – obejmujące obszar morza pełnego oraz części Zatoki Gdańskiej i Pomorskiej ograniczony;
 - granicami polskiej wyłącznej strefy ekonomicznej,
 - możliwościami technicznymi sprzętu – przede wszystkim zanurzeniem specjalistycznych statków do zwalczania zanieczyszczeń.

W pewnym stopniu działania na morzu pełnym mogą być związane z ochroną zwierząt, które mogą być skażone zanieczyszczeniem. Ratowanie zwierząt objęte jest odrębnym planem, a działania na morzu pełnym mogą być związane z ochroną siedlisk, wypłaszaniem lub w wyjątkowych sytuacjach przenoszeniem siedlisk zwierząt. W tym zakresie planowanie operacji przeciwdziałania w ramach lokalnego lub Krajowego Planu obejmuje obowiązek wsparcia działań związanych z ratowaniem zwierząt.

Obszar ten dodatkowo może być poszerzony w związku z;

- odrębnymi ustaleniami wynikającymi z międzynarodowych porozumień dwustronnych;
- w przypadku stwierdzenia, że zanieczyszczenie zagraża obszarom morskim Rzeczypospolitej Polskiej;
- w przypadku udzielenia pomocy na wniosek Państwa Strony Konwencji Helsińskiej lub w ramach Europejskiego Mechanizmu Ochrony Ludności.
- Działania na wodach płytkich i osłoniętych – oparte prowadzone w ścisłej koordynacji z planem usuwania skutków zanieczyszczenia na brzegu morskim. Działania na wodach płytkich i osłoniętych obejmują obszary morskie i lądowe wzdłuż linii brzegowej oraz obszary Zalewów Wiślanego i Szczecińskiego, Zatokę Pucką, a także strefę wód płytkich wzdłuż całej linii

KRAJOWY PLAN ZWALCZANIA ZAGROŻEŃ I ZANIECZYSZCZEŃ ŚRODOWISKA MORSKIEGO

brzegowej. Do ww. obszarów zaliczyć można również obszary portów, ich redy i kotwiczowiska. Granice obszaru wód osłoniętych i płytkich określają:

- od strony morza – możliwości operacyjne jednostek i sprzętu do zwalczania zanieczyszczeń,
- od strony lądu – możliwości techniczne jednostek i sprzętu do zwalczania zanieczyszczeń, przede wszystkim zanurzenie.

Działania na tych akwenach mogą być związane z ochroną zwierząt, które mogą być skażone zanieczyszczeniem. Ratowanie zwierząt objęte jest odrębnym planem, a działania na wodach płytkich i osłoniętych mogą być związane z ochroną siedlisk, wypłaszaniem lub w wyjątkowych sytuacjach przenoszeniem siedlisk zwierząt. W tym zakresie planowanie operacji przeciwdziałania w ramach wewnętrznego, lokalnego (regionalnego) lub Krajowego Planu obejmuje obowiązek wsparcia działań związanych z ratowaniem zwierząt.

- Działania na brzegu morskim – oparte na planach usuwania skutków zanieczyszczenia na brzegu morskim w koordynacji z wewnętrznym, lokalnym bądź Krajowym Planem, w zależności od poziomu reagowania. Obejmują działania na lądzie wzdłuż linii brzegowej. Brzeg morski w tym znaczeniu definiowany jest jako obszar przybrzeżny, powyżej linii wodnej, obejmujący plaże, tereny podmokłe z wyłączeniem polskich obszarów morskich. Granice tego obszaru określają:
 - od strony morza – możliwości operacyjne jednostek i sprzętu do zwalczania zanieczyszczeń oraz ich możliwości techniczne, przede wszystkim zanurzenie;
 - od strony lądu – możliwości techniczne jednostek i sprzętu do zwalczania zanieczyszczeń, ukształtowanie terenu, dostępność dróg dojazdowych oraz inne np. walory środowiska.

Działania na tym obszarze mogą być związane z ochroną i opieką nad zwierzętami, które mogą być skażone zanieczyszczeniem. Ratowanie zwierząt objęte jest odrębnym planem, a działania na brzegu morskim mogą być związane z ochroną siedlisk, wypłaszaniem lub w wyjątkowych sytuacjach przenoszeniem siedlisk zwierząt, jak również opieką nad zwierzętami, które uległy skażeniu. W tym zakresie planowanie operacji przeciwdziałania w ramach planu usuwania skutków zanieczyszczenia na brzegu morskim obejmuje obowiązek wsparcia działań związanych z ochroną i ratowaniem zwierząt. Plany usuwania skutków zanieczyszczenia na brzegu morskim w tym zakresie powinny być skoordynowane z wewnętrznymi, lokalnymi (regionalnymi) planami oraz Krajowym Planem.

E.6. Rozgraniczenie odpowiedzialności

- Sztynne rozgraniczenie obszarów odpowiedzialności pomiędzy służbami morskimi i lądowymi jest niekorzystne z operacyjnego punktu widzenia. Zarówno podczas planowania, jak i samych działań ratowniczych należy unikać fazy oczekiwania.
- Zbieranie zanieczyszczeń znajdujących się w wodzie jest najczęściej tańsze i ekologicznie bardziej uzasadnione.
- Uzasadnione jest rozgraniczenie polegające na stwierdzeniu, że odpowiedzialność poszczególnych służb ratowniczych nakłada się w obszarze ograniczonym możliwościami technicznymi i operacyjnymi tych służb.

Przyjęcie powyższego rozgraniczenia odpowiedzialności umożliwia ścisłą współpracę w działaniach ratowniczych, a także:

- Właściwe rozmieszczenie jednostek ratowniczych;
- Poprawne zdefiniowanie potrzeb w zakresie wyposażenia w sprzęt;
- Efektywne wykorzystanie posiadanych środków;
- Bardziej skuteczną realizację powierzonych zadań.

Poziom działania

E.7. Ze względu na charakter współpracy międzynarodowej wyróżnia się następujące poziomy przeciwdziałania.

- Poziom I – działania dokonywane w ramach krajowego (narodowego) potencjału zwalczania zagrożeń i zanieczyszczeń na morzu. W oparciu o założenia kalkulacyjne opracowane przez Międzynarodową Organizację Morską (IMO) wejście na mieliznę w pełni załadowanego tankowca o nośności 40.000 ton, połączone z uszkodzeniem dna powoduje uszkodzenie czterech zbiorników i rozlew o objętości 3.000 m³ oleju. Natomiast kolizja z uszkodzeniem kadłuba powoduje wyciek z dwóch zbiorników o objętości 3.500 m³ oleju. Niniejsza kalkulacja stanowi podstawę określenia narodowego potencjału do zwalczania rozlewów olejowych;
- Poziom II – działania dokonywane w ramach umów dwustronnych i wielostronnych;
- Poziom III – działania dokonywane w ramach bałtyckiego i europejskiego potencjału ratowniczego z wykorzystaniem pomocy Państw Stron Konwencji Helsińskiej 1992 oraz pozostałych państw Unii Europejskiej w ramach mechanizmu ochrony ludności, który w sytuacji katastrofalnej noszącej znamiona klęski umożliwia wykorzystanie mechanizmów o zasięgu światowym. W poziomie III dopuszcza się również wykorzystanie zasobów komercyjnych oferowanych przez organizacje i instytucje działające na szczeblu międzynarodowym.

Proces decyzyjny w zakresie określenia poziomu działania przedstawia się następująco:

- Decyzję o aktywacji poziomu I działania podejmuje podmiot zobowiązany do realizacji Krajowego Planu samoistnie lub w wyniku polecenia właściwego terytorialnie dyrektora urzędu morskiego.
- Decyzję o aktywacji poziomu II działania podejmuje podmiot wskazany w umowie dwu lub wielostronnej samoistnie na podstawie otrzymanego powiadomienia lub w wyniku polecenia właściwego terytorialnie dyrektora urzędu morskiego.
- Decyzję o aktywacji poziomu 3 działania w zakresie wezwania pomocy międzynarodowej podejmuje podmiot zobowiązany do realizacji Krajowego Planu w uzgodnieniu z właściwym terytorialnie dyrektorem urzędu morskiego. Decyzja o zatwierdzeniu oferowanej pomocy międzynarodowej podejmowana jest jak wyżej z zastrzeżeniem, że minister właściwy ds. gospodarki morskiej ma prawo wstrzymać lub zawiesić zatwierdzoną decyzję w odniesieniu do całości lub części oferowanej pomocy.

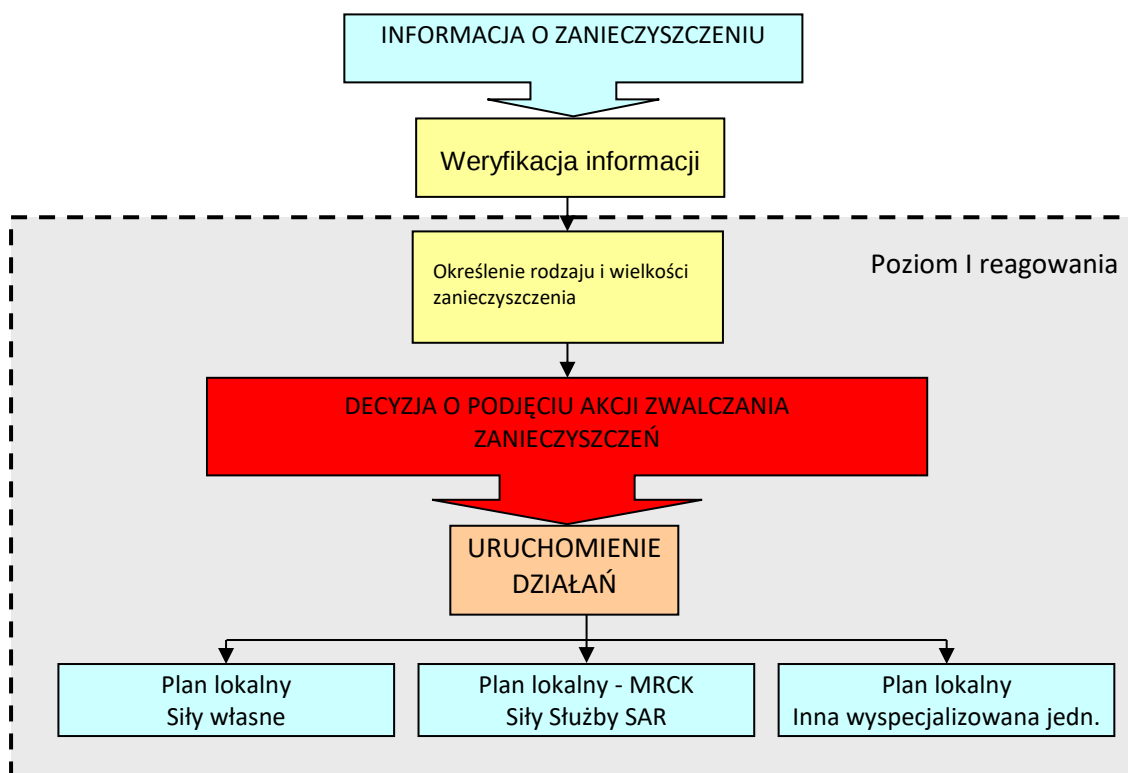
ZAŁĄCZNIK F - OPERACJE ZWALCZANIA ZAGROŻEŃ I ZANIECZYSZCZEŃ NA MORZU

Wstęp

- F.1.** Wszystkie statki przewożą substancje olejowe jako paliwo. Niektóre z nich przewożą oleje w postaci ładunku. Tak więc, każdy incydent związany z żeglugą na morzu powoduje zagrożenie zanieczyszczeniem. Operacje przeładunkowe na morzu i eksploatacja instalacji morskich również powodują takie zagrożenia.
- F.2.** Wiele statków przewozi substancje niebezpieczne i szkodliwe inne niż olej. Niektóre z nich przewożone są masowo jako ładunek ogólnookrętowy, w ładowniach lub zbiornikach. Inne mogą przewozić jednocześnie wiele niebezpiecznych substancji w oddzielnych zbiornikach lub kontenerach.
- F.3.** Poniższy załącznik rozpatruje prowadzenie akcji ratowniczych na morzu, związanych z rozlewami substancji olejowych.

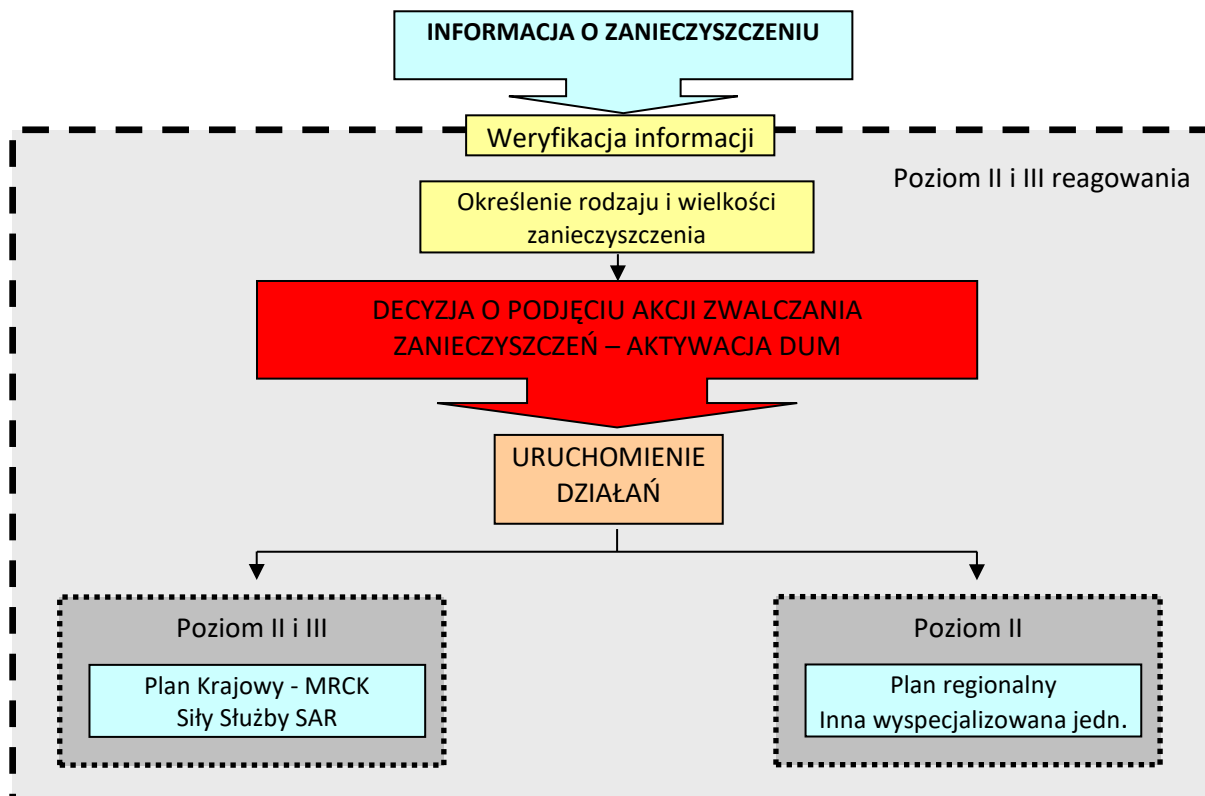
Inicjowanie akcji

- F.4.** Każdą akcję zwalczania zanieczyszczeń inicjuje właściwy terytorialnie dyrektor urzędu morskiego. Schematy inicjowania przedstawiają rysunki F-1 i F-2, procedura postępowania właściwego terytorialnie dyrektora urzędu morskiego przedstawiona jest na schemacie F-3.



Rys. F-1. Procedura inicjowania akcji dla poziomu I reagowania

KRAJOWY PLAN ZWALCZANIA ZAGROŻEŃ I ZANIECZYSZCZEŃ ŚRODOWISKA MORSKIEGO



Rys. F-2. Procedura inicjowania akcji dla II i III poziomu reagowania

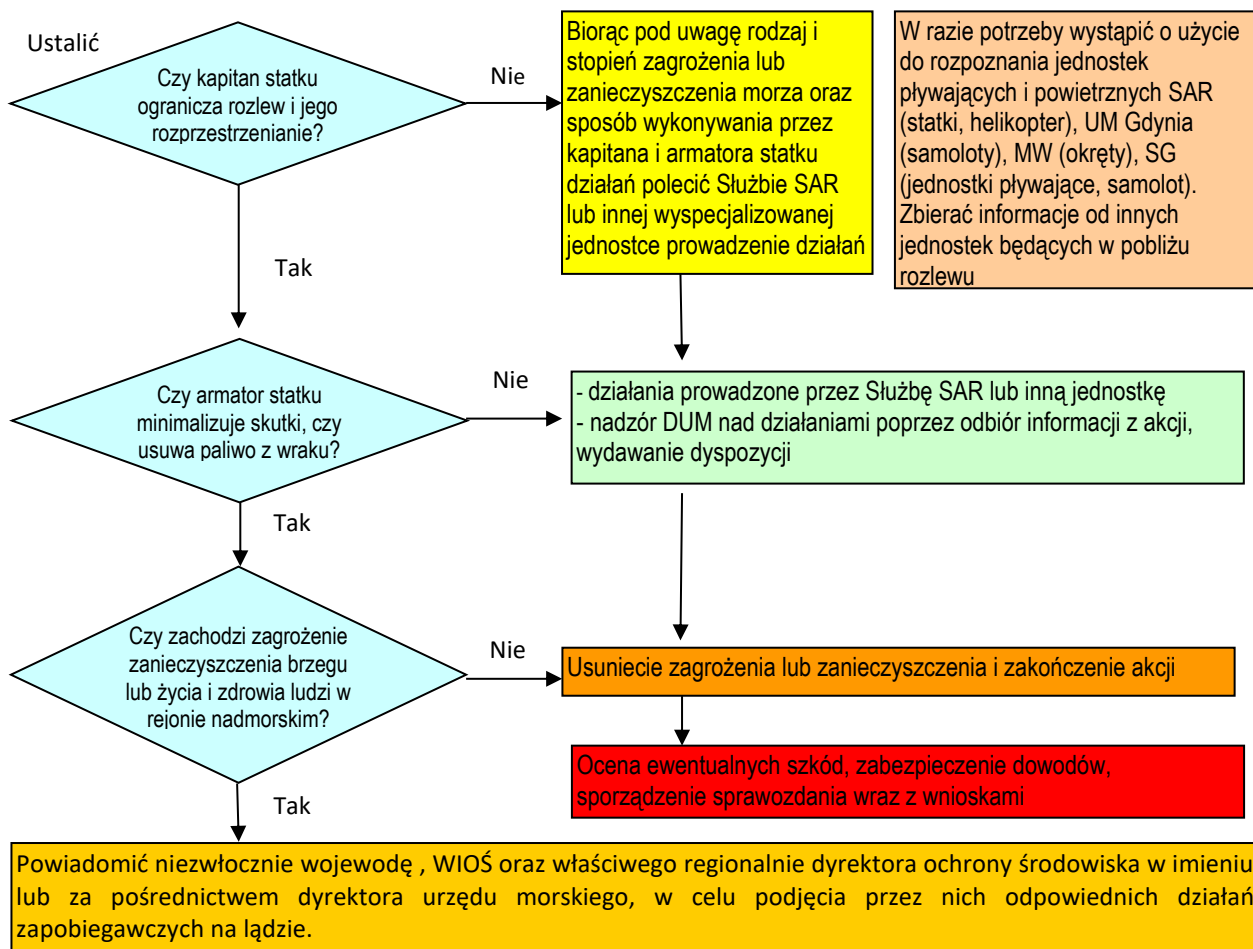
KRAJOWY PLAN ZWALCZANIA ZAGROZEŃ I ZANIECZYSZCZEŃ ŚRODOWISKA MORSKIEGO

Na podstawie raportu o incydencie rozlewu na morzu oraz wykorzystując podległe mu służby operacyjne i uwzględniając:

czas miejsce oraz wygląd zanieczyszczenia;

- dane odnośnie statku (sprawcy zanieczyszczenia, jego kapitana i armatora oraz ładunku i okoliczności wystąpienia rozlewu, prędkości i kursu statku);
- warunki pogodowe (m.in. prędkość i kierunek wiatru), kierunek dryfu zanieczyszczenia wraz prognozą.

Dokonać oceny faktycznej sytuacji w celu ustalenia rodzaju i stopnia zanieczyszczenia morza lub zagrożenia zanieczyszczeniem. Na podstawie przeprowadzonej oceny zarządzić i podjąć odpowiednie (m.in. niżej wymienione) działania.



Rys. F-3. Procedura postępowania dyrektora urzędu morskiego

Monitorowanie zanieczyszczenia z powietrza

F.5. Monitorowanie z powietrza skutków incydentu jest jednym z podstawowych narzędzi, przy pomocy których dyrektor urzędu morskiego podejmuje decyzję o inicjowaniu akcji; jest też istotną częścią akcji przeciwdziałania, pozwalającą na podejmowanie właściwych decyzji. Z tego względu monitoring powinien być stosowany w każdym możliwym przypadku.

F.6. Celem monitoringu powietrznego jest:

- przeszukanie obszaru w pobliżu zaobserwowanego zanieczyszczenia celem wykrycia innych ewentualnych plam zanieczyszczenia;
- realizacja programu ciągłej obserwacji obszaru wyznaczonego przez prognozę dryfu zanieczyszczenia wykonaną przy pomocy modelu komputerowego lub obliczenia na podstawie informacji o wietrze i prądzie;

KRAJOWY PLAN ZWALCZANIA ZAGROZEŃ I ZANIECZYSZCZEŃ ŚRODOWISKA MORSKIEGO

- wczesne ostrzeżenie o zagrożeniach dla strefy brzegowej lub obszaru odpowiedzialności innego państwa;
- sporządzenie dokumentacji fotograficznej i instrumentalnej rozwoju sytuacji.

F.7. Za monitoring z powietrza odpowiedzialny jest Dyrektor Urzędu Morskiego w Gdyni, który dysponuje samolotem rozpoznawczym.

Na zapotrzebowanie Urzędu Morskiego, zgodnie z podpisanym porozumieniem, Marynarka Wojenna, zapewnia monitoring obszarów morskich Rzeczypospolitej Polskiej dwoma samolotami M-28 E wyposażonymi w System Nadzoru Morskiego (MSS 5000).

Do udziału w akcjach, w których zachodzi konieczność ratowania życia, mogą być użyte śmigłowce SAR Marynarki Wojennej.

Śmigłowce te mogą zostać użyte również, gdy nie ma możliwości wykorzystania samolotów.

Za inne, możliwe do wykorzystania środki lotnicze odpowiadają odpowiednio Policja i Straż Graniczna.

W sensie operacyjnym, w czasie prowadzenia akcji zwalczania zanieczyszczeń na morzu podlegają członkowi sztabu Morskiego Centrum Zwalczania Zanieczyszczeń - inspektorowi ochrony środowiska morskiego, zarządzającemu operacjami zwiadu lotniczego i morskiego.

F.8. Metody identyfikacji wzrokowej rozlewu na podstawie zaobserwowanego koloru zanieczyszczeń na powierzchni wody

Nr kodu	Barwa – kolor	Przedział grubości warstwy (μm)	Ilość litrów/ km^2
1	połyskujący (szaro-srebrny)	0.04 - 0.30	40 – 300
2	tęczowy	0.30 – 5.0	300 – 5000
3	metaliczny	5.0 – 50	5000 – 50,000
4	nieciągła barwa oleju	50 – 200	50,000 – 200,000
5	ciągła barwa oleju	> 200	> 200,000

Tabela F-4. Kod identyfikacji oleju opracowany w ramach Porozumienia Bońskiego⁸⁰

Nr kodu	Opis
1	Bardzo cienki film olejowy (< 3 μm), powoduje refleksy świetlne nieco mocniejsze od połysku otaczającej wody, widoczne jako srebrny lub szary blask. Film o grubości < 0,04 μm jest niewidoczny. Przy złej widoczności nawet grubsza warstwa może nie być zaobserwowana. Powyżej pewnej wysokości oraz pod dużym kątem obserwacji połysk może zanikać.
2	Tęczowe kolory: żółty, różowy, purpurowy, zielony, niebieski oraz czerwony, koloru miedzi i pomarańczowy są widoczne z powodu grubości warstwy zbliżonej do długości fal świetlnych 0,2 – 0,7 μm . Efekt jest widoczny przy grubości warstwy < 5 μm i zależny od rodzaju oleju. W zależności od kąta obserwacji i grubości warstwy kolory mogą się mieszać i stawać się bardzo jasne. Gorsze warunki oświetlenia mogą powodować, że barwy stają się matowe.

⁸⁰ Metoda ujednolicenia kodu kolorów zalecana jest przez Komisję Helsińską.

KRAJOWY PLAN ZWALCZANIA ZAGROŻEŃ I ZANIECZYSZCZEŃ ŚRODOWISKA MORSKIEGO

3	Przy grubości warstwy w zakresie 5 – 50 μm pojawia się połysk metaliczny. Trudno jest określić jednoznacznie kolor występowania, bowiem niebieskie, purpurowe, zielonkawe zabarwienia nie są wynikiem interferencji światła lub rzeczywistej barwy oleju. Często kolor jest składową wielu barw, zależny od warunków oświetlenia. Wspólną cechą jest połysk metaliczny – lustrzany i np. niebieski-metaliczny może być obserwowany przy błękitnym niebie.
4	W zakresie 50 – 200 μm w miarę wzrastania grubości warstwy zaczyna dominować rzeczywisty kolor oleju. Oznacza to, że brązowy olej jest brązowy, a czarny – czarny. Nieciągła natura kolorystyki wynika z obecności warstw poniżej 50 μm , powodowanej przez falowanie i działanie wiatru.
5	Przy grubości warstwy powyżej 200 μm pojawia się ciągłe zabarwienie koloru rzeczywistego oleju. Kolor ten jest wyłącznie zależny od rodzaju oleju. Silne zachmurzenie może powodować rozproszenie barwy.

Tabela F-5. Opis kodu kolorów wg opracowania w ramach Porozumienia Bońskiego

Morskie Centrum Zwalczania Zanieczyszczeń - MRC

F.9. Morskie Ratownicze Centrum Koordynacyjne - MRCK

MRCK jest centrum operacyjnym przeznaczonym do nadzoru i koordynacji wszelkich działań na morzu; jest również narodowym punktem kontaktowym (MPNCP) incydentów, których skutkiem jest lub może być zanieczyszczenie morza. W przypadku zainicjowania przez dyrektora urzędu morskiego akcji zwalczania zanieczyszczeń MRCK staje się siedzibą MRC. Dyżurni inspektorzy operacyjni pod nadzorem kierownika MRCK tworzą dyżurną służbę operacyjną.

F.10. Zadania i obowiązki dyżurnej służby operacyjnej:

- przyjmowanie od dyrektora urzędu morskiego poleceń przystąpienia do akcji zwalczania zanieczyszczeń;
- przyjmowanie informacji o zanieczyszczeniach w ramach narodowego punktu kontaktowego;
- powiadomienie o zdarzeniu Szefa Operacji Zwalczania Zanieczyszczeń na Morzu – HOO oraz zgodnie z jego poleceniem innych członków sztabu MRC;
- ogłaszanie alarmu dla jednostek Służby SAR;
- samodzielna koordynacja akcji przeciwdziałania prowadzonych w ramach poziomu I reagowania oraz koordynacja innych działań do momentu pojawienia się HOO;
- koordynacja akcji przeciwdziałania zgodnie z planem opracowanym przez sztab MRC, na podstawie decyzji HOO;
- utrzymywanie nieprzerwanej łączności z obiektem, który spowodował zanieczyszczenie, siłami działającymi na miejscu akcji (OSC, SOSC) oraz jednostkami współdziałającymi;
- odbiór i przekazywanie oraz rejestracja korespondencji dotyczącej akcji;
- niezwłoczne informowanie kierownika akcji o wszelkich informacjach napływających do Centrum Operacyjnego oraz o wykonywanych czynnościach dotyczących prowadzonej akcji;
- powiadamianie o niebezpieczeństwach w rejonie prowadzonej akcji;
- współpraca z COM-DKM (CRMIL) oraz RCC (PAŻP) w zakresie użycia dyżurnych sił i środków służby ASAR.

F.11. Zadania HOO i MRC

Szefem Operacji Zwalczania Zanieczyszczeń na Morzu jest Z-ca Dyrektora ds. Operacyjnych Służby SAR. Podstawowym zadaniem HOO jest nadzór nad pracą MRC, a w szczególności:

KRAJOWY PLAN ZWALCZANIA ZAGROŻEŃ I ZANIECZYSZCZEŃ ŚRODOWISKA MORSKIEGO

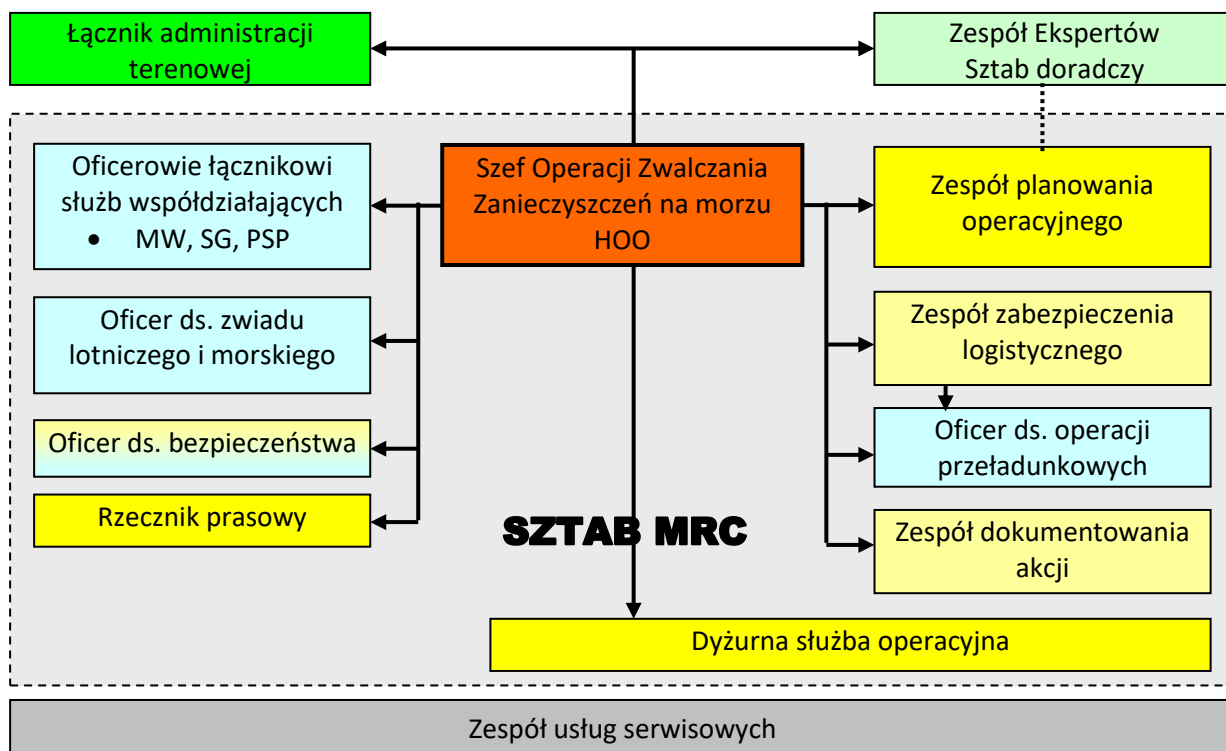
- podejmowanie decyzji o zastosowaniu odpowiednich do rodzaju i wielkości zanieczyszczenia metod i sposobów jego zwalczania oraz planu prowadzenia akcji;
- uruchamianie do akcji sił morskiej służby oraz jednostek współdziałających wymienionych w Krajowym Planie;
- wyznaczanie dowódcy akcji na morzu (OSC, SOSOC);
- występowanie z wnioskiem do dyrektora urzędu morskiego o wezwanie do pomocy innych Państw - Stron Konwencji Helsińskiej 1992;
- wzywanie członków sztabu MRC;
- powoływanie innych członków sztabu spośród pracowników Służby SAR;
- powiadamianie sztabu ekspertów.

Podstawowym zadaniem MRC jest planowanie, organizacja i nadzór nad koordynacją akcji zwalczania zanieczyszczeń na morzu, a w szczególności:

- wypracowywanie decyzji o zastosowaniu odpowiednich do rodzaju i wielkości zanieczyszczenia metod i sposobów jego zwalczania oraz planu prowadzenia akcji;
- pomoc w uruchamianiu do akcji sił morskiej służby oraz planowanie udziału jednostek współdziałających wymienionych w Krajowym Planie;
- współdziałanie z terenowymi organami administracji państwowej i morskiej w prowadzonych przez nie akcjach zwalczania zanieczyszczeń;
- organizowanie łączności podczas prowadzonych akcji zwalczania zanieczyszczeń;
- prognozowanie kierunku przemieszczania się zanieczyszczeń;
- informowanie służb podległych wojewodom poprzez właściwego terytorialnie dyrektora urzędu morskiego o przewidywanym zanieczyszczeniu brzegu morskiego;
- organizowanie odbioru w portach zebranych zanieczyszczeń z jednostek biorących udział w akcji;
- organizowanie uzupełniania zapasów przez jednostki biorące udział w akcji;
- sporządzanie dokumentacji z prowadzonych działań;
- informowanie odnośnych władz i opinii publicznej o prowadzonych działaniach;
- współpraca ze sztabem ekspertów.

Organizacja Morskiego Centrum Zwalczenia Zanieczyszczeń - MRC

F.12. Schemat organizacyjny Centrum Operacyjnego przedstawiony został na Rys. F-6.



Rys. F-6. Blokowy schemat organizacyjny Centrum Operacyjnego

F.13. Zespół planowania operacyjnego

W skład zespołu wchodzi specjaliści ds.:

- informatyki;
- metod zwalczania zagrożeń i zanieczyszczeń;
- wyposażenia specjalistycznego;
- łączności.

Do zadań zespołu należy:

- opracowywanie prognoz rozprzestrzeniania się zanieczyszczenia oraz prognozowanie zmian zachodzących w czasie;
- określanie potrzeb oraz posiadanych sił i środków do zwalczania powstałego zanieczyszczenia, a także niezbędnej zdolności retencyjnej;
- określanie możliwości pozyskania dodatkowych sił i środków niezbędnych do prowadzenia akcji na podstawie danych zawartych w Krajowym Planie;
- określanie najbardziej efektywnych sposobów i metod zwalczania powstałego zanieczyszczenia;
- przygotowywanie ostrzeżeń nawigacyjnych dotyczących prowadzonej akcji i przekazywanie ich do rozpowszechnienia przez ośrodki informacyjne urzędów morskich oraz w systemie NAVTEX;
- wypracowywanie innych danych i informacji dla dowodzącego akcją niezbędnych do podejmowania decyzji o sposobie prowadzenia akcji.

F.14. Zespół zabezpieczenia logistycznego

W skład zespołu wchodzi specjaliści ds.:

- transportu i zaopatrzenia;

KRAJOWY PLAN ZWALCZANIA ZAGROŻEŃ I ZANIECZYSZCZEŃ ŚRODOWISKA MORSKIEGO

- remontów;
- odbioru zanieczyszczeń w portach;
- finansowych, ubezpieczeń i odszkodowań;
- obsługi zespołów zagranicznych.

Do zadań zespołu należy:

- zabezpieczenie środków niezbędnych do przewiezienia ludzi i sprzętu na miejsce akcji;
- zabezpieczenie remontów i napraw statków oraz sprzętu wykorzystywanego w akcji;
- zapewnienie możliwości uzupełnienia zapasów przez siły biorące udział w akcji;
- zapewnienie możliwości zdawania przez statki zebranych zanieczyszczeń na lądzie;
- zapewnienie sprawnego przekroczenia granicy państwa przez siły i środki innych państw;
- zorganizowanie zaplecza socjalnego i materiałowego dla zespołów zagranicznych.

F.15. Zespół dokumentowania akcji

W skład zespołu wchodzi specjaliści ds.:

- kompletowania dokumentacji i rejestracji zdarzeń;
- dokumentacji fotograficznej i filmowej;
- dokumentacji kosztów;
- przygotowania dokumentacji dla potrzeb funduszy odszkodowawczych.

Do zadań zespołu należy:

- zbieranie pełnej dokumentacji wykonywanych akcji zwalczania zagrożeń i zanieczyszczeń oraz ich archiwizacja dla potrzeb administracji, sądownictwa, uzyskania zwrotu kosztów i odszkodowań, itp.;
- utrzymywanie kontaktów z lokalnym przedstawicielem klubu P & I lub Funduszu odszkodowawczego w zależności od skali kosztów akcji.

F.16. Rzecznik prasowy

Obowiązkiem rzecznika jest informowanie środków masowego przekazu o przebiegu akcji zgodnie z obowiązującymi zasadami udzielania informacji oraz w zakresie uzgodnionym z HOO.

F.17. Oficer ds. bezpieczeństwa

Obowiązkami oficera ds. bezpieczeństwa są:

- zarządzanie bezpieczeństwem akcji;
- ocena ryzyka;
- organizacja środowiska pracy i bezpieczeństwa poszczególnych operacji;
- dobór środków ochrony;
- doraźne szkolenie i organizacja pracy wolontariuszy.

Inni członkowie Sztabu MRC

F.18. Wymienieni w punktach F.10 – F.17, członkowie sztabu MRC wybrani są spośród personelu Morskiej Służby Poszukiwania i Ratownictwa. Poniżej przedstawiona jest lista oraz zakres obowiązków członków Sztabu spoza Służby SAR.

F.19. Oficerowie łącznikowi służb współdziałających w ramach Krajowego Planu

W zależności od potrzeb, skali i miejsca operacji przeciwdziałania do Sztabu MRC wchodzi oficerowie łącznikowi służb współdziałających i tak:

- oficer łącznikowy Marynarki Wojennej jest członkiem MRC, jeśli niezbędny jest udział w akcji znacznych sił i środków MW;
- oficer łącznikowy Straży Granicznej staje się członkiem MRC, jeśli udział jednostek SG tego wymaga;

KRAJOWY PLAN ZWALCZANIA ZAGROŻEŃ I ZANIECZYSZCZEŃ ŚRODOWISKA MORSKIEGO

- oficer łącznikowy Państwowej Straży Pożarnej powoływany jest do sztabu MRC w przypadku gdy zanieczyszczenie przemieszcza się w kierunku brzegu i zachodzi konieczność koordynacji działań służb morskich i lądowych;
- oficer łącznikowy portu jest członkiem MRC, jeśli miejscem akcji jest obszar portu;
- oficer łącznikowy LOTOS Petrobaltic S.A. powoływany jest do sztabu MRC w przypadku, gdy incydent związany jest z działalnością przemysłowych instalacji przybrzeżnych;
- oficer łącznikowy zakładu przemysłowego (np. rafinerii) powoływany jest do MRC w przypadku, gdy awaria przemysłowa skutkuje zanieczyszczeniem morza.

Obowiązkiem oficerów łącznikowych jest utrzymywanie łączności i zapewnienie jak najlepszej współpracy zainteresowanych służb współdziałających.

F.20. Oficer ds. zwiadu lotniczego i morskiego

Oficer ten odpowiada za zwiad lotniczy i morski oraz monitoring obszaru zagrożenia i zanieczyszczenia; odpowiedzialny jest za utrzymanie łączności pomiędzy podległymi mu jednostkami a HOO oraz łączności tych jednostek z OSC. Do jego obowiązków należy również nadzór nad prawidłowym pobieraniem próbek oraz kierowanie ich do analiz. Ze względów operacyjnych osoba ta jest przedstawicielem Dyrektora Urzędu Morskiego w Gdyni.

F.21. Oficer ds. operacji przeładunkowych

Oficer ten odpowiada za całokształt operacji związanych z odbiorem, transportem i zdawaniem zanieczyszczeń zebranych z powierzchni morza i w tym zakresie współpracuje z zespołem planowania logistycznego. Jego zadaniem jest również nadzór nad przekazaniem zanieczyszczeń do ostatecznej utylizacji. Ze względów operacyjnych osoba ta jest przedstawicielem właściwego terytorialnie dyrektora urzędu morskiego – DUM.

F.22. Zespół ekspertów

W skład Zespołu wchodzi eksperci powoływani w zależności od potrzeb spośród specjalistów różnych dziedzin. Z punktu widzenia finansowego istotną częścią sztabu są przedstawiciele klubu P & I lub Funduszu Odszkodowawczego. W przypadku bardzo dużych katastrof statków przewożących oleje w postaci ładunków obie te instytucje powołują swego przedstawiciela spośród sztabu doradców ITOPF. W zasadzie współpracują oni z administracją morską, jednakże pewne decyzje związane ze zwalczaniem zanieczyszczeń powinny być z nimi konsultowane. Zadania Zespołu:

- wypracowywanie ekspertyz o skutkach zanieczyszczenia dla środowiska morskiego;
- doradztwo w zakresie sposobów zwalczania zagrożeń i zanieczyszczeń, i ratownictwa morskiego;
- informowanie dowodzącego akcją o konsekwencjach zastosowania na określonym akwenie środków chemicznych do zwalczania zanieczyszczenia;
- opiniowanie planów prowadzenia akcji zwalczania zagrożeń i zanieczyszczeń;
- opracowywanie ekspertyz prawnych związanych z prowadzoną akcją;
- doradztwo w sprawach ubezpieczeń i odszkodowań;
- doradztwo w zakresie bezpieczeństwa;
- inne, w zależności od potrzeb.

F.23. Łącznik administracji morskiej i terenowej. Zadania łącznika:

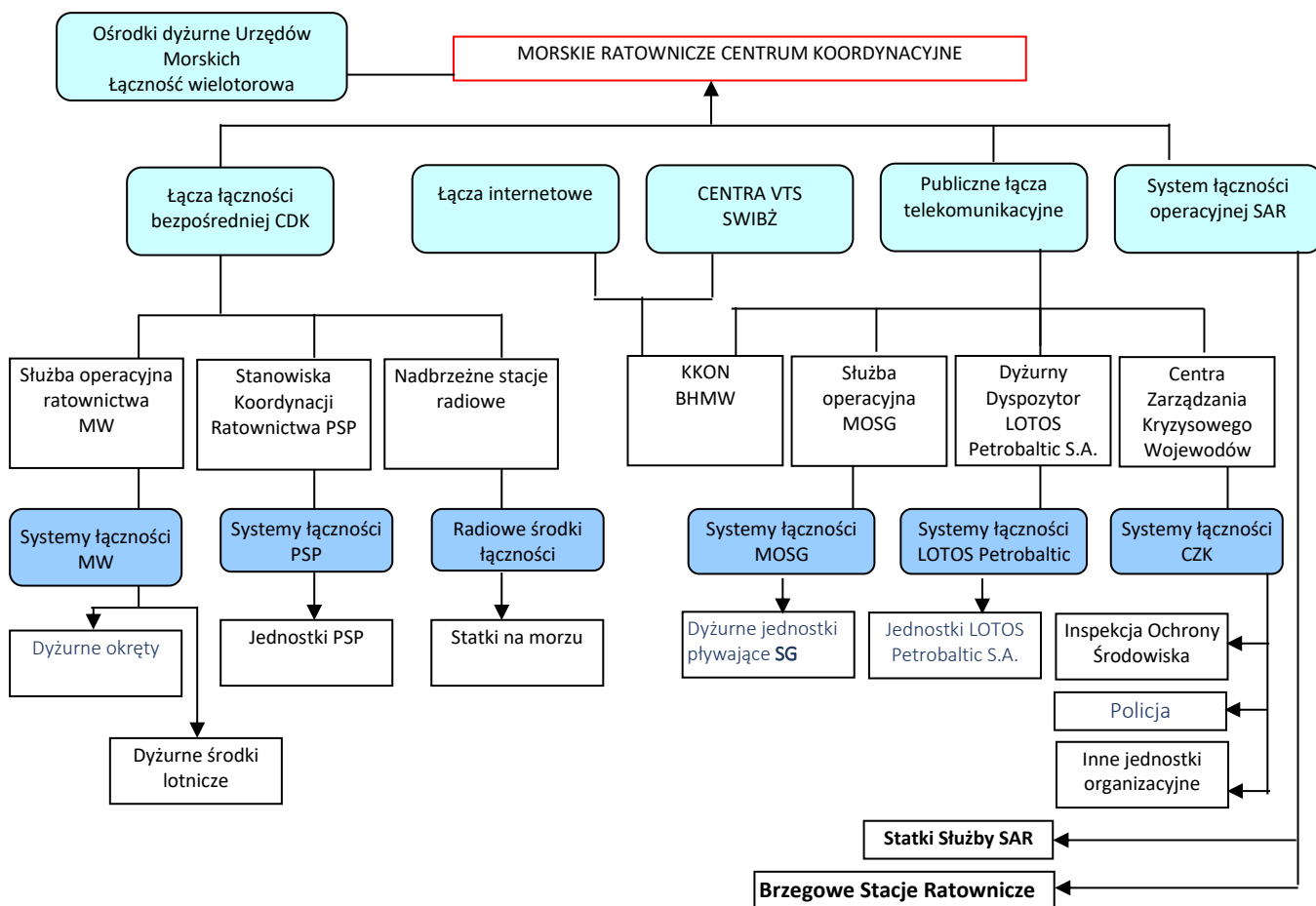
- utrzymywanie kontaktu z przedstawicielami władz lokalnych, terenowych i centralnych we wszystkich sprawach związanych z prowadzoną akcją;
- przekazywanie komunikatów i informacji o rozwoju sytuacji na morzu;
- uzgadnianie i wyjaśnianie prawnych aspektów wykonywanych działań;
- uzyskiwanie dodatkowego wsparcia działań Służby SAR, jeśli sprawy należą do kompetencji władz określonego szczebla, a wykraczają poza ramy określone Krajowym Planem.

Działania na miejscu akcji

- F.24.** Jeżeli dwie lub więcej jednostek Służby SAR oraz sił współpracujących zaangażowane są w tę samą akcję zachodzi konieczność powołania dowódcy akcji w miejscu jej prowadzenia – OSC. Koordynatorem na miejscu akcji - OSC jest osoba wyznaczona przez HOO lub osoba kierująca pierwszą jednostką przybyłą na miejsce akcji – do czasu aż HOO wyznaczy dla niej zastępstwo.
- F.25.** Do zadań OSC należy:
- bezpośrednio koordynowanie działań jednostek ratowniczych znajdujących się na miejscu akcji;
 - ściśle realizowanie planu otrzymanego od HOO;
 - sugerowanie HOO zmian w planie wynikających z aktualnie występujących warunków;
 - koordynowanie łączności w miejscu akcji;
 - przekazywanie podległym jednostkom wszelkich zadań i istotnych informacji dotyczących prowadzenia działań;
 - nadzorowanie realizacji przydzielonych poszczególnym jednostkom zadań;
 - stałe utrzymywanie łączności z HOO;
 - prowadzenie dokumentacji działań;
 - składanie HOO raportów sytuacyjnych.
- F.26.** Do celów składania raportów sytuacyjnych używa się standardowych formularzy POLREP według następującego schematu:
- każdy POLREP dotyczący tego samego wydarzenia powinien nosić kolejny numer;
 - POLREP nie powinien być opóźniany dla potwierdzenia wszystkich szczegółów;
 - dalsze meldunki POLREP powinny być przesyłane, gdy szczegóły zdarzenia są dostatecznie jasne;
 - informacje już przekazane nie powinny być powtarzane;
 - w czasie wydłużonych operacji, w odstępach około trzech godzin, powinny być przesyłane meldunki POLREP „bez zmian”, dla upewnienia adresata, że żadnej informacji nie pominięto;
 - gdy akcja zostanie zakończona. Powinien być przesłany POLREP końcowy jako potwierdzenie zakończenia akcji.

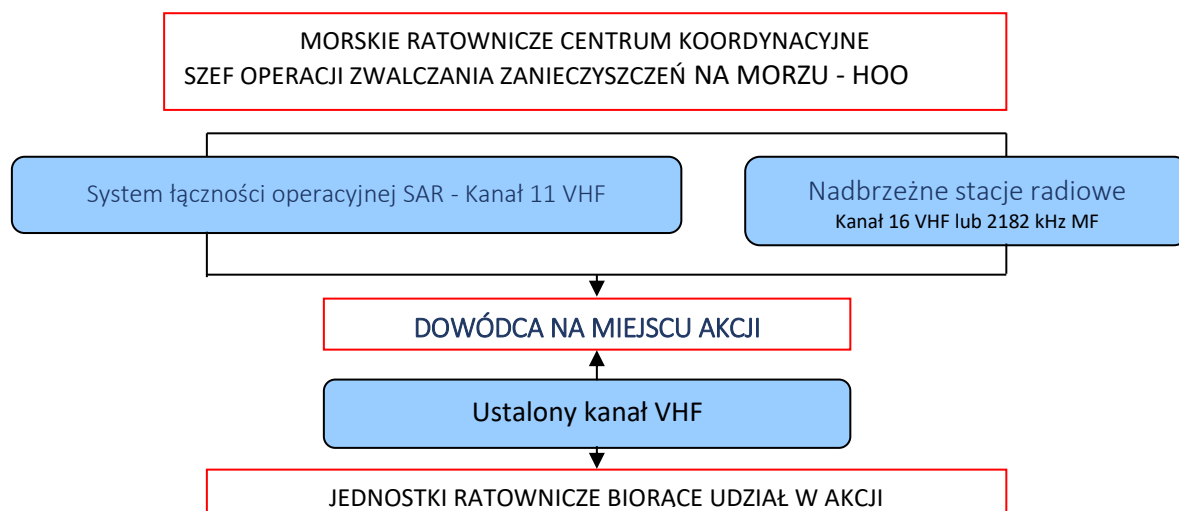
Organizacja łączności

F.27. Schemat organizacji łączności Służby SAR przedstawiony jest na Rys. F-7.

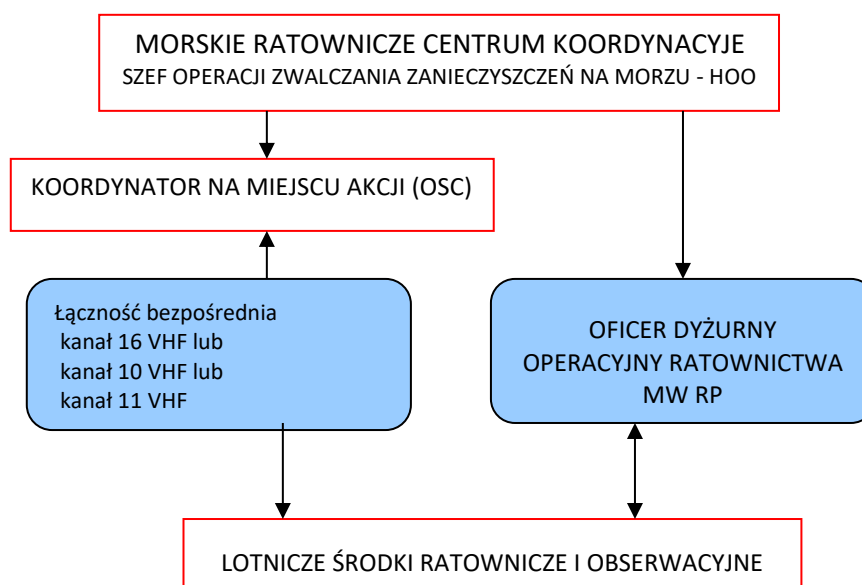


Rys. F.7. Schemat organizacji łączności Służby SAR.

KRAJOWY PLAN ZWALCZANIA ZAGROŻEŃ I ZANIECZYSZCZEŃ ŚRODOWISKA MORSKIEGO

F.28. Schemat łączności koordynacyjnej z jednostkami pływającymi podczas akcji

Rys. F.8. Schemat łączności koordynacyjnej z jednostkami pływającymi.

F.29. Schemat łączności koordynacyjnej za środkami lotniczymi przedstawiony jest poniżej.

Rys. F.9. Schemat łączności koordynacyjnej za środkami lotniczymi.

F.30. Wykorzystanie ostrzeżeń NAVAREA⁸¹ w akcjach przeciwdziałania (w dowolnym obszarze NAVAREA), w systemie WNWNS, umożliwia szybkie rozpowszechnienie informacji o zagrożeniach występujących w obszarze NAVAREA, dotyczących:

- zaginionych lub znajdujących się w niebezpieczeństwie statków morskich i powietrznych;
- zagrożenia w określonym akwenie, w związku z prowadzoną akcją zwalczania zanieczyszczeń, łącznie z ostrzeżeniem o zamknięciu akwenu dla żeglugi;
- ostrzeżenia o przemieszczaniu się zanieczyszczenia.

⁸¹ Źródło: Biuro Hydrograficzne Marynarki Wojennej. Publikacja 541 – Rozpowszechnianie morskich informacji bezpieczeństwa w polskiej strefie odpowiedzialności.

KRAJOWY PLAN ZWALCZANIA ZAGROŻEŃ I ZANIECZYSZCZEŃ ŚRODOWISKA MORSKIEGO

Krajowym Koordynatorem Ostrzeżeń Nawigacyjnych dla Podobszaru Rzeczypospolitej Polskiej jest Biuro Hydrograficzne Marynarki Wojennej RP.

Procedury prowadzenia akcji przeciwdziałania

F.31. Fazy zagrożenia

Dla potrzeb klasyfikacji zdarzenia oraz określenia procedur postępowania adekwatnego do zaistniałej sytuacji, wprowadzono pojęcie faz zagrożenia. Kwalifikacji zdarzenia do jednej z dwóch faz dokonuje MRC.

F.32. Faza niepewności

Fazę tę ogłasza się wówczas, gdy:

- otrzymano informację o tym, że jednostka transportująca substancję niebezpieczną dla środowiska lub posiadająca taką substancję na własny użytek (np. paliwo w zbiornikach) znajduje się w sytuacji awaryjnej;
- instalacje służące do wydobywania surowców naturalnych spod dna morskiego znajdują się w sytuacji awaryjnej;
- wystąpią awarie urządzeń brzegowych zagrażające skażeniem środowiska morskiego.

F.34. Faza alarmu

Fazę alarmu ogłasza się wówczas, gdy:

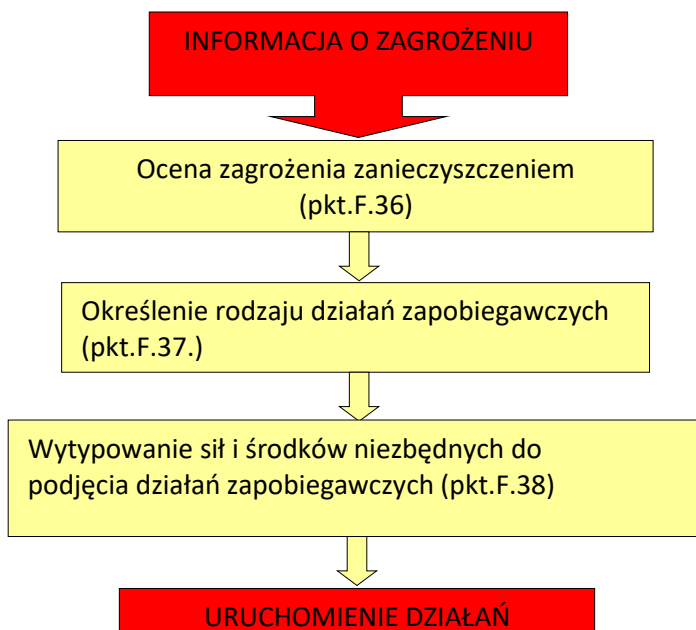
- w wyniku awarii jednostek pływających, instalacji wydobywczych lub innych instalacji morskich nastąpiło zanieczyszczenie środowiska morskiego;
- działania zapobiegawcze podjęte w fazie niepewności okazały się nieskuteczne.

F.35. Procedury fazy niepewności

Po ogłoszeniu fazy niepewności zakres czynności MRC obejmuje:

- zbieranie informacji o rodzaju i rozmiarach awarii, której skutkiem może być zanieczyszczenie środowiska morskiego;
- określenie wielkości i rodzaju potencjalnego zanieczyszczenia;
- określenie zakresu działań mających na celu zapobieżenie zanieczyszczeniu środowiska morskiego;
- określenie rodzaju oraz ilości sił i środków niezbędnych po przeprowadzeniu działań zapobiegawczych;
- uruchomienia sił i środków niezbędnych do przeprowadzenia działań zapobiegawczych;
- określenie zasad kierowania podjętymi działaniami zapobiegawczymi;
- uzyskanie gwarancji finansowych ze strony właściciela, armatora lub ubezpieczyciela sprawcy zagrożenia.

Schemat postępowania MRC po wprowadzeniu fazy zagrożenia przedstawiono na Rys. F-10.



Rys. F.10. Schemat postępowania MRC po wprowadzeniu fazy zagrożenia

F.36. Ocena zagrożenia zanieczyszczeniem

Wielkość przewidywanego zanieczyszczenia można określić według podanych niżej wzorów.

$$O_c = \sum W_i + \sum K_i C_i$$

Hipotetyczny wyciek oleju w przypadku uszkodzenia burt⁸²

Gdzie: W_i - objętość w m^3 zbiornika bocznego, który został (lub może zostać) przebity.

$$K_i = 1 - b_i / t_c \quad (\text{jeśli } b_i \geq t_c \text{ to } K_i = 0)$$

C_i – objętość w m^3 zbiornika centralnego, który został (lub może zostać) przebity

b_i – szerokość zbiornika w metrach

t_c – wymiar poprzeczny uszkodzenia w metrach

$$O_s = 1/3 (\sum Z_i W_i + \sum Z_i C_i)$$

Hipotetyczny wyciek oleju w przypadku uszkodzenia dna

dna

Gdzie: $Z_i = 1 - h_i / V_s$, jeśli $h_i \geq V_s$, to $Z_i = 0$

h_i – minimalna wysokość dna podwójnego

⁸² Prawidło 23 Załącznika I Konwencji MARPOL

KRAJOWY PLAN ZWALCZANIA ZAGROŻEŃ I ZANIECZYSZCZEŃ ŚRODOWISKA MORSKIEGO

Rodzaj potencjalnego zniszczenia określa się na podstawie informacji o ładunku przewożonym przez zagrożoną jednostkę.

F.37. Określenie rodzaju działań zapobiegawczych

W zależności od sytuacji, w jakiej znajduje się zagrożony obiekt, można zastosować następujące rodzaje działań zapobiegawczych:

- w przypadku pożaru - gaszenie w celu niedopuszczenia do wybuchu i rozszczelnienia jednostki;
- w przypadku utraty zdolności manewrowych - holowanie jednostki do miejsca przeprowadzenia niezbędnych napraw;
- w przypadku wejścia na mieliznę - postawienie zapór wokół jednostki;
- w przypadku zatonięcia - postawienie zapór w miejscu przewidywanego wypływu zanieczyszczeń, usunięcie substancji szkodliwej dla środowiska z wnętrza wraka;
- w przypadku awarii technicznych - dostarczenie potencjału ludzkiego i technicznego w celu usunięcia niesprawności;
- w przypadku kolizji/kontaktu zapewnienie pomocy niezbędnego potencjału ratowniczego.

F.38. Wytypowanie sił i środków niezbędnych do podjęcia działań zapobiegawczych

W celu określenia rodzaju oraz ilości sił i środków niezbędnych do prowadzenia działań zapobiegawczych należy wykorzystać wszelkie dotychczas zebrane informacje o rodzaju i wielkości zagrożenia zanieczyszczeniem.

Wszelkie kalkulacje należy prowadzić z pewnym zapasem, kompensującym wszelkie błędy wynikające z ewentualnego niedoszacowania zagrożenia.

Przy typowaniu sił i środków do działań, należy brać pod uwagę Zalecenie 11/13 HELCOM, biorąc za podstawę:

- szybkość rozptywu;
- możliwości urządzeń zbierających;
- zdolność zapór do ograniczania rozprzestrzeniania się zanieczyszczeń.
- Szybkość rozptywu. Rozptyw zanieczyszczeń jest gwałtowny i wymaga natychmiastowej reakcji z zaangażowaniem maksymalnej ilości sił i środków po to, aby fazę rozptywu powstrzymać zachowując grubość warstwy zanieczyszczeń gwarantującą efektywne ich zbieranie. Doświadczenia wykazują, że efektywna akcja zwalczania zanieczyszczeń może być prowadzona w czasie pierwszych 24 godzin od momentu wystąpienia wypływu.
- Możliwości zbierania. Planując zaangażowanie sił i środków, należy ocenić łączną wydajność urządzeń zbierających i skierować do akcji taką ich ilość, jaka zagwarantuje usunięcie zanieczyszczeń w określonym czasie. Kalkulując wydajność zbieraczy w czasie godziny lub dnia (dni) operacji należy uwzględnić ich faktyczną wydajność, zależną od grubości warstwy zanieczyszczeń, warunków hydrologiczno-meteorologicznych, lepkości substancji zbieranej, itp.
- Możliwości ograniczania rozptywu zanieczyszczeń zaporami. Obliczenie ilości skierowanych do akcji zapór winno uwzględniać fakt, że zasadniczą część zanieczyszczenia, jaka może być zbierana mechanicznie skupia się na powierzchni wynoszącej ok. 10% obszaru zanieczyszczonego (10 000 ton oleju rozlanego na powierzchni morza w czasie 24 godzin zanieczyści obszar 30-60 km²). Biorąc pod uwagę, że obszar zanieczyszczeń o największej koncentracji podlega wpływowi wiatru, ogólna ilość zapór skierowanych do akcji powinna w tym przypadku wynosić 2 000 m. i będzie to wielkość wystarczająca. Zastosowanie kombinacji zapór i statków z aktywnym systemem zbierania jest znacznie bardziej efektywne i może prowadzić do zmniejszenia ilości zapór użytych do akcji.

KRAJOWY PLAN ZWALCZANIA ZAGROZEŃ I ZANIECZYSZCZEŃ ŚRODOWISKA MORSKIEGO

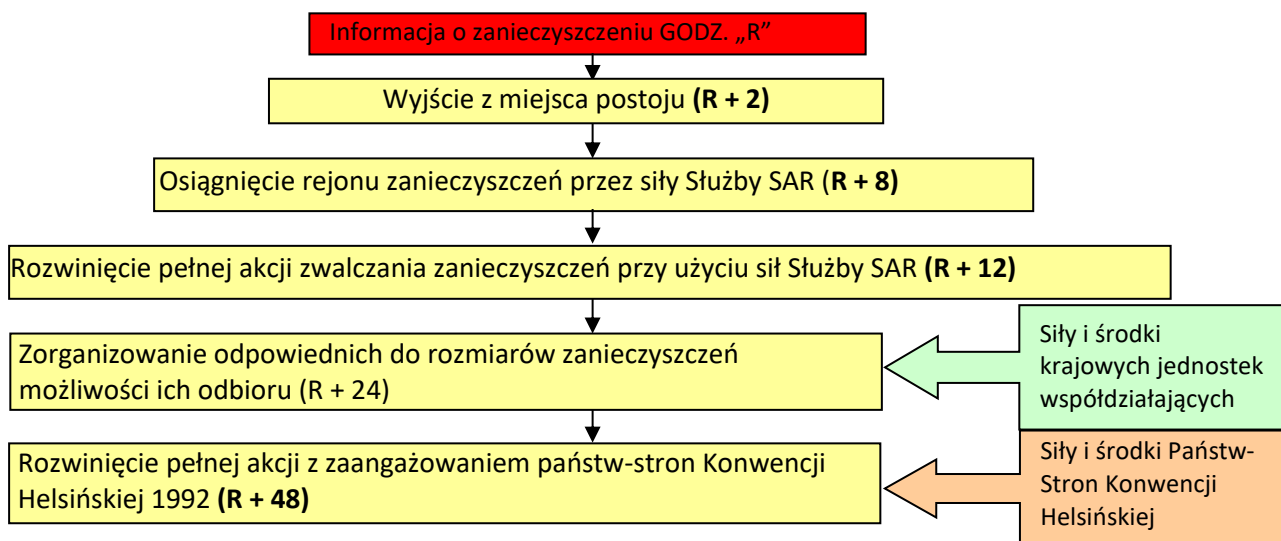
Biorąc pod uwagę powyższe, mobilność oraz dyslokacja sił Służby SAR musi zapewniać:

- dotarcie na miejsce akcji w polskim obszarze odpowiedzialności i rozpoczęcie ograniczania i zbierania zanieczyszczeń w czasie nie dłuższym niż 8 godzin od ogłoszenia alarmu;
- rozwinięcie pełnej i wystarczającej do usunięcia zanieczyszczenia akcji w czasie nie dłuższym niż 12 godzin.

W przypadku zanieczyszczenia wymagającego zaangażowania sił jednostek współdziałających:

- w czasie nie dłuższym niż 2 dni akcji prowadzonej metodą zbierania mechanicznego oraz;
- zorganizowania wystarczających możliwości odbioru i zdawania zebranych zanieczyszczeń lub odebranego ładunku w czasie do 24 godzin od uzyskania pełnej informacji o ilości zanieczyszczeń.

Harmonogram rozwijania akcji zwalczania zanieczyszczeń przedstawiono na Rys.F-11.



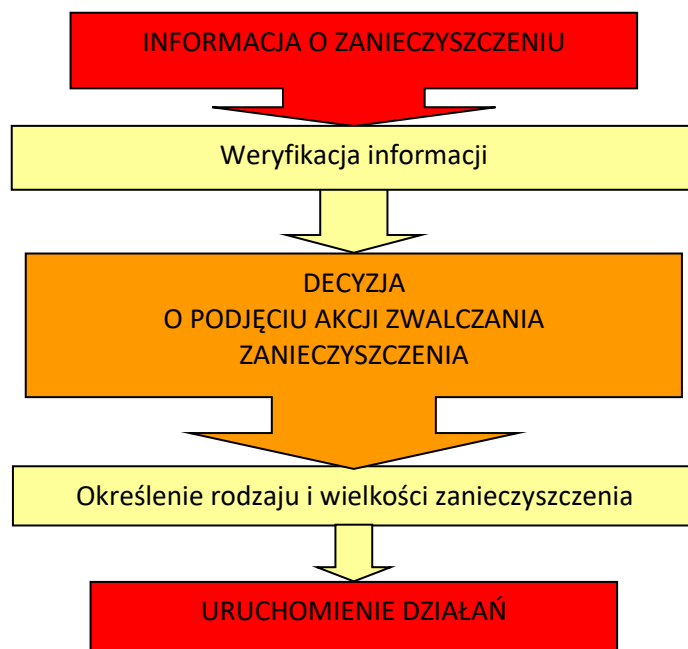
Rys.F-11. Harmonogram rozwijania akcji zwalczania zanieczyszczeń.

F.39. Procedury fazy alarmu

Po ogłoszeniu fazy alarmu zakres czynności MRC obejmuje:

- uzupełnienie informacji o zagrożeniu;
- przeprowadzenie rozpoznania rodzaju oraz wielkości zanieczyszczenia;
- wypracowanie decyzji o sposobie prowadzenia akcji zwalczania zanieczyszczenia;
- uruchomienie przewidzianych w tej fazie działań ratowniczych;
- przekazanie do KKON informacji o zagrożeniach celem zredagowania i rozpowszechnienia ON.

Schemat postępowania MRC po ogłoszeniu fazy alarmu przedstawia Rys. F-12.



Rys. F-12. Schemat postępowania MRC po ogłoszeniu fazy alarmu.

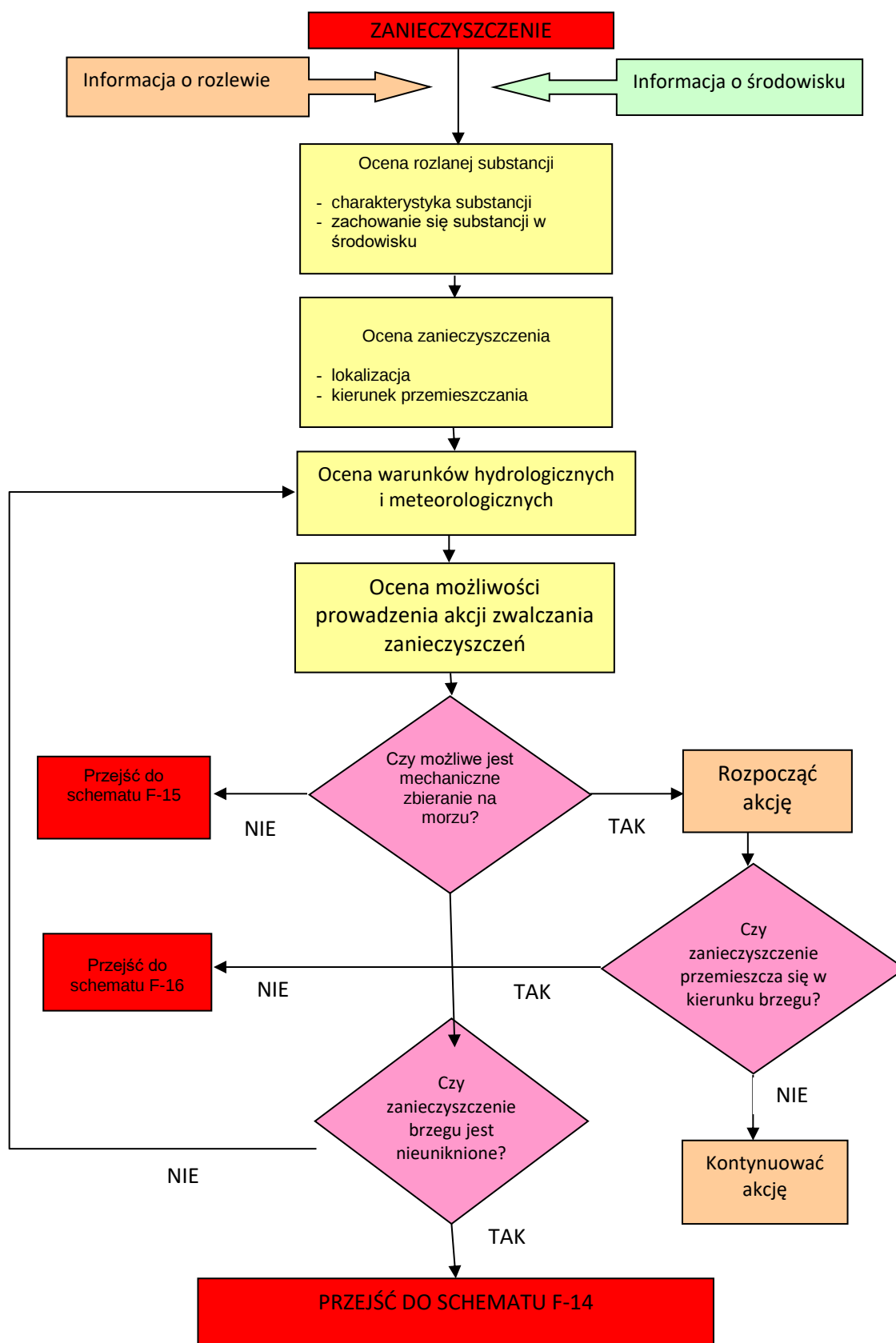
Proces decyzyjny podczas akcji zwalczania zanieczyszczeń

F.40. Podstawowe zasady prowadzenia akcji zwalczania zanieczyszczeń można ująć w poniższych punktach:

- najwyższym priorytetem jest życie i zdrowie ludzi zaangażowanych do prowadzenia działań ratowniczych;
- podstawą efektywności prowadzonej akcji ratowniczej jest szybkość działań
- o ile jest to wykonalne, plama zanieczyszczeń powinna być utrzymywana na morzu, z dala od wybrzeży;
- priorytetowe cele i sposoby prowadzenia działań powinny być określone w najwcześniejszej fazie akcji
- przy określaniu taktyki działań należy brać pod uwagę fakt, że bardzo często nawet niewielki rozlew na wrażliwych obszarach powoduje gorsze skutki niż zanieczyszczenie większych rozmiarów, które może ulec rozproszeniu nie osiągnąwszy wybrzeży;
- jednokierunkowe działanie nigdy nie doprowadzi do usunięcia całego zanieczyszczenia – należy stosować kombinację różnych technik i sposobów.

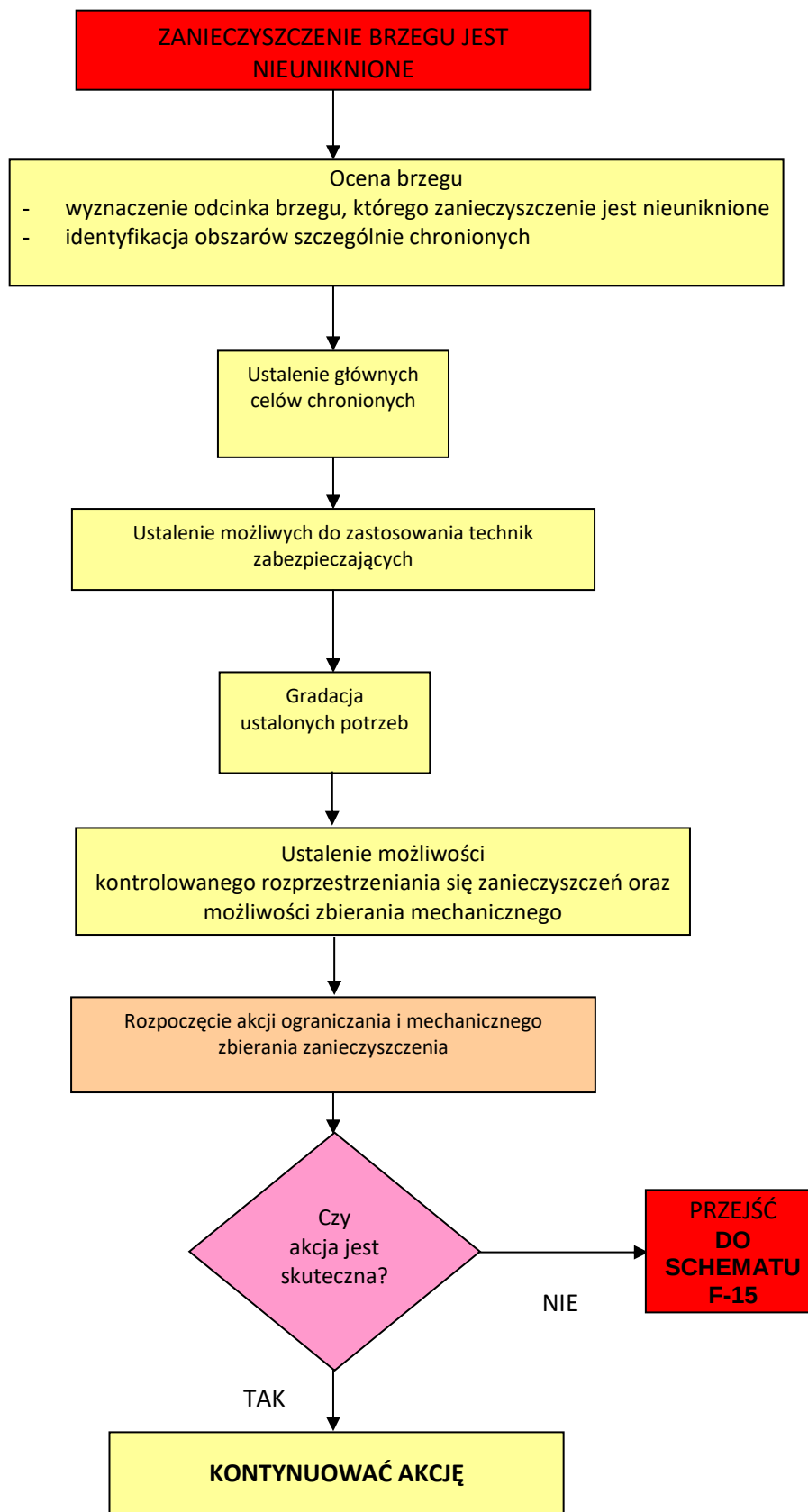
Schematy decyzyjne przedstawione są na Rys F-13, F-14, F-15, F-16.

SCHEMAT F-13

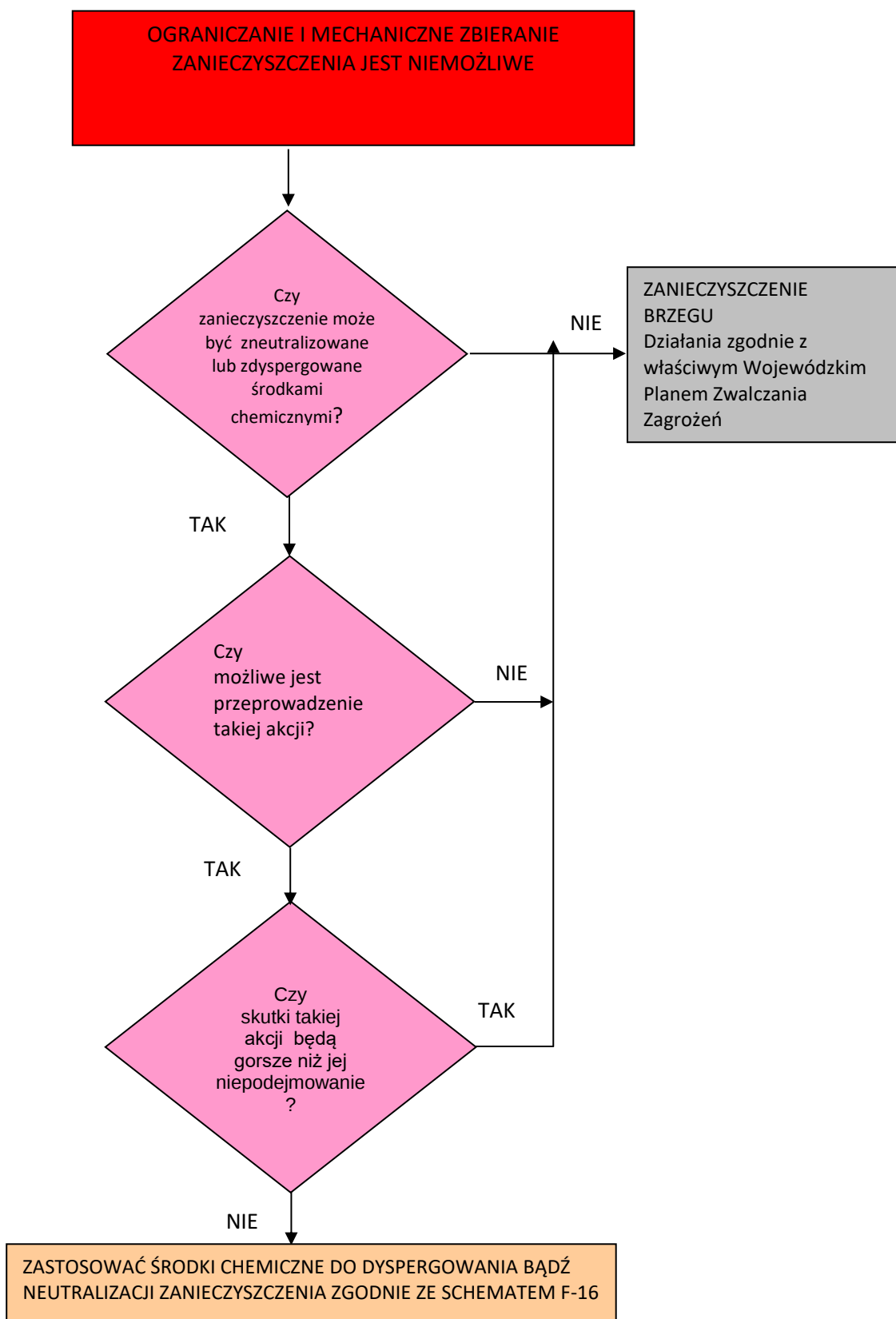


SCHEMAT F-14

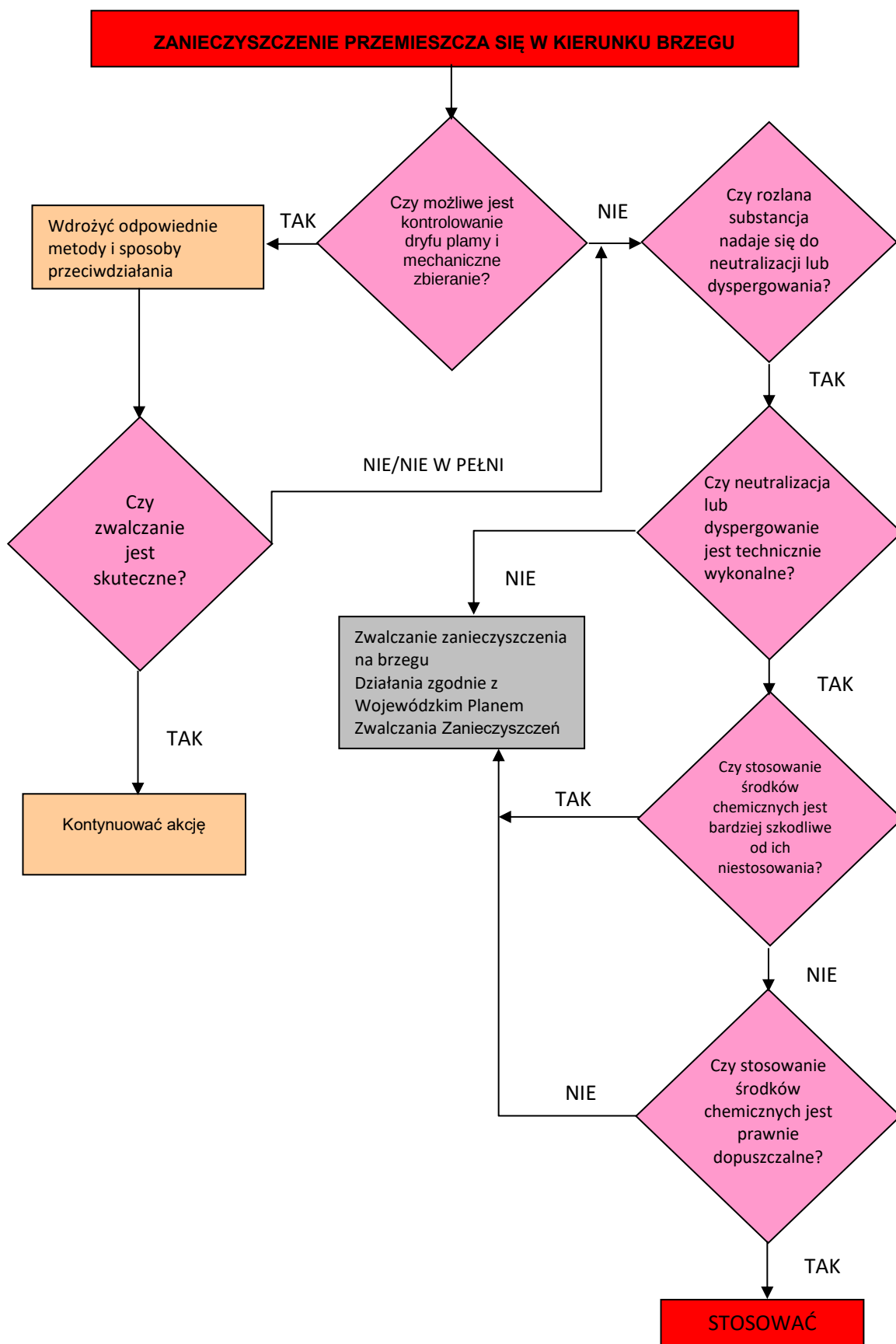
KRAJOWY PLAN ZWALCZANIA ZAGROŻEŃ I ZANIECZYSZCZEŃ ŚRODOWISKA MORSKIEGO



SCHEMAT F-15

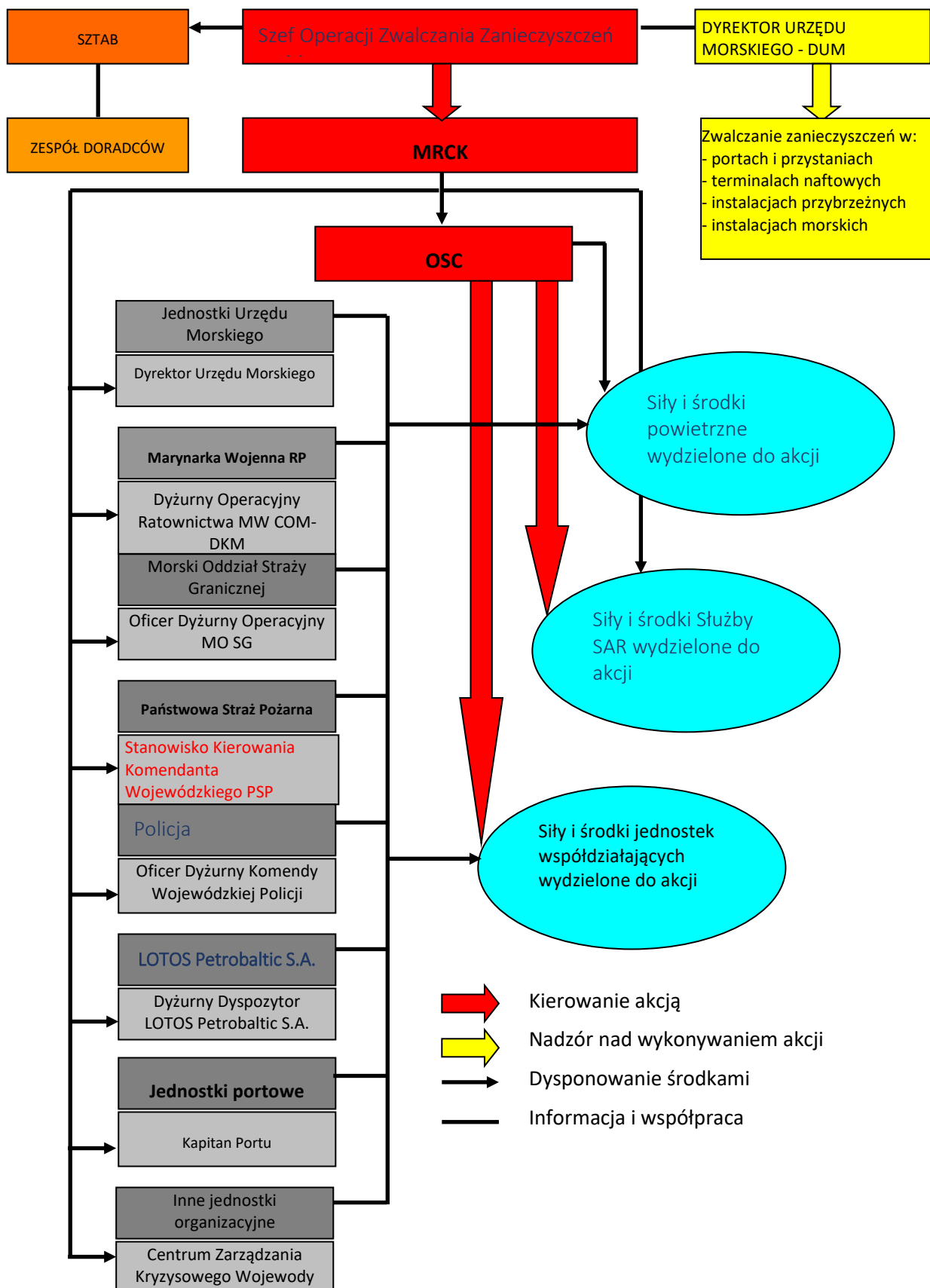


SCHEMAT F-16



KRAJOWY PLAN ZWALCZANIA ZAGROZEŃ I ZANIECZYSZCZEŃ ŚRODOWISKA MORSKIEGO

F.41. Schemat dysponowania sił i środków oraz kierowania akcją zwalczania zanieczyszczeń na morzu
Rys. F-17.



Prognozowanie rozprzestrzeniania się i dryfu plamy olejowej**F.42. Metody komputerowe.****SEATRACK WEB**

Jest to system prognozowania rozlewów opracowany przez Szwedzki Instytut Hydrologiczno - Meteorologiczny. Jest najbardziej popularnym narzędziem na obszarze M. Bałtyckiego.

SEATRACK w bardzo prosty i szybki sposób pozwala na uzyskanie 48 godzinnej prognozy (dryfu i rozprzestrzeniania się zanieczyszczenia) zachowania. Oprócz wizualnej prezentacji przemieszczania się plamy olejowej system generuje raport zawierający podstawowe informacje, takie jak:

- maksymalną rozpiętość plamy olejowej,
- prędkość i kierunek jej dryfu,
- zawartość wody w oleju,
- wielkość ubytku na skutek parowania,
- wielkość ubytku na skutek dyspersji,
- ilość oleju, która może zatonać lub zostać wyrzucona na brzeg.

System ma jednak pewne ograniczenia. Najważniejsze z nich to:

- niewielka ilość rodzajów substancji ropopochodnych,
- duże prawdopodobieństwo błędu przy prognozowaniu rozlewów na wodach płytkich i osłoniętych.

F. 43. Kalkulacja dryfu zanieczyszczeń

W warunkach polskich obszarów morskich na przemieszczanie się plamy zanieczyszczeń oddziałują przede wszystkim zjawiska wiatrowe. Dla celów praktycznych wystarczy uwzględnić:

- kierunek i prędkość wiatru,
- zmienność parametrów wiatru w czasie,
- prądy ustalone i dryfowe.

Jeśli rozlew nastąpił w zmiennych warunkach meteorologicznych, okres prognozowany należy podzielić na podokresy, w których wymienione parametry w zasadniczy sposób wpływają na zachowanie się plamy. Średnia prędkość dryfu plamy zanieczyszczeń wynosi ok. 3% prędkości wiatru. W warunkach sztormowych na powierzchni morza w ciągu 8-10 godzin powstają prądy dryfowe, których prędkość dochodzi do 2% prędkości wiatru.

Tak, więc prędkość dryfu plamy jest sumą obu wymienionych wyżej prędkości, a więc wynosi ok. 5% prędkości wiatru. Prąd dryfowy zanika po upływie 8-12 godzin po ustaniu sztormu.

Na kierunek przemieszczania się plamy zanieczyszczeń wpływ mają:

- kierunek wiatru,
- kierunek prądu dryftowego.

F.44. Stosowanie innych niż mechaniczne środków zwalczania zanieczyszczeń.

Obowiązuje Zalecenie 22/2 Komisji Helsińskiej, przyjętej 21 marca 2001 r. dotyczące „Ograniczonego użycia czynników chemicznych oraz innych niż mechaniczne środków w operacjach zwalczania zanieczyszczeń olejowych na obszarze M Bałtyckiego”

Zalecenie to jest zgodne z Przepisem 7, Załącznika VII, Konwencji Helsińskiej 1992, określającym, że preferowane są mechaniczne środki zwalczania oraz że czynniki chemiczne mogą być wykorzystywane tylko w wyjątkowych przypadkach, po uzyskaniu, w każdym indywidualnym przypadku, zgody kompetentnego organu władzy.

KRAJOWY PLAN ZWALCZANIA ZAGROŻEŃ I ZANIECZYSZCZEŃ ŚRODOWISKA MORSKIEGO

Zgodnie z treścią Zalecenia, kompetentny organ władzy państwowej (w tym przypadku właściwy terytorialnie dyrektor urzędu morskiego), wydając indywidualną zgodę na zastosowanie środków chemicznych, powinien być przekonany, że użycie tych środków zostanie dokonane z optymalną efektywnością oraz akceptowalnym poziomem szkodliwości dla środowiska morskiego.

Zaleca się również, by stosowanie środków chemicznych prowadzone było w oparciu o wytyczne IMO⁸³ dotyczące „Stosowania Środków Dyspergujących w Akcjach Zwalczania Zanieczyszczeń Olejowych”. Należy przy tym brać pod uwagę:

- potencjalne szkody dla środowiska morskiego, ptaków morskich i innych żywych zasobów morza, jeśli inne metody zwalczania zanieczyszczenia nie są skuteczne;
- ilość, rodzaj substancji olejowej i jej naturalne właściwości do dyspersji, szczególnie na skutek silnego falowania i wiatrów;
- nowe środki chemiczne mają coraz szerszą gamę zastosowań, np. przy rozlewach olejów ciężkich oraz gdy lepkość przekracza 10.000 cSt;
- wykorzystanie dyspergentów na wodach płytkich jest akceptowalne tylko w wyjątkowych wypadkach, np. jeśli jest to jedyna możliwość uniknięcia poważnego zagrożenia dla lęgów ptaków morskich i powinno być stosowane do rozlewów o niewielkich rozmiarach.

Ponadto zaleca się rządowi Państw-Stron Konwencji Helsińskiej 1992:

- Niestosowanie substancji chemicznych powodujących zatapianie.
- Stosowanie środków absorbujących wyłącznie w przypadkach, kiedy w dyspozycji znajdują się wystarczające środki umożliwiające usunięcie zaabsorbowanego oleju z powierzchni wody.

Biorąc pod uwagę możliwość zastosowania dyspergentów należy zawsze pamiętać, że nie powoduje to usunięcia zanieczyszczenia ze środowiska morskiego, a jedynie przeniesienie tego zanieczyszczenia z powierzchni, do toni wodnej.

⁸³ „Podręcznik Zanieczyszczenia Olejowe”, Sekcja IV, „Zwalczanie Zanieczyszczeń Olejowych”

ZAŁĄCZNIK G - SZKOLENIA I ĆWICZENIA

Cel i zakres szkoleń

G.1. W niniejszym rozdziale podano wytyczne do organizowania treningów i ćwiczeń personelu angażowanego w akcjach zwalczania zagrożeń i zanieczyszczeń, szczególnie tych, którzy są odpowiedzialni za planowanie i organizowanie działań, w tym także lokalnych i centralnych organów administracji, przedsiębiorstw przemysłowych i żeglugowych.

G.2. Celem przeprowadzanych planowo ćwiczeń jest przede wszystkim:

- trening zespołów odpowiedzialnych za wdrażanie poszczególnych elementów Krajowego Planu na różnych poziomach działania;
- nabywanie przez osoby uczestniczące w organizowaniu i prowadzeniu akcji nawyków niezbędnych podczas rzeczywistego zagrożenia;
- kształtowanie umiejętności współpracy i wzajemnego zrozumienia w zespołach odpowiedzialnych za organizowanie i wykonywanie działań zwalczania zagrożeń i zanieczyszczeń;
- kształtowanie umiejętności wspólnego wypracowania i podejmowania decyzji w sytuacjach stresowych;
- sprawdzanie sprzętu i systemu zwalczania nadzwyczajnych zagrożeń i zanieczyszczeń;
- przekazywanie informacji o istniejącym systemie przeciwdziałania zagrożeniom i zanieczyszczeniom na morzu poprzez zapraszanie do obserwowania lub uczestniczenia w ćwiczeniach przedstawicieli władz i instytucji oraz mediów;
- bliższe poznawanie się osób, które będą ze sobą współpracować w sytuacjach kryzysowych.

G.3. Osiąganie gotowości do zwalczania zagrożeń i zanieczyszczeń jest procesem przebiegającym stopniowo, w którym szkolenie i trening mają szczególne znaczenie. Prawidłowe funkcjonowanie Krajowego Planu zależy od poziomu wiedzy, wyszkolenia i umiejętności osób uczestniczących w systemie zwalczania zanieczyszczeń na wszystkich szczeblach działania. Jednocześnie wnioski wynikające z przeprowadzanych regularnie ćwiczeń wpływają na kształt i zawartość Krajowego Planu.

G.4. Plan szkolenia jest odzwierciedleniem wielopoziomowości działań zwalczania zagrożeń i zanieczyszczeń, którym odpowiadają poszczególne szczeble planów zwalczania zanieczyszczeń i odbywa się na trzech podstawowych poziomach:

- Poziom 1: (odpowiada planowi lokalnemu np. dla stanowiska przeładunkowego).

Dotyczy niewielkich rozlewów powstających często podczas bunkrowania jednostek, ładowania zbiornikowców; przeciwdziałanie powinno angażować lokalne siły osiągalne natychmiast i na miejscu.

- Poziom 2: (odpowiada planowi o zasięgu regionalnym).

Dotyczy średniej wielkości rozlewów związanych często z mniej groźnymi wypadkami morskimi, uszkodzeniem zbiorników lub rurociągów, do zwalczania, których angażowane są siły lokalne, a jeśli zajdzie potrzeba, także krajowe.

- Poziom 3: (odpowiada planowi szczebla krajowego).

Dotyczy dużych rozlewów powstających w wyniku katastrof zbiornikowców, które angażują siły lokalne, krajowe i często międzynarodowe.

G.5. Dla osiągnięcia zakładanych efektów szkoleniowych ćwiczenia powinny być organizowane w sposób odpowiadający planom zwalczania zanieczyszczeń odpowiedniego szczebla i być prowadzone w warunkach jak najbardziej zbliżonych do warunków rzeczywistych.

G.6. Przed przystąpieniem do organizowania ćwiczeń wszystkie osoby odpowiedzialne za wykonywanie określonych funkcji przewidzianych w planie zwalczania zanieczyszczeń odpowiedniego szczebla muszą zostać szczegółowo zapoznane z jego treścią. Szkolenie w tym zakresie powinno być

KRAJOWY PLAN ZWALCZANIA ZAGROŻEŃ I ZANIECZYSZCZEŃ ŚRODOWISKA MORSKIEGO

przede wszystkim nakierowane na pełne zrozumienie przez osoby funkcyjne zadań, które na nich spoczywają. Szkoleniem powinni być objęci również kompetentni pracownicy jednostek organizacyjnych współdziałających wymienionych w tym planie. Szkolenie w tym zakresie powinien przeprowadzić kierownik jednostki organizacyjnej wiodący w realizacji planu:

- plan lokalny - kierownik jednostki zarządzający obiektem;
- plan dla morskich wód wewnętrznych - dyrektor właściwego terytorialnie urzędu morskiego;
- plan krajowy – podmiot wyznaczony przez ministra właściwego ds. gospodarki morskiej.

Ćwiczenia

G.7. Kategorie ćwiczeń

Ćwiczenia powinny być przygotowywane i przeprowadzane pod kątem sprawdzenia różnych celów i aspektów Krajowego Planu. Poprzez szereg ćwiczeń odpowiadających poszczególnym poziomom działań cały Krajowy Plan może być systematycznie sprawdzany i udoskonalany.

G.8. Ćwiczenia aplikacyjne.

Ćwiczenia aplikacyjne polegają na sprawdzaniu:

- procedur informowania, alarmowania i przywoływania do akcji osób wchodzących w skład zespołów kryzysowych na poszczególnych poziomach akcji;
- systemu komunikacji i łączności; test powinien być przeprowadzany w sposób i przy pomocy środków przewidzianych w Krajowym Planie;
- osiągalności osób wchodzących w skład zespołów kryzysowych;
- różnych wariantów możliwości transportowych i czasu, w jakim można skompletować zespół kryzysowy;
- umiejętności przekazywania informacji w sposób szybki i precyzyjny.

Ćwiczenia aplikacyjne mogą być prowadzone w wariancie rzeczywistym (zebranie zespołu w określonym miejscu i czasie) bądź deklaratywnym.

Czas trwania ćwiczeń nie powinien przekraczać: 1 – 2 godzin.

G.9. Ćwiczenia sztabowe.

Ćwiczenia sztabowe są interaktywną dyskusją prowadzoną w ramach zespołu kryzysowego, w oparciu o opracowany scenariusz, lecz bez mobilizowania sił i środków. Powinny być przeprowadzane w salach konferencyjnych lub w szeregu pomieszczeń połączonych liniami telefonicznymi, telefaksowymi, ewentualnie łącznością radiową. Ćwiczenia powinny ukazywać rolę i zadania poszczególnych osób odpowiedzialnych, a także rozwijać współdziałanie poszczególnych grup zadaniowych w określaniu właściwej strategii działania. Początkowa prosta forma tego typu szkolenia powinna przeprowadzić zespół kryzysowy przez cały plan zwalczania zagrożeń i zanieczyszczeń dla określonego poziomu działań, sprawdzając znajomość zadań oraz sposób działania poszczególnych członków zespołu. W formie bardziej zaawansowanej ćwiczenia sztabowe powinny obejmować kompleksy zagadnień związanych z likwidacją zagrożeń i zanieczyszczeń i odbywać się z udziałem reprezentantów jednostek współdziałających.

Czas trwania ćwiczeń sztabowych wynosi przeważnie 2 – 8 godzin. Ćwiczenia powinny być odpowiednio wcześniej zapowiedziane w celu osiągnięcia kompletnego składu osobowego.

G.10. Ćwiczenia z użyciem sił.

Ćwiczenia takie polegają na sprawdzeniu gotowości sił i środków do wykonywania działań zwalczania zanieczyszczeń na morzu. Ilość i rodzaj angażowanych do ćwiczeń ludzi i sprzętu powinna być odpowiednia do założonego incydentu, uwzględniając strategię określoną w Krajowym Planie dla tego typu przypadków.

Ćwiczenia mają na celu sprawdzenie zdolności lokalnych organizacji do działań na poziomie 1 i 2, dostarczając jednocześnie doświadczeń w zakresie istniejących warunków lokalnych, umiejętności

KRAJOWY PLAN ZWALCZANIA ZAGROŻEŃ I ZANIECZYSZCZEŃ ŚRODOWISKA MORSKIEGO

poszczególnych osób i zespołów roboczych. Do zaawansowanej formy ćwiczeń mogą być włączane siły i środki jednostek współdziałających, a także innych organizacji, od których można spodziewać się pomocy sprzętowej i ludzkiej, co pozwala na sprawdzenie ich przydatności i rzeczywistych możliwości działania. Ćwiczenia tego typu mogą być łączone z ćwiczeniami sztabowymi lub ćwiczeniami operacyjnymi.

Czas trwania ćwiczeń z użyciem sprzętu nie powinien przekraczać 8 godzin.

Ćwiczenia prowadzone w prostej formie powinny być powtarzane w zależności od umiejętności posługiwania się sprzętem przez zespoły robocze oraz stopnia opanowania zadań przez lokalne zespoły kryzysowe, co 2 – 4 miesiące.

G.11. Ćwiczenia operacyjne.

Celem ćwiczeń operacyjnych jest sprawdzenie prawidłowości opracowania i skuteczności Krajowego Planu oraz jego kompatybilności z innymi planami przeciwdziałania nadzwyczajnym zagrożeniom.

Ćwiczenia operacyjne są najbardziej kompleksową, a przez to najbardziej skomplikowaną formą ćwiczeń, obejmującą szereg aspektów symulowanej katastrofy i angażujące kilka jednostek współdziałających. Zaproszone jednostki organizacyjne powinny skierować do ćwiczeń osoby odpowiedzialne oraz siły i środki, które w sytuacjach rzeczywistych będą wykonywały zadania określone dla nich w Krajowym Planie. W ćwiczeniach operacyjnych mogą brać udział także jednostki normalnie wzywane do pomocy z państw Stron Konwencji Helsińskiej. W takim przypadku ćwiczenia muszą być prowadzone zgodnie z wytycznymi zawartymi w podręczniku współpracy w zwalczaniu zanieczyszczeń HELCOM.

Dla zorganizowania ćwiczeń operacyjnych należy powołać zespół sterujący, którego zadaniem jest przygotowanie i sterowanie ćwiczeniami.

Czas trwania ćwiczeń: 1 – 2 dni.

Ćwiczenia operacyjne realizowane na pełną skalę (łącznie z udzielaniem wsparcia międzynarodowego) zgodnie z zasadami ustalonymi przez HELCOM organizowane są na Bałtyku raz do roku pod nazwą Balex Delta. Gospodarzem ćwiczeń Balex Delta każdego roku jest inne państwo będące sygnatariuszem Konwencji Helsińskiej, w związku z czym, ćwiczenia te są organizowane przez Polskę co 9 lat. Jednostki SAR co roku biorą jednak aktywny udział w tych ćwiczeniach nawet gdy ich organizacja przypada państwom znajdującym się na północy Bałtyku jak Finlandia bądź Estonia.

Planowanie ćwiczeń**G.12. Proces planowania ćwiczeń zawiera cztery fazy działań:**

- Opracowanie projektu ćwiczeń

Faza projektu obejmuje określenie tematyki i zakresu oraz ram czasowych planowanych ćwiczeń.

- Przygotowanie ćwiczeń

W fazie przygotowania należy na wstępie szczegółowo określić zadania, które muszą zostać wykonane w celu właściwego przygotowania ćwiczeń, a następnie opracować szczegółowy plan i scenariusz ćwiczeń oraz imprez towarzyszących. Przygotowując ćwiczenia należy zwrócić uwagę na konieczność informowania opinii publicznej i kontaktów z mediami.

- Przeprowadzenie ćwiczeń

Działania wykonywane podczas ćwiczeń polegają na ich zainicjowaniu, a następnie podtrzymywaniu działań poprzez symulowanie kolejnych zdarzeń i obserwowaniu sposobów reagowania na postawione zadania przez osoby i zespoły robocze uczestniczące w ćwiczeniach. Działania te spoczywają na koordynatorze ćwiczeń (bądź na zespole sterującym), który powinien także pilnować, aby osiągnięte zostały cele założone w projekcie ćwiczeń. Zadaniem koordynatora jest także dokumentowanie wykonywania zadań przez uczestników ćwiczeń oraz ogłoszenie zakończenia ćwiczeń.

- Podsumowanie ćwiczeń i ewaluacja.

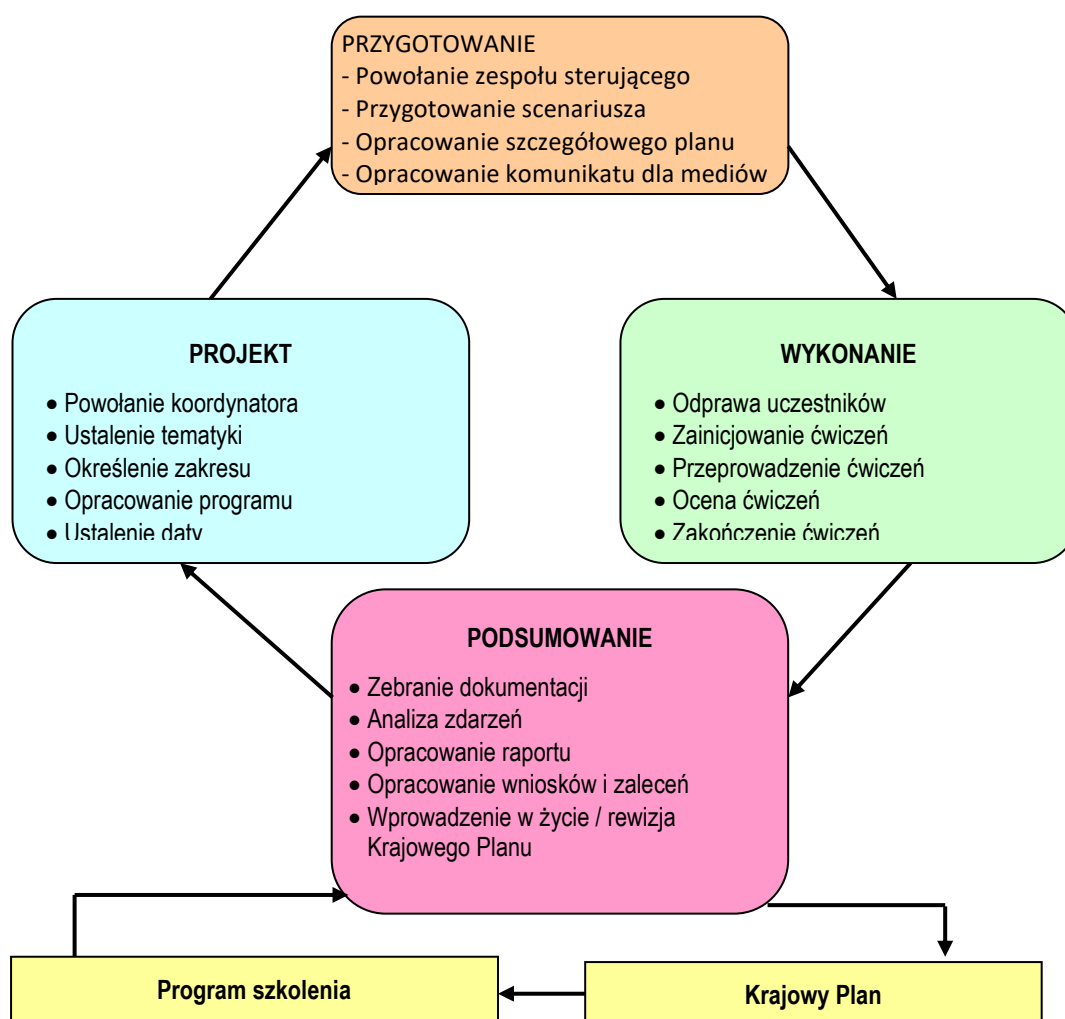
KRAJOWY PLAN ZWALCZANIA ZAGROŻEŃ I ZANIECZYSZCZEŃ ŚRODOWISKA MORSKIEGO

Faza podsumowująca ćwiczenia zawiera w sobie czynności polegające na zebraniu dokumentacji, uwag od uczestników, dokonaniu ich analizy oraz wyciągnięciu wniosków w celu określenia potrzeb w zakresie dalszych szkoleń i ćwiczeń, a także konieczności ewentualnych zmian w planie zwalczania zanieczyszczeń odpowiedniego szczebla.

Podsumowanie powinno odbywać się w dwóch etapach. W pierwszym etapie, bezpośrednio po ćwiczeniach należy dać uczestnikom możliwość ustnej wypowiedzi i oceny ćwiczeń. Etap drugi polega na opracowaniu przez kierowników poszczególnych zespołów sprawozdań zawierających wnioski i propozycje. Koordynator (zespół sterujący) powinien opracować zbiorczy raport z ćwiczeń. Raport powinien być przedstawiony do wiadomości jednostek organizacyjnych uczestniczących w ćwiczeniach oraz kompetentnych władz odpowiedniego szczebla (dyrekcja przedsiębiorstwa organizującego ćwiczenia, kapitanat portu, dyrektor urzędu morskiego, ministerstwo). W przypadku uznania potrzeby dokonania zmian w planie zwalczania zanieczyszczeń, do raportu powinien zostać dołączony wniosek z propozycją stosownej korekty.

W celu ustawicznego podnoszenia gotowości do zwalczania zagrożeń i zanieczyszczeń Służba SAR dokonuje ewaluacji ćwiczeń przez nią organizowanych oraz tych, w których jej przedstawiciele brali udział, zarówno krajowych jak i międzynarodowych, w danym roku kalendarzowym.

Cykl planowania ćwiczeń wraz z ramowym zakresem niezbędnych do wykonania zadań w poszczególnych fazach został przedstawiony na schemacie na Rys. G-1.



Rys. G.1. Cykl planowania ćwiczeń.

ZAŁĄCZNIK H - WYKAZ SIŁ I ŚRODKÓW

H.1. STATKI ZWALCZANIA ROZLEWÓW OLEJOWYCH

Lp.	Nazwa	Przeznaczenie	Gotowość do akcji	Rozmieszczenie
1	KAPITAN POINC	Statek wielozadaniowy	2 godziny	Gdynia (Służba SAR)
2	CZESŁAW II	Statek do zwalczania zanieczyszczeń olejowych	2 godziny	Świnoujście (Służba SAR)
3	ZODIAK II	Statek wielozadaniowy	2 godziny	Gdańsk (UM Gdynia)
4	PLANETA I	Statek wielozadaniowy	2 godziny	Świnoujście (UM Szczecin)
5	BAZALT II	Holownik zaopatrzeniowy	Do 16 godzin	Gdańsk (LOTOS Petrobaltic S.A.)
6	APHRODITE - I	Statek ratowniczy	Do 16 godzin	Gdańsk (LOTOS Petrobaltic S.A.)
7	KAMBR	Holownik zaopatrzeniowy	Do 16 godzin	Gdańsk (LOTOS Petrobaltic S.A.)
8	SYLUR	Statek zaopatrzeniowy instalacji offshore	Do 16 godzin	Gdańsk (LOTOS Petrobaltic S.A.)
9	SG-311	statek patrolowy, wyposażony w sprzęt do zwalczania zanieczyszczeń	Do 24 godzin	Gdańsk (MOSG)
10	SG-312	statek patrolowy, wyposażony w sprzęt do zwalczania zanieczyszczeń	Do 24 godzin	Kołobrzeg (MOSG)
11	NORDEN⁸⁴	tankowiec wyposażony w sprzęt do zwalczania zanieczyszczeń	Do 24 godzin	Malmö, Szwecja (EMSA)

⁸⁴ Jednostka ta jest dostępna komercyjnie na Bałtyku, w ramach sieci specjalistycznych jednostek do zwalczania zanieczyszczeń oferowanych przez Europejską Agencję Bezpieczeństwa Morskiego (EMSA).

KRAJOWY PLAN ZWALCZANIA ZAGROŻEŃ I ZANIECZYSZCZEŃ ŚRODOWISKA MORSKIEGO

1. KAPITAN POINC

Nazwa	KAPITAN POINC
Sygnal wywoławczy	SQRU
Długość	53,40 m
Szerokość	13,60 m
Zanurzenie	4,60 m
Moc silnika	2 X 1920 kW
Max. prędkość	13 węzłów
Min. Załoga	9 osób
Lokalizacja	Gdynia
Opis możliwości	Wielozadaniowy statek zwalczania zanieczyszczeń na morzu • Rozładunek ropy • Usuwanie oleju z powierzchni wody • Szerokość ramion do zbierania – 45 m • System szczotkowy LAMOR – maks. wydajność 2 x 140 m³/h
Zapory	RO-BOOM 1500 – długość 1200 m
Pojemność składowania zebranego oleju	512 m ³
Inne możliwości	1. Awaryjne holowanie – uciąg 74 T 2. System przeciwpożarowy: • Pompy pożarowe – 2 x 1500 m³/h • Monitory wodne – 2 x 1200 m³/h • Monitor wodno – pianowy – 1 x 250 m³/h • System zraszania – 2 x 300 m³/h 3. Łódź robocza „Leszek”, szybka łódź ratownicza typu RIB „R-20” 4. Dźwig hydrauliczny – max. udźwig 160 kN, max. długość 13 m 5. Wyposażenie do udzielania pierwszej pomocy przedmedycznej
Informacje dodatkowe	1. Stacjonarny system wykrywania par węglowodorów Consilium 2. Lodołamacz klasy L1 3. Rejon działania – bez ograniczeń

KRAJOWY PLAN ZWALCZANIA ZAGROZEŃ I ZANIECZYSZCZEŃ ŚRODOWISKA MORSKIEGO

2. CZESŁAW II

Nazwa	CZESŁAW II
Sygnal wywoławczy	SPLN
Długość	21,99 m
Szerokość	6,01 m
Zanurzenie	2,36 m
Moc silnika	2 x 120 kW
Max. Prędkość	9 węzłów
Min. Załoga	5 osób
Lokalizacja	Świnoujście
Opis możliwości	Statek do zwalczania zanieczyszczeń olejowych • Rozładunek ropy • Usuwanie oleju z powierzchni wody • Szerokość ramion do zbierania – 18 m • System szczotkowy LAMOR – wydajność maks. 2 x 20 m³/h
Zapory	EXPANDI 4300 – długość 340 m
Pojemność składowania zebranego oleju	20 m ³
Informacje dodatkowe	1. Ograniczenia – siła wiatru do 6⁰ B, stan morza do 4⁰ 2. Rejon operacyjny – wody portowe oraz 20 Mm od linii brzegowej

KRAJOWY PLAN ZWALCZANIA ZAGROŻEŃ I ZANIECZYSZCZEŃ ŚRODOWISKA MORSKIEGO

3. ZODIAK II

Nazwa	ZODIAK II
Sygnał wywoławczy	SGP5030
Długość	56,55 m
Szerokość	12,79 m
Zanurzenie	3,50 m
Moc silnika	2 x 1400 kW
Max. prędkość	Bd.
Min. załoga	12
Lokalizacja	Gdańsk
Opis możliwości	Statek wielozadaniowy, posiadający możliwość zwalczania zanieczyszczeń olejowych: • Zbieranie oleju z powierzchni wody (zbieracz Desmi DBD16 z pompą Jabsco) • Ramię wysięgnika ze zgarniaczem-zaporą (boom sweep) – wystawiane tylko na Prawej Burcie • Rozpylacz dyspersantu z napędem o silniku elektrycznym • System wykrywania gazów niebezpiecznych Consilium CGS50/500 Gas sampling system • System wykrywania plam olejowych Miros OSD and ICE v5.9
Zapory	TROILBOOM AF PU 2 x 250m
Pojemność składowania zebranego oleju	2 x 100 m ³
Dodatkowe informacje	Gotowość do akcji – 2 godz. (przy 12h pogotowiu). Wszystkie urządzenia wchodzące w skład zestawu do zwalczania rozlewów składane są w dwóch kontenerach, które wstawiane są na jednostkę tylko na czas przewidywanej akcji zwalczania rozlewów.

KRAJOWY PLAN ZWALCZANIA ZAGROŻEŃ I ZANIECZYSZCZEŃ ŚRODOWISKA MORSKIEGO

4. PLANETA I

Nazwa	PLANETA I
Sygnał wywoławczy	SPS3765
Długość	56,55 m
Szerokość	12,79 m
Zanurzenie	3,50 m
Moc silnika	2 x 1400 kW
Max. prędkość	Bd.
Min. załoga	12
Lokalizacja	Świnoujście
Opis możliwości	Statek wielozadaniowy, posiadający możliwość zwalczania zanieczyszczeń olejowych: • Zbieranie oleju z powierzchni wody (zbieracz Desmi DBD16 z pompą Jabsco) • Ramię wysięgnika ze zgarniaczem-zaporą (boom sweep) – wystawiane tylko na Prawej Burcie • Rozpylacz dyspersantu z napędem o silniku elektrycznym • System wykrywania gazów niebezpiecznych Consilium CGS50/500 Gas sampling system • System wykrywania plam olejowych Miros OSD and ICE v5.9
Zapory	TROILBOOM AF PU 2 x 250m
Pojemność składowania zebranego oleju	2 x 100 m ³
Dodatkowe informacje	Gotowość do akcji – 2 godz. (przy 12h pogotowiu). Wszystkie urządzenia wchodzące w skład zestawu do zwalczania rozlewów składane są w dwóch kontenerach, które wstawiane są na jednostkę tylko na czas przewidywanej akcji zwalczania rozlewów.

KRAJOWY PLAN ZWALCZANIA ZAGROZEŃ I ZANIECZYSZCZEŃ ŚRODOWISKA MORSKIEGO

5. BAZALT II

Nazwa	BAZALT II
Sygnał wywoławczy	5BAK6
Długość	68,95 m
Szerokość	15,5 m
Zanurzenie	6,50 m
Moc silnika	2 x 3975 kW = 7950 kW
Max. Prędkość	14 węzłów
Min. załoga	8 osób
Lokalizacja	Gdańsk
Opis możliwości	Specjalistyczny wielozadaniowy statek typu AHTS DP-2+1A1 Fire Fighter (1) przystosowany do wykonywania prac na morskich polach eksploatacyjnych np.: zaopatrzeniowych, konserwacyjnych, interwencyjnych, holowań, zwalczania rozlewów olejowych, pożarów na instalacjach oraz innych. • uciąg 128 T; • powierzchnia ładunkowa 36,8 m x 12,8 m = 471 m²; • dźwig – max. udźwig 5T na długości 10 m, udźwig 3T na długości 15 m; • max. prędkość 14 węzłów, ekonomiczna 8,5 węzła • stała instalacja do zwalczania rozlewów - zbiornik na płyn neutralizujący 12 m³ i dwa ramiona (prawa, lewa burta) o zasięgu 6 m •
Zapory	RO-BOOM 1500 – długość 500 m (Baza LOTOS Petrobaltic S.A.)
Poj. składowania oleju	1 zbiornik mobilny typu mauser o poj. 1m ³
Inne możliwości	1. zbiorniki ciśnieniowe ładunków suchych – 224 m³ 2. zbiorniki paliwa – 797 m³ 3. chłodnia o pojemności 11 m³ 4. łódź ratownicza Marine Partner MP 660 Springer (10 os.) 5. Fi-Fi monitory: wodno-pianowe 2 szt.– 1 200 m³/h każdy 6. pojemność zbiornika środka pianotwórczego 12,3 m³ 7. kurtyna wodna
Dodatkowe informacje	Kontakt – Dyspozytor LOTOS Petrobaltic S.A.

KRAJOWY PLAN ZWALCZANIA ZAGROZEŃ I ZANIECZYSZCZEŃ ŚRODOWISKA MORSKIEGO

4. APHRODITE I

Nazwa	APHRODITE I
Sygnal wywoławczy	J8DI7
Długość	33,00 m
Szerokość	6,70 m
Zanurzenie	4,00 m
Moc silnika	1 x 757 kW
Max. prędkość	11 węzłów
Min. załoga	8 osobowa załoga stała (6 minimalna)
Lokalizacja	Gdańsk/Władysławowo
Opis możliwości	Statek ratowniczy Przygotowany do przyjęcia 96 poszkodowanych (22 miejsca leżące)
Inne możliwości	Łódź ratownicza DSB typ 5.1SR
Dodatkowe informacje	Kontakt – Dyspozytor LOTOS Petrobaltic S.A.

5. KAMBR

Nazwa	KAMBR
Sygnal wywoławczy	C4GX2
Długość	36,0 m
Szerokość	9,0 m
Zanurzenie	3,25 m
Moc silnika	2 x 637,5 kW
Max. prędkość	11 węzłów
Min. załoga	5
Lokalizacja	Gdańsk
Opis możliwości	Statek przystosowany do zwalczania pożarów na instalacjach offshore'owych, holownik zaopatrzeniowy - powierzchnia ładunkowa 119 m² (17 x 8,5) - zbiorniki na paliwo 188 ton - zbiorniki na wodę 77 ton - uciąg ok. 23,68 T
Zapory	Ro-Boom 1500 – długość 250m (zapora okresowo przekazywana na platformę Baltic Beta lub LOTOS Petrobaltic)
Poj. składowania oleju	zbiornik pływający poj. 5m ³
Inne możliwości	1. Dźwig 1,9T / 7,5m 2. Szybka łódź ratownicza/robocza – długość 5,4m
Dodatkowe informacje	Kontakt – Dyspozytor LOTOS Petrobaltic S.A.

KRAJOWY PLAN ZWALCZANIA ZAGROZEŃ I ZANIECZYSZCZEŃ ŚRODOWISKA MORSKIEGO

6. SYLUR

Nazwa	SYLUR
Sygnał wywoławczy	5BPZ4
Długość	71,90 m
Szerokość	16,00 m
Zanurzenie	5,81 m
Moc silnika	2 x 2005 kW
Max. prędkość	14,6 węzłów
Min. załoga	12
Lokalizacja	Gdańsk
Opis możliwości	Statek zaopatrzeniowy instalacji offshorowych pływających lub posadowionych na dnie, statek badawczy – geotechniczny, • Dźwig – max. udźwigu 3 T. Max długość ramienia 16 m • Brak możliwości użycia zapory bez specjalnego ześlizgu na rufie • Brak przestrzeni pokładowej – sprzęt wiertniczy
Poj. składowania oleju	Łącznie 195 m ³ – dwa zbiorniki Base Oil
Inne możliwości	1. Zbiorniki ciśnieniowe ładunków suchych – 190 m³ 2. zbiorniki paliwa – 900 m³ 3. chłodnia o pojemności 10 m³ 4. łódź ratownicza DSB typ: 5.1 SR
Dodatkowe informacje	Kontakt – Dyspozytor LOTOS Petrobaltic S.A.

KRAJOWY PLAN ZWALCZANIA ZAGROZEŃ I ZANIECZYSZCZEŃ ŚRODOWISKA MORSKIEGO

7. SG-311

Nazwa	SG-311
Sygnal wywoławczy	SQSA
Długość	42,60 m
Szerokość	8,19 m
Zanurzenie	2,80 m
Moc silnika	3520 kW (2x1760kW/2 x 2400KM)
Max. prędkość	14 węzłów
Min. załoga	16
Lokalizacja	Gdańsk
Opis możliwości	Statek patrolowy Morskiego Oddziału Straży Granicznej, - dwa pontony typu RIB (długość 5,4m oraz 5,2m) - Dźwig – max. udźwigu 1,7 T ,Max długość ramienia 10,5 m
Zapory	EXPANDI 4300 – odcinek o długości 150m
Poj. składowania oleju	2 x 1m ³
Inne możliwości	Zbieracz olejowy Vikoma Komara 20
Dodatkowe informacje	Kontakt – Służba Dyżurna Operacyjna MOSG

8. SG-312

Nazwa	SG-312
Sygnal wywoławczy	SQSP
Długość	42,60 m
Szerokość	8,19 m
Zanurzenie max. na rufie	3,0 m
Moc silnika	3520 kW (2x 1760 kW/ 2x 2400KM)
Max. prędkość	14 węzłów
Min. załoga	16 osób
Lokalizacja	Kołobrzeg
Opis możliwości	Statek patrolowy Morskiego Oddziału Straży Granicznej, - Dwa pontony typu RIB (długość 5,4m) - Dźwig – max. udźwigu 1,7 T. Max długość ramienia 10,5 m
Zapory	EXPANDI 4300 – odcinek o długości 150m
Poj. składowania oleju	2 x 1m ³
Inne możliwości	Zbieracz olejowy Vikoma Komara 20
Dodatkowe informacje	Kontakt – Służba Dyżurna Operacyjna MOSG

KRAJOWY PLAN ZWALCZANIA ZAGROZEŃ I ZANIECZYSZCZEŃ ŚRODOWISKA MORSKIEGO

9. NORDEN

Nazwa	Norden
Sygnał wywoławczy	SJQF
Długość	79,95 m
Szerokość	13,25 m
Zanurzenie	5,0 m
Moc silnika	brak danych
Max. prędkość	12 węzłów
Min. załoga	brak danych
Lokalizacja	Malmö (Szwecja)
Opis możliwości	• Dwa sztywne ramiona zbierające Koseq o długości 15m z wbudowanym zbieraczem przelewowym • Zbieracz olejowy dużej wydajności Transrec 150 • Zbieracz olejowy Desmi Tarantula • System detekcji oleju przy słabej widoczności oraz w nocy „Miros” • Bezzałogowy, zdalnie sterowany pojazd latający wyposażony w kamerę HD oraz IR
Zapory	Lamor HDB 2000 – 2 x 250m
Poj. składowania oleju	2880m ³
Inne możliwości	możliwość przyjęcia wód zaolejonych z innej jednostki (maksymalna wydajność pomp transferowych to 900m ³ /h)
Dodatkowe informacje	Tankowiec wyposażony w specjalistyczny sprzęt do zwalczania rozlewów ropopochodnych, który dostępny jest na Bałtyku do komercyjnego wyczarterowania na wypadek katastrofalnego rozlewu olejowego w ramach sieci specjalistycznych statków do zwalczania zanieczyszczeń olejowych oferowanych przez Europejską Agencję Bezpieczeństwa Morskiego państwom członkowskim UE. Mobilizacja jednostki (maksymalny czas mobilizacji to 24h) odbywa się poprzez kontakt z Europejskim Centrum Zarządzania Kryzysowego (ERCC).

KRAJOWY PLAN ZWALCZANIA ZAGROŻEŃ I ZANIECZYSZCZEŃ ŚRODOWISKA MORSKIEGO

H.2. SAMOLOTY I ŚMIGŁOWCE

Urząd Morski

Nazwa	Typ	Prędkość [km/h]	Czas lotu [h]	Wyposażenie	Lotnisko
Turbolet L-410	Samolot do wykrywania rozlewów	260	4,5	SLAR, IR/UV Video Camera	Gdańsk

Siły Zbrojne RP

Nazwa	Typ	Prędkość [km/h]	Czas lotu [h]	Wyposażenie	Lotnisko
M-28 B1/R	Samolot do wykrywania rozlewów	300	4,5	SLAR, IR/UV Video Camera	Cewice
W-3WARM	Śmigłowiec ratowniczy	210	3,5	Kamera IR + reflektor oświetlający	Gdynia
W-3 RM	Śmigłowiec ratowniczy	210	3,5	Kamera IR + reflektor oświetlający	Darłowo
MI-14 PŁ/R	Śmigłowiec ratowniczy	220	4,5	Kamera IR + reflektor oświetlający	Darłowo

Straż Graniczna

Nazwa	Typ	Prędkość [km/h]	Czas lotu [h]	Wyposażenie	Lotnisko
M-20 „MEWA”	Samolot patrolowy	230	5,3	Video Kamera Aparat foto	Gdańsk
M-28 „SKYTRUCK”	Samolot patrolowy	250	5	Radar dookólny w zasięgu 180km i prowadzenia celi, Reflektor Oświetlający, Kamera Termowizyjna, Skaner IR/UV Kamera Video Aparat Foto, AIS	Gdańsk
W-3 AM „ANAKONDA”	Śmigłowiec	200	2,4	Kamera termowizyjna i światła dziennego, gogle noktowizyjne, system AIS, Aparat Foto, Reflektor Oświetlający	Gdańsk
L-410 UVP-E20 Turbolet	Samolot patrolowy	260	6	Radar dookólny zasięg 200NM z funkcją SAR, Direction Finder Kamera termowizyjna Transponder AIS SATCOM system	Gdańsk

KRAJOWY PLAN ZWALCZANIA ZAGROZEŃ I ZANIECZYSZCZEŃ ŚRODOWISKA MORSKIEGO

H.3. ZESPOŁY RATOWNICZE (MSPiR)

STATKI RATOWNICZE⁸⁵

Lp	Nazwa	Rodzaj statku	Czas mobilizacji	Rozmieszczenie
1	R-30	Łódź ratownicza	15'	Tolkmicko
2	WIATR	Statek ratowniczy	15'	Górki Zachodnie
3	SZTORM	Statek ratowniczy	15'	Hel
4	R-3	Łódź Ratownicza	15'	Hel
5	BRYZA	Statek ratowniczy	15'	Władysławowo
6	HURAGAN	Statek ratowniczy	15'	Łeba
7	ORKAN	Statek ratowniczy	15'	Ustka
8	R-1	Łódź Ratownicza	15'	Ustka
9	TAJFUN	Statek ratowniczy	15'	Darłowo
10	SZKWAŁ	Statek ratowniczy	15'	Kołobrzeg
11	CYKLON	Statek ratowniczy	15'	Dziwnów
12	PASAT	Statek ratowniczy	15'	Świnoujście
13	R-2	Łódź Ratownicza	15'	Świnoujście
14	MONSUN	Statek ratowniczy	15'	Trzebież

BRZEGOWE STACJE RATOWNICZE (BSR)

Lp.	Nazwa	Wypozażenie	Czas mobilizacji	Rozmieszczenie
1	BSR Sztutowo	Pojazdy Ratownicze: Mercedes Unimog Łodzie Ratownicze RIB: R-21, R-31 Skuter Ratowniczy: R-32	30'	Sztutowo
2	BSR Świbno	Pojazdy Ratownicze: Landrover Defender (x2), Łodzie Ratownicze RIB: R-22, R-13 Skuter Ratowniczy: R-33	30'	Świbno
3	BSR Władysławowo	Pojazdy Ratownicze: Landrover Defender, Star Man 944; Łodzie Ratownicze RIB: R-14, R-5 Skuter Ratowniczy: R-34	30'	Władysławowo
4	BSR Łeba	Pojazdy Ratownicze: Landrover Defender, Star Man 944; Łodzie Ratownicze RIB: R-15, R-10 Skuter Ratowniczy:	30'	Łeba

⁸⁵ Statki ratownicze nie są przystosowane do zwalczania zanieczyszczeń i w akcjach usuwania rozlewów ropopochodnych przeznaczone są do pełnienia funkcji pomocniczych, w tym holowania zapór przeciwolejujących

KRAJOWY PLAN ZWALCZANIA ZAGROZEŃ I ZANIECZYSZCZEŃ ŚRODOWISKA MORSKIEGO

Lp.	Nazwa	Wyposażenie	Czas mobilizacji	Rozmieszczenie
		R-9		
5	BSR Ustka	Pojazdy Ratownicze: Landrover Defender, Star 744; Łodzie Ratownicze RIB: R-25, R-16 Skuter Ratowniczy: R-6	30'	Ustka
6	BSR Darłowo	Pojazdy Ratownicze: Landrover Defender, Łodzie Ratownicze RIB: R-26, R-17 Skuter Ratowniczy: R-7	30'	Darłówek
7	BSR Kołobrzeg	Pojazdy Ratownicze: Landrover Defender, Star Man 944; Łodzie Ratownicze RIB: R-27, R-18 Skuter Ratowniczy: R-8	30'	Kołobrzeg
8	BSR Dziwnów	Pojazdy Ratownicze: Landrover Defender, Star Man 944; Łodzie Ratownicze RIB: R-28, R-19 Skuter Ratowniczy: R-29	30'	Dziwnów

H.4. WYPOSAŻENIE SPECJALISTYCZNE (MSPiR)

Lp.	Nazwa	Przeznaczenie	Rozmieszczenie
1	Łódź robocza ŁM Pro-2	Wyposażona w szczotkowy system zbierania zanieczyszczeń zamontowany na burcie jednostki	Świnoujście
2	Elastec Mini Vac	Przenośne podciśnieniowe urządzenie do zbierania zanieczyszczeń olejowych	MSR Tolkmicko
3	SCANTRAWL A 1 szt.	Trał do zbierania olejów ciężkich Rozpiętość 2 x 20 m, śr. oczek 3-5 mm Pojemność 10 m ³	Baza Materiałowo-Sprzętowa Gdynia
5	MINISCANTRAWL 8 szt.	Trał do zbierania olejów ciężkich Rozpiętość 2 x 5 m, śr. oczek 3-5 mm Pojemność 2 m ³	BSR-y Sztutowo, Władysławowo, Łeba, Ustka, Darłowo, Dziwnów, Trzebież
5	VISCOSPRAY 1000	Urządzenie do chemicznego dyspergowania zanieczyszczeń, wydajność maks. 4,2m ³ /h	Świnoujście – statek Czesław II
6	Elastec Smart Ash	Przenośne urządzenie do spalania zużytych sorbentów zaolejonych	MSR Tolkmicko

H.5. MECHANICZNE WYPOSAŻENIE DO ZBIERANIA OLEJU

ZAPORY (WYPOSAŻENIE MSPiR)

Lp.	Nazwa	Typ	Długość [m]	Rozmieszczenie
1	RO-BOOM 1500	ciężka pneumatyczna pełnomorska	1200	Gdynia
2	RO-BOOM 1500	ciężka pneumatyczna pełnomorska	900	Świnoujście
3	RO-BOOM 1300	ciężka pneumatyczna pełnomorska, umieszczona w kontenerze 10'	300	Gdynia
4	RO-BOOM 1100	ciężka pneumatyczna pełnomorska	300	Baza Materiałowo-Sprzętowa Świnoujście
5	LAMOR HDB 900	ciężka pneumatyczna pełnomorska umieszczona w kontenerze 20'	300	Baza Materiałowo-Sprzętowa Świnoujście
6	Expandi 4300	pneumatyczna przybrzeżna	940	Świnoujście (w tym odcinek o długości 340m zamontowany na pokładzie statku Czesław II)
7	Expandi 4300	pneumatyczna przybrzeżna	200	BSR Kołobrzeg
8	GP 900	lekka parkanowa portowa	2400	BSR-y (odcinki o długości 300m): Sztutowo, Świbno, Władysławowo, Łeba, Ustka, Kołobrzeg, Dziwnów, Trzebież
9	Flexi 750	lekka parkanowa portowa, umieszczona na mobilnym zwijadle bębnowym	150	Tolkmicko
10	Troilboom AFPU 750	lekka pneumatyczna zaporą przybrzeżną wykonana z PCV	600	BSR-y (odcinki o długości 200m) Łeba, Ustka i Dziwnów
11	Troilboom Beach 750	lekka pneumatyczna zaporą plażową wykonana z PCV	120	BSR-y (odcinki o długości 40m) Łeba, Ustka i Dziwnów

KRAJOWY PLAN ZWALCZANIA ZAGROZEŃ I ZANIECZYSZCZEŃ ŚRODOWISKA MORSKIEGO

ZBIERACZE OLEJOWE (MSPiR)

Lp	Nazwa	Typ	Wydajność max. [m ³ /h]	Rozmieszczenie
1	Komara 12K	dyskowy	12	3 szt. – BSR-y Ustka, Darłowo, Kołobrzeg, 1 szt. – statek „Czesław II”
2	Lamor	szczotkowy	280	statek "Kapitan Poinc"
3	Lamor	szczotkowy	40	statek "Czesław II"
4	Seaskimmer 50	dyskowy	50	2 szt. Baza Materiałowo-Sprzętowa Świnoujście i Gdynia
5	Walosep W2	wirowy	45	2 szt. Baza Materiałowo-Sprzętowa Świnoujście i Gdynia
6	Desmi Terminator głowica BELT głowica DISC	wirowy	100	1 komplet statek „Kapitan Poinc” 1 komplet Baza Materiałowo-Sprzętowa Świnoujście
		taśmowy	40	
		dyskowy	50	
7	RO-MOP	mop (lina adhezyjna)	10	Szt. 9 BSR-y Sztutowo, Świbno, Władysławowo, Łeba, Ustka, Darłowo, Kołobrzeg, Dziwnów, Trzebież
8	Lamor MiniMax	szczotkowy	12	Tolkmicko
9	Lamor MiniMax	szczotkowy	25	Baza Materiałowo-Sprzętowa Świnoujście
10	Desmi DBD13-4	szczotkowy/dyskowy	20	Baza Materiałowo-Sprzętowa Świnoujście

H.6. ZBIORNIKI DO MAGAZYNOWANIA ZANIECZYSZCZEŃ

Lp.	Nazwa	Typ	Pojemność	Rozmieszczenie
1	Overpack na substancje stałe SAP 800	Stalowy	0,8 m ³	Gdynia
2	Overdrum SC 285 – 3 szt.	Stalowy	220 l	Gdynia
3	Overpack GD-G2	Stalowy	2 x 220 l	Gdynia
4	Overpack GD-G4 – 2 szt.	Stalowy	4 x 220 l	Gdynia
5	Elastyczny zbiornik pływający Ro-Tank	gumowy pływający	10 m ³	7 szt. BSR-y Sztutowo, Władysławowo, Darłowo, Kołobrzeg, Dziwnów, Trzebież, Baza Materiałowo-Sprzętowa Gdynia
6	Elastyczny zbiornik pływający Ro-Tank	gumowy pływający	50m ³	2 szt. Baza Materiałowo-Sprzętowa Świnoujście i Gdynia
7	Zbiorniki przenośne Fast Tank	gumowy składany	5m ³	20 szt. BSR-y Sztutowo (2), Świbno (1), Władysławowo (2), Łeba (2), Ustka (2), Darłowo (2),

KRAJOWY PLAN ZWALCZANIA ZAGROZEŃ I ZANIECZYSZCZEŃ ŚRODOWISKA MORSKIEGO

				Kołobrzeg (2), Dziwnów (2), Trzebież (2), Magazyn Świnoujście (1), Magazyn Gdynia (1), statek „Kapitan Poinc” (1)
8	Elastyczny zbiornik pływający PCV	PCV pływający	25m ³	1 szt. Baza Materiałowo-Sprzętowa Świnoujście
9	Desmi 25m ³	gumowy pływający	25m ³	1 szt. Baza Materiałowo-Sprzętowa Świnoujście

H.7. BAZA SPRZĘTOWA EMSA

Baza europejskiej agencji bezpieczeństwa morskiego (EMSA) w Danii Frederikshavn – sprzęt dostępny w ramach usługi Equipment Assistance Service (EAS)⁸⁶

Lp	Nazwa	Opis sprzętu	Ilość
1	Elastec Fire Boom MKII	zapora przeciwolejąwa ogniotrwała – przeznaczona do wypalania oleju na powierzchni wody (zestaw o długości 150m)	4
2	Speed Sweep 1500	system szybkiego zbierania oleju z wody przez pojedynczy statek, który nie musi być wyposażony w specjalistyczny sprzęt	2
3	NOFI Current Buster 6	system szybkiego zbierania oleju z wody przez pojedynczy statek, który nie musi być wyposażony w specjalistyczny sprzęt	1
4	Zintegrowany system Ro-Boom 2000/Ro-skim	300m odcinek zapory pneumatycznej w środek, którego wmontowana jest pompa do wody zaolejonej o wydajności 100m ³ /h	1
5	Ro-Trawl 1500	zestaw do trałowania z powierzchni wody olejów ciężkich oraz emulsji	2
6	Zbieracz olejowy Lamor LFF 400	zdalnie sterowany, pływający zbieracz szczotkowy o dużej wydajności zbierania oleju (maks. do 115m ³ /h) wraz z agregatem hydraulicznym	1
7	Zbieracz olejowy dużej wydajności Lamor LUT 580	zdalnie sterowany, pływający zbieracz szczotkowy o dużej wydajności zbierania oleju (maks. do 140 m ³ /h) wraz z agregatem hydraulicznym	1
8	Pływająca barka do magazynowania wód zaolejonych	Pneumatyczny, pływający zbiornik na wody zaolejone o pojemności 100m ³	3

⁸⁶ Po zgłoszeniu zapotrzebowania do EMSA sprzęt wymieniony w pkt. H.7. mobilizowany jest w maksymalnym czasie 12h, po upływie którego gotowy będzie do wysłania do każdego z państw członkowskich UE położonych nad Bałtykiem. Sprzęt oferowany w ramach usługi EAS jest częściowo odpłatny (pokryć należy koszty transportu z Danii do Polski).

**SIŁY I ŚRODKI
SIŁ ZBROJNYCH RP
WYDZIELANE DO WSPÓŁDZIAŁANIA
W RAMACH ZWALCZANIA ZAGROŻEŃ
I ZANIECZYSZCZEŃ OLEJOWYCH**

PODSTAWOWE DANE TAKTYCZNO-TECHNICZNE ŚMIGŁOWCA Mi-14PŁ/R

Masy

- Masa własna.....9812 kg
- Dopuszczalna masa startowa.....14000 kg
- Maksymalna masa ładunku wewnątrz śmigłowca.....2000 kg
- Maksymalna masa ładunku zewnętrznego.....3000 kg

Osiągi przy maksymalnej masie startowej

- Maksymalna prędkość lotu.....230 km/h
- Maksymalna prędkość przelotowa.....200 km/h
- Maksymalny promień działania210 km
- Maksymalna długotrwałość lotu.....4,5h

INNE DANE

- Załoga: 5 osób
- Ilość osób do transportu: 19 w pozycji siedzącej lub 9 w pozycji leżącej
- Łączność: UKF, KF, FM
- Miejsce bazowania: DARŁOWO

Rodzaj gotowości: Rodzaj gotowości należy uzgadniać codziennie

z Dyżurnym Operacyjnym Ratownictwa MW (COM-DKM)

- Sposób uruchomienia: Oficer Dyżurny Operacyjny Ratownictwa – ARSC Gdynia
tel. 261 263 660, 261 263 558
fax. 58 620 2056

PODSTAWOWE DANE TAKTYCZNO-TECHNICZNE ŚMIGŁOWCA W-3 WARM

Masy

- Masa własna.....4123 kg
- Dopuszczalna masa startowa.....6400 kg
- Maksymalna masa ładunku wewnątrz śmigłowca.....2100 kg
- Maksymalna masa ładunku zewnętrznego.....2100 kg

Osiągi przy maksymalnej masie startowej

- Maksymalna prędkość lotu240 km/h
- Maksymalna prędkość przelotowa.....220 km/h
- Maksymalna prędkość wznoszenia.....8,5 m/s
- Maksymalny promień działania.....180 km
- Maksymalna długotrwałość lotu przy prędkości 125 km/h.....3,5 h

INNE DANE

- Załoga: 5 osób
- Ilość osób do transportu: 8 w pozycji siedzącej. 3 w pozycji leżącej
- Łączność: UKF, KF, FM
- Miejsce bazowania: GDYNIA OKSYWIE

Rodzaj gotowości: Rodzaj gotowości należy uzgadniać codziennie

z Dyżurnym Operacyjnym Ratownictwa MW (COM-DKM)

- Sposób uruchomienia: Oficer Dyżurny Operacyjny Ratownictwa -ARSC Gdynia
tel. 261 26 36 60, 261 26 35 58
fax. 58 620 20 56 CDK- bezpośrednio sztywne łącze.

PODSTAWOWE DANE TAKTYCZNO-TECHNICZNE SAMOŁOTU M-28B1/R

Masy

- Masa własna.....4366 kg
- Dopuszczalna masa startowa.....7000 kg

Osiągi przy maksymalnej masie startowej

- Maksymalna prędkość lotu350 km/h
- Maksymalna prędkość przelotowa.....300 km/h
- Maksymalny promień działania.....450 km
- Maksymalna długotrwałość lotu.....3,30 h
- Pułap praktyczny.....3000 m

INNE DANE

- Załoga: 5 osób
- Łączność: UKF, FM
- Wyposażenie : radar MSS 500, skaner podczerwieni (wykorzystywany tylko przy braku zachmurzenia + ultrafiolet – wykorzystywany w dzień)
- Miejsce bazowania: CEWICE

Rodzaj gotowości: Rodzaj gotowości należy uzgadniać codziennie

z Dyżurnym Operacyjnym Ratownictwa MW (COM-DKM)

- Sposób uruchomienia: Oficer Dyżurny Operacyjny Ratownictwa -ARSC Gdynia
tel. 261 26 36 60, 261 26 35 58
fax. 58 620 20 56 CDK - bezpośrednio sztywne łącze.

KRAJOWY PLAN ZWALCZANIA ZAGROZEŃ I ZANIECZYSZCZEŃ ŚRODOWISKA MORSKIEGO

MINIMALNE WARUNKI ATMOSFERYCZNE DO REALIZACJI ZADAŃ

TYP STATKU POWIETRZNEGO	DZIEŃ				NOC			
	NAD ŁADEM		NAD MORZEM		NAD ŁADEM		NAD MORZEM	
	PODST. CHM. (m)	WIDZIALN. (km)	PODST. CHM. (m)	WIDZIALN. (km)	PODST. CHM. (m)	WIDZIALN. (km)	PODST. CHM. (m)	WIDZIALN. (km)
W – 3 WARM	150	1,5	150	2	300	3	300	5
Mi-14 PŁ/R	200	2	200	2	400	5	400	5
M-28 B1-R	450	5	200	2	500	5	500	2

MAKSYMALNE DOPUSZCZALNE PRĘDKOŚCI WIATRU DO STARTU I LĄDOWANIA ŚMIGŁOWCÓW LOTNICTWA MW RP

TYP STATKU POWIETRZNEGO	WIATR CZOŁOWY (m/s)	WIATR BOCZNY (90°) (m/s)
Mi-14 PŁ/R	20	10
W – 3 WARM	25	9
M-28 B1-R	20	8

W przypadku lotu mającego na celu ratowanie zdrowia i życia ludzkiego dopuszcza się jego wykonanie lub podjęcie próby wykonania w WM gorszych niż WM dla pilota, jeżeli w ocenie dowódcy statku powietrznego dokonanej w miejscu i czasie wykonania zadania istnieje prawdopodobieństwo uratowania życia ludzkiego. Ostateczną decyzję o wykonaniu takiego lotu podejmuje dowódca statku powietrznego po dokonaniu analizy ryzyka przeprowadzania misji poszukiwawczo-ratowniczej i za zgodą pozostałych członków załogi. (Regulamin Lotów Lotnictwa SZ RP (RL) z 2023 r § 19 pkt 11)

KRAJOWY PLAN ZWALCZANIA ZAGROŻEŃ I ZANIECZYSZCZEŃ ŚRODOWISKA MORSKIEGO

PODSTAWOWE DANE TAKTYCZNO – TECHNICZNE

KUTRY RATOWNICZE ORP „ZBYSZKO” i ORP „MAĆKO”

NAZWA JEDNOSTKI		ORP „ZBYSZKO” / ORP „MAĆKO”
MIEJSCE BAZOWANIA		GDYNIA
TYP/RODZAJ		KUTER RATOWNICZY (proj. 5002M)
PODSTAWOWE DANE TECHNICZNE	DŁUGOŚĆ (m)	34,5
	SZEROKOŚĆ (m)	8,0
	ZANURZENIE(m)	3,2
	PRĘDKOŚĆ(max) MIN. PRĘDKOŚĆ MANEWRÓWA	11 w 3 w
ZASIĘG (Mm)		3600
OGRANICZENIA POGODOWE - dzielność morską - nurkowania - działania ratownicze		- bez ograniczeń - do stanu morza 2 - do stanu morza 3
ILOŚĆ ZAŁOGI		21
WYPOSAŻENIE W ŚRODKI ŁĄCZNOŚCI		Radiostacja V/UKF Radiostacja KF Radiotelefony morskie, AIS
WYPOSAŻENIE RATOWNICZE		hole propylenowe Ø – 40mm dł. 220m 2 szt., pompa pożarowa – 2 szt., działko wodno – pianowe – 2 szt., środek pianotwórczy, pompy odwadniające spalinowe i elektryczne, sprzęt nurkowy, łódź ratownicza S-5200
RODZAJ GOTOWOŚCI		Rodzaj gotowości należy codziennie uzgadniać z Dyżurnym Operacyjnym Ratownictwa MW (COM-DKM)
WYPOSAŻENIE MEDYCZNE		środki pierwszej pomocy
CZY W ZAŁODZE JEST LEKARZ/RATOWNIK MEDYCZNY		Tak
SPOSÓB URUCHOMIENIA DO WSPÓŁDZIAŁANIA		Dyżurny Operacyjny Ratownictwa MW tel. 261 26 36 60 lub 261 263 558 fax. 58 620 20 56 CDK - bezpośrednie sztywne łącze.

PODSTAWOWE DANE TAKTYCZNO – TECHNICZNE

OKRĘTÓW RATOWNICZYCH ORP „LECH, ORP „PIAST”

NAZWA JEDNOSTKI		ORP „LECH” ORP „PIAST”
MIEJSCE BAZOWANIA		GDYNIA
TYP/RODZAJ		OKRĘT RATOWNICZY (proj. 570M)
PODSTAWOWE DANE TECHNICZNE	DŁUGOŚĆ (m)	73
	SZEROKOŚĆ(m)	12
	ZANURZENIE(m)	4,2
	PRĘDKOŚĆ(max)	16 w
	MIN. PRĘDKOŚĆ MANEWROWA	2 w
ZASIĘG (Mm)		6300
OGRANICZENIA POGODOWE - dzielność morską - nurkowania - działania ratownicze - działania holownicze		- bez ograniczeń - do stanu morza 3 - bez ograniczeń - bez ograniczeń
IŁOŚĆ ZAŁOGI		58 osób
WYPOSAŻENIE W ŚRODKI ŁĄCZNOŚCI		Radiostacja UHF Radiostacja HF INMARSAT C Radiotelefon VHF Rejestrator rozmów telefonicznych i radiowych
WYPOSAŻENIE RATOWNICZE		hole propylenowe Ø – 40mm dł. 220m 4 szt., Ø – 64mm dł. 220m 4 szt., Ø -80 mm dł. 220m 1 szt., hol stalowy Ø - 48mm dł. 500m na windzie holowniczej, system pożarowy 3szt. działko wodno–pianowe, środek pianotwórczy, pompy odwadniające spalinowe i elektryczne, sprzęt nurkowy, 2 szt. łodzi ratowniczych: SŁR-7500 oraz ŁZPN-4800
RODZAJ GOTOWOŚCI		Rodzaj gotowości należy codziennie uzgadniać z Dyżurnym Operacyjnym Ratownictwa MW (COM-DKM)
WYPOSAŻENIE MEDYCZNE		Ambulatorium - środki pierwszej pomocy
CZY W ZAŁODZE JEST LEKARZ		Tak
SPOSÓB URUCHOMIENIA DO WSPÓŁDZIAŁANIA		Dyżurny Operacyjny Ratownictwa MW tel. 261 26 36 60 lub 261 263 558 fax. 58 620 20 56 CDK- bezpośrednie sztywne łącze.

KRAJOWY PLAN ZWALCZANIA ZAGROŻEŃ I ZANIECZYSZCZEŃ ŚRODOWISKA MORSKIEGO

PODSTAWOWE DANE TAKTYCZNO – TECHNICZNE

HOLOWNIK PROJ B-860

<u>NAZWA JEDNOSTKI</u>		H-1/H-2/H-3/H-11/H-12/H-13
MIEJSCE BAZOWANIA		GDYNIA (H-1/H-2/H-3) ŚWINUJŚCIE (H-11/H-12/H-13)
TYP/RODZAJ		HOLOWNIK (proj. B-860)
PODSTAWOWE DANE TECHNICZNE	DŁUGOŚĆ (m)	29,2
	SZEROKOŚĆ(m)	10,47
	ZANURZENIE(m)	4,21
	PRĘDKOŚĆ(max) MIN. PRĘDKOŚĆ MANEWRÓWA	12 w 2 w
ZASIĘG (Mm)		Nie określono
OGRANICZENIA POGODOWE - dzielność morską - prace związane z oczyszczaniem akwenu		-bez ograniczeń - do stanu morza 3
IŁOŚĆ ZAŁOGI		10 osób
WYPOSAŻENIE W ŚRODKI ŁĄCZNOŚCI		Radiostacja MF/HF Radiostacja HF Radiotelefon VHF
WYPOSAŻENIE POKŁADOWE		zaporą olejową, system do neutralizacji skutków zanieczyszczeń ropopochodnych
RODZAJ GOTOWOŚCI		Rodzaj gotowości należy codziennie uzgadniać z Dyżurnym Operacyjnym Ratownictwa MW (COM-DKM)
WYPOSAŻENIE MEDYCZNE		środki pierwszej pomocy
CZY W ZAŁODZE JEST LEKARZ		nie
SPOSÓB URUCHOMIENIA DO WSPÓŁDZIAŁANIA		Dyżurny Operacyjny Ratownictwa MW tel. 261 26 36 60 lub 261 263 558 fax. 58 620 20 56 CDK - bezpośrednie sztywne łącze.

PODSTAWOWE DANE TAKTYCZNO – TECHNICZNE

OKRĘTU HYDROGRAFICZNEGO ORP „ARCTOWSKI”

NAZWA JEDNOSTKI		ORP „ARCTOWSKI”
MIEJSCE BAZOWANIA		GDYNIA
TYP/RODZAJ		OKRĘT HYDROGRAFICZNY
PODSTAWOWE DANE TECHNICZNE	DŁUGOŚĆ (m)	61,6
	SZEROKOŚĆ(m)	11,2
	ZANURZENIE(m)	4,0
	PRĘDKOŚĆ(max) MIN. PRĘDKOŚĆ MANEWROWA	13 w 2 w
ZASIĘG (Mm)		5900
OGRANICZENIA POGODOWE - dzielność morską - prace hydrograficzne		-bez ograniczeń - do stanu morza 3
IŁOŚĆ ZAŁOGI		48 osób
WYPOSAŻENIE W ŚRODKI ŁĄCZNOŚCI		Radiostacja UKF/VHF Radiostacja HF Radiotelefon VHF
WYPOSAŻENIE HYDROGRAFICZNE		- echosonda pionowa - echosonda wielowiązkowa - cyfrowy sonar holowany - system nawigacji podwodnej - pojazd podwodny ROV
RODZAJ GOTOWOŚCI		Rodzaj gotowości należy codziennie uzgadniać z Dyżurnym Operacyjnym Ratownictwa MW (COM-DKM)
WYPOSAŻENIE MEDYCZNE		Ambulatorium - środki pierwszej pomocy oraz AED
CZY W ZAŁODZE JEST LEKARZ		Nie
SPOSÓB URUCHOMIENIA DO WSPÓŁDZIAŁANIA		Dyżurny Operacyjny Ratownictwa MW tel. tel. 261 26 36 60 lub 261 263 558 fax. 58 620 20 56 CDK - bezpośrednie sztywne łącze.

PODSTAWOWE DANE TAKTYCZNO – TECHNICZNE

OKRĘTU HYDROGRAFICZNEGO ORP „HEWELIUSZ”

NAZWA JEDNOSTKI		ORP „HEWELIUSZ”
MIEJSCE BAZOWANIA		GDYNIA
TYP/RODZAJ		OKRĘT HYDROGRAFICZNY
PODSTAWOWE DANE TECHNICZNE	DŁUGOŚĆ (m)	61,6
	SZEROKOŚĆ(m)	11,2
	ZANURZENIE(m)	3,7
	PRĘDKOŚĆ(max) MIN. PRĘDKOŚĆ MANEWRÓWA	13w 2 w
ZASIĘG (Mm)		5900
OGRANICZENIA POGODOWE - dzielność morską - prace hydrograficzne		-bez ograniczeń - do stanu morza 3
IŁOŚĆ ZAŁOGI		48 osób
WYPOSAŻENIE W ŚRODKI ŁĄCZNOŚCI		Radiostacja UKF/VHF Radiostacja KF Radiotelefon VHF
WYPOSAŻENIE HYDROGRAFICZNE		- echosonda pionowa - system nawigacji podwodnej - cyfrowy sonar holowany - sonar ASCON 100 - magnetometr
RODZAJ GOTOWOŚCI		Rodzaj gotowości należy codziennie uzgadniać z Dyżurnym Operacyjnym Ratownictwa MW (COM-DKM)
WYPOSAŻENIE MEDYCZNE		Ambulatorium - środki pierwszej pomocy oraz AED
CZY W ZAŁODZE JEST LEKARZ		Nie
SPOSÓB URUCHOMIENIA DO WSPÓŁDZIAŁANIA		Dyżurny Operacyjny Ratownictwa MW tel. 261 26 36 60 fax. 58 620 20 56 CDK - bezpośrednio sztywnie łączy.

SIŁY I ŚRODKI
MORSKIEGO ODDZIAŁU STRAŻY GRANICZNEJ
WYDZIELANE DO WSPÓŁDZIAŁANIA
Z MORSKĄ SŁUŻBĄ POSZUKIWANIA I RATOWNICTWA
W zakresie zwalczania zagrożeń i zanieczyszczeń na morzu

KRAJOWY PLAN ZWALCZANIA ZAGROŻEŃ I ZANIECZYSZCZEŃ ŚRODOWISKA MORSKIEGO

TYP/NAZWA	PODSTAWOWE DANE TECHNICZNE	WYPOSAŻENIE RATOWNICZE		MIEJSCE BAZOWANIA	REŻIM GOTOWOŚCI
JEDNOSTKA PŁYWAJĄCA (SKS 40) SG - 311 SG - 312	DŁUGOŚĆ	42,60 m	PONTON 5,2 m PONTON 5,4 m	GDAŃSK (SG-311) KOŁOBRZEG (SG-312)	Do 24 godzin
	SZEROKOŚĆ	8,19 m			
	ZANURZENIE	2,8/3.0 m			
	SZYBKOŚĆ MAX	14 w			
	ZASIĘG	2600-2800 Mm			
	OGRANICZENIA POGODOWE	stan morza 3			
	ZAŁOGA	16			
	ŁĄCZNOŚĆ	VHF/DSC, MF/HF/DSC			
JEDNOSTKA PŁYWAJĄCA (SAR 1500) SG - 211 SG - 212	DŁUGOŚĆ	14.55 m		GDAŃSK (SG-211) ŚWINOUJŚCIE (SG-212)	LATEM (01.04 - 31.10) 15 minut ZIMA (01.11 - 31.03) 30 minut
	SZEROKOŚĆ	4,19 m			
	ZANURZENIE	0.92 m			
	SZYBKOŚĆ MAX	30 w			
	ZASIĘG	170 Mm			
	OGRANICZENIA POGODOWE	stan morza 3			
	ZAŁOGA	4			
	ŁĄCZNOŚĆ	MF/DSC, VHF/DSC			
JEDNOSTKA PŁYWAJĄCA (IC16MIII) SG-213 SG-214 SG-215 SG-216	DŁUGOŚĆ	17,25 m		GDAŃSK (SG-213 i SG-215) KOŁOBRZEG (SG-216) ŚWINOUJŚCIE (SG-214)	LATEM (01.04 - 31.10) 15 minut ZIMA (01.11 - 31.03) 30 minut
	SZEROKOŚĆ	3,80 m			
	ZANURZENIE	1,10 m			
	SZYBKOŚĆ MAX	42 w			
	ZASIĘG	330-416 Mm			
	OGRANICZENIA POGODOWE	bez ograniczeń			
	ZAŁOGA	4			
	ŁĄCZNOŚĆ	MF/HF/DSC , VHF/DSC			
JEDNOSTKA PŁYWAJĄCA (PATROL 240M Baltic) SG - 111 SG - 112	DŁUGOŚĆ	24,42 m		GDAŃSK (SG-111) ŚWINOUJŚCIE (SG-112)	LATO (01.04 - 31.10) 15 minut ZIMA (01.11 - 31.03) 30 minut
	SZEROKOŚĆ	5,70 m			
	ZANURZENIE	1,07m			
	SZYBKOŚĆ MAX	22 w			
	ZASIĘG	330-416 Mm			
	OGRANICZENIA POGODOWE	do stanu morza 3			
	ZAŁOGA	6			
	ŁĄCZNOŚĆ	VHF/DSC			

KRAJOWY PLAN ZWALCZANIA ZAGROZEŃ I ZANIECZYSZCZEŃ ŚRODOWISKA MORSKIEGO

SIŁY I ŚRODKI LOTNICTWA STRAŻY GRANICZNEJ DO WSPÓŁDZIAŁANIA

TYP/NAZWA	PODSTAWOWE DANE TECHNICZNE		WYPOSAŻENIE RATOWNICZE	MIEJSCE BAZOWANIA	REŻIM GOTOWOŚCI
SAMOŁOT PATROLOWY (M –20 „MEWA”) SN – 50 YG	PRĘDKOŚĆ	360 km/h	BRAK WYPOSAŻENIA Poszukiwanie i naprowadzanie jednostek pływających SAR	LOTNISKO EPGD GDAŃSK - RĘBIECHOWO	LATO (01.05 - 31.10) 30 min ZIMA (01.11 - 30.04) 60 minut
	MAX CZAS LOTU	5 godz.			
	ZASIĘG DZIAŁANIA	1400 km			
	MAX MASA STARTOWA	2070 kg			
	OGRANICZENIA POGODOWE	Wiatr boczny 90° - 8,5 m/s Wiatr czołowy - 20 m/s Widzialność: dzień - 1,5 km; noc - 5 km Podstawa chmur: dzień - 150 m AGL; noc - 400 m AGL			
	ZAŁOGA	2 + 1			
	ŁĄCZNOŚĆ	Radiostacja lotnicza VHF Radiotelefon VHF			
SAMOŁOT PATROLOWY (M –28 „SKYTRUCK”) SN – 60 YG	PRĘDKOŚĆ	350 km/h	4 tratwy ratownicze 7-osobowe typu: SAR 7R MK2 System poszukiwania rozbitków CHELTON Reflektor SX 16 Kamera Flir Radar ARS-400M	LOTNISKO EPGD GDAŃSK - RĘBIECHOWO	LATO (01.05 - 31.10) 30 minut ZIMA (01.11 - 30.04) 60 minut
	MAX CZAS LOTU	4,5 godz.			
	ZASIĘG DZIAŁANIA	2100 km			
	MAX MASA STARTOWA	7500 kg			
	OGRANICZENIA POGODOWE	Wiatr boczny 90° - 10 m/s Wiatr czołowy - 20 m/s Widzialność: dzień - 1,5 km; noc - 5 km Podstawa chmur: dzień - 150 m AGL; noc - 400 m AGL			
	ZAŁOGA	2 + 3			
	ŁĄCZNOŚĆ	Radiostacja lotnicza VHF Radiotelefon VHF			
ŚMIGŁOWIEC W-3 AM „ANAKONDA”	PRĘDKOŚĆ	260 km/h	1 tratwa ratownicza 10-osobowa typu: SAR 10R Mk1 System poszukiwania rozbitków: Chelton Wciągarka Lukas Reflektor SX-16 Kamera Flir Ultraforce 275 c	LOTNISKO EPGD GDAŃSK - RĘBIECHOWO	LATO (1.05 - 31.10) 15 minut ZIMA (01.11 - 30.04) 25 minut
	MAX CZAS LOTU	3,5 GODZ.			
	ZASIĘG DZIAŁANIA	680 km			
	MAX MASA STARTOWA	6400 kg			
	OGRANICZENIA POGODOWE	Wiatr boczny 90° - 9 m/s Wiatr czołowy - 25 m/s Widzialność: dzień - 1 km; noc - 5 km Podstawa chmur: dzień - 100 m AGL; noc - 300 m AGL			
	ZAŁOGA	2 + 2			
	ŁĄCZNOŚĆ	Radiostacja lotnicza VHF Radiotelefon VHF			

KRAJOWY PLAN ZWALCZANIA ZAGROŻEŃ I ZANIECZYSZCZEŃ ŚRODOWISKA MORSKIEGO

SAMOŁOT PATROLOWY L-410 TURBOLET SN-61 YG SN-62 YG	PRĘDKOŚĆ	260 km/h	1 tratwa ratownicza 8- osobowa typu: SAR Radar dookólny, zasięg 200Nm z funkcją SART Direction Finder, kamera termowizyjna, Transponder AIS	LOTNISKO EPGD GDAŃSK - RĘBIECHOWO	LATO (1.05 - 31.10) 30 minut ZIMA (01.11 - 30.04) 60 minut
	MAX CZAS LOTU	6 GODZ.			
	ZASIĘG DZIAŁANIA	1560 km			
	MAX MASA STARTOWA	6600 kg			
	OGRANICZENIA POGODOWE	Wiatr boczny 90° - 13 m/s Wiatr tylny - 5 m/s Widzialność: dzień – 1,5 km; noc - 5 km Podstawa chmur: dzień - 150 m AGL; noc - 400 m AGL			
	ZAŁOGA	2 + 3			
	ŁĄCZNOŚĆ	Radiostacja lotnicza VHF Radiotelefon VHF SATCOM system			

KRAJOWY PLAN ZWALCZANIA ZAGROŻEŃ I ZANIECZYSZCZEŃ ŚRODOWISKA MORSKIEGO

ZAŁĄCZNIK K – LISTA ADRESÓW KONTAKTOWYCH

K.1. – KONTAKTY MIĘDZYNARODOWE OPERACYJNE (24 h)

KRAJ	NAZWA INSTYTUCJI	ADRES	TELEFON	FAX	E-MAIL
DANIA	Maritime Assistance Service Royal Danish Navy Command	Defense Command Denmark P.O. Box 483, DK-8100 AARHUS Denmark	+ 45 72 85 03 71	+ 45 72 85 03 84	mas@sok.dk
ESTONIA	Joint Rescue Coordination Centre (JRCC) Tallinn	Estonian Police and Border Guard Board Süsta 15, EE-11712 TALLINN Estonia	+372 619 1224	+372 692 2501	jrcc@politsei.ee
UNIA EUROPEJSKA	Emergency Response Coordination Center (ERCC)	European Commission – Directorate General for Humanitarian Aid and Civil Protection (DG ECHO) Rue de la Loi 86 B-1049 Brussels Belgium	+32-2-29 21112	+32-2-29 86651	ECHO-ERCC@ec.europa.eu
	European Maritime Safety Agency (EMSA) Maritime Support Services	Praça Europa Nº4 Cais do Sodré 1249-206 Lisbon Portugal	+351 21 1209 415	+351 21 1209 480	MaritimeSupportServices@emsa.europa.eu
FINLANDIA	Maritime Rescue Coordination Centre (MRCC) TURKU	West Finland Coast Guard District P.O. Box 16, FIN-20101 Turku Finland	+358 294 1001	+358 071 872 7019	mrcc@raja.fi
NIEMCY	Maritime Emergency Reporting and Assessment Centre	Havariekommando - Central Command for Maritime Emergencies Am Alten Hafen 2, D-27472 CUXHAVEN Germany	+49 30 185420 1400	+49 30 185420 2409	mlz@havariekommando.de

KRAJOWY PLAN ZWALCZANIA ZAGROŻEŃ I ZANIECZYSZCZEŃ ŚRODOWISKA MORSKIEGO

KRAJ	NAZWA INSTYTUCJI	ADRES	TELEFON	FAX	E-MAIL
ŁOTWA	Maritime Rescue Coordination Centre (MRCC) Riga	Meldru iela 5a, LV-1015 RIGA Latvia	+371 673 23103	+371 673 20100	sar@mrcc.lv
LITWA	Maritime Rescue Coordination Centre (MRCC) of Lithuania	Naujoji uosto str. 24, LT-92244 Klaipeda Lithuania	+370 46 391257 +370 46 391258	+370 46 391309	mrcc@mil.lt
ROSJA	Maritime Rescue Coordination Centre (MRCC) St. Petersburg Odpowiada za rejon Zatoki Fińskiej	Gapsal'skaya Street 10, 198035 St. Petersburg, Russia	+7 812-495 89 95	+7 812-327 41 46	mrcc@mail.pasp.ru
	Maritime Rescue Coordination Centre (MRCC Kaliningrad) Odpowiada za rejon południowo-wschodniego Bałtyku	59, Portovaya Str., 236039 Królewiec, Russia	+7 4012-63 24 43	+7 4012-64 31 99	mrccld@pasp.ru
SZWECJA	Swedish Coast Guard	Stumholmen, S-371 23 KARLSKRONA Sweden	+46 776 70 60 00	+ 46 31 297 395	lc@coastguard.se

KRAJOWY PLAN ZWALCZANIA ZAGROZEŃ I ZANIECZYSZCZEŃ ŚRODOWISKA MORSKIEGO

K.2. KONTAKTY MIĘDZYNARODOWE INFORMACYJNE – dostępne od poniedziałku do piątku w godzinach roboczych

KRAJ	NAZWA INSTYTUCJI	ADRES	TELEFON	FAX	E-MAIL
DANIA	Maritime Environment Royal Danish Navy Command	Herningvej 30 DK-7470 Karup	+45 22 87 82 80	-	pol.con.den@mil.dk
ESTONIA	Estonian Environmental Inspectorate	Kopli 76, EE-10416 TALLINN	+372 696 2236	+372 6 962 237	valve@kki.ee
UNIA EUROPEJSKA	DG ECHO - Unit A4 Civil Protection Policy	B-1040 Brussels Belgium	+32-2-29 84396	-	ECHO-A4@ec.europa.eu
FINLANDIA	Maritime Rescue Coordination Centre (MRCC) TURKU	West Finland Coast Guard District P.O. Box 16, FIN-20101 Turku Finland	+358 294 1001	+358 071 872 7019	mrcc@raja.fi
NIEMCY	Maritime Emergency Reporting and Assessment Centre	Havariekommando - Central Command for Maritime Emergencies Am Alten Hafen 2, D-27472 CUXHAVEN Germany	+49 30 185420 1400	+49 30 185420 2409	mlz@havariekommando.de
HELCOM	Helsinki Commission Sekretariat	Katajanokanlaituri 6 B, FIN- 00160 Helsinki, FINLAND	+358 207 412 649	-	helcom.secretariat@helcom.fi
ŁOTWA	State Environmental Service	Voleru iela 4, LV-1007 RIGA	+371 29544526	+371 6708 4212	vvd@vvd.gov.lv
	Maritime Administration of Latvia	Trijadibas iela 5, LV-1048 RIGA	+371 7062 101	+371 7860 082	lja@lja.lv
LITWA	Klaipeda Regional Environmental Protection Department of the Ministry of Environment	Birutes Str. 16 LT-92003 KLAIPEDA	+370 46 314547 +370 46 341607	+370 46 380903 +370 46 341610	rastine@klrd.am.lt

KRAJOWY PLAN ZWALCZANIA ZAGROŻEŃ I ZANIECZYSZCZEŃ ŚRODOWISKA MORSKIEGO

KRAJ	NAZWA INSTYTUCJI	ADRES	TELEFON	FAX	E-MAIL
ROSJA	Marine Rescue Service (MRS)	Petrovka Street 3/6, Moscow, 125993	+7 495 626 18 08 (office hrs) +7 495 626 18 07 (office hrs) + 7 495 626 10 52 (24 hrs)	+7 495 626 18 09	info@morspas.com

KRAJOWY PLAN ZWALCZANIA ZAGROŻEŃ I ZANIECZYSZCZEŃ ŚRODOWISKA MORSKIEGO

K.3. KONTAKTY KRAJOWE OPERACYJNE (24 godz.)

NAZWA	ADRES	TELEFON	FAX	E-MAIL
Morskie Ratownicze Centrum Koordynacyjne Gdynia	ul. Hryniewickiego 10 81-340 GDYNIA	586 205 551 586 216 811 505 050 971	586 607 640	polratok.1@sar.gov.pl
Morskie Pomocnicze Centrum Koordynacyjne Świnoujście	ul. Nabrzeże Władysława IV 1 72-600 ŚWINOUJSCIE	913 215 929 913 214 917 505 050 969	913 216 042	polratok.2@sar.gov.pl
Krajowe Centrum Zarządzania Kryzysowego / Rządowe Centrum Bezpieczeństwa / Centrum Zarządzania Kryzysowego MSWiA	Al. Ujazdowskie 5, 00-583 Warszawa	47 721-69-00	47 721-69-05	dyzurny@rcb.gov.pl czk.msw@rcb.gov.pl
Stanowisko Kierowania Komendanta Głównego PSP (SK KG PSP)	ul. Podchorążych 38 00-950 WARSZAWA	225 233 511 225 233 512 225 233 513 225 233 514 225 233 515 225 233 516	22 628 65 75	kckr@kg.straz.gov.pl
Wojewódzkie Centrum Zarządzania Kryzysowego w Gdańsku	ul. Okopowa 21/27 80-819 Gdańsk	58 307 72 04 601 661 703	58 305 79 79	centrum@gdansk.uw.gov.pl
Stanowisko Kierowania Komendanta Wojewódzkiego PSP w Gdańsku	ul. Sosnowa 2 80-251 GDAŃSK	47 743 01 04 47 743 01 05	47 743 01 09	skkw@straz.gda.pl
Wojewódzkie Centrum Zarządzania Kryzysowego w Szczecinie	ul. Wały Chrobrego 4 70-500 Szczecin	91 430 33 42 91 430 33 90	91 433 85 22	wczk@szczecin.uw.gov.pl
Stanowisko Kierowania Komendanta Wojewódzkiego PSP w Szczecinie	ul. Firlika 9-14 71-637 SZCZECIN	91 480 88 50 91 480 88 51	91 480 88 53	wskr@szczecin.kwpsp.gov.pl

KRAJOWY PLAN ZWALCZANIA ZAGROZEŃ I ZANIECZYSZCZEŃ ŚRODOWISKA MORSKIEGO

NAZWA	ADRES	TELEFON	FAX	E-MAIL
Wojewódzkie Centrum Zarządzania Kryzysowego w Olsztynie	al. Marszałka Józefa Piłsudskiego 7/9 10-575 Olsztyn	89 535 19 30 608 470 780	89 527 32 34	wykry@uw.olsztyn.pl
Stanowisko Kierowania Komendanta Wojewódzkiego PSP w Olsztynie	ul. Niepodległości 16 10-045 OLSZTYN	47 731 95 20 47 731 95 21	47 731 95 25	skkw.olsztyn@skkw.olsztyn.pl
Centrum VTS Zatoka Gdańska	ul. Polska 2 81-338 GDYNIA	583 553 610 583 553 611 583 553 612 583 553 613 586 216 162	586 205 363 586 205 328	vtscentrum@umgdy.gov.pl
VTS Świnoujście	ul. Ku Morzu 1 72-602 Świnoujście	91 44 03 390 605 686 765	913 216 770	swinoujscietraffic@ums.gov.pl
VTS SZCZECIN	ul. Jana z Kolna 9 71-603 SZCZECIN	91 44 03 384 91 44 03 388	914 881 289	szczecintraffic@ums.gov.pl
VTS Ławica Słupska	Al. Sienkiewicza 18, 76-200 Słupsk,	598 144 889	598 146 204	vtslawica@umgdy.gov.pl
Dyspozytor LOTOS Petrobaltic S.A.	ul. Stary Dwór 9 80-758 GDAŃSK	583 092 222 501 051 692	58 301 43 11	dyspozytor@lotospetrobaltic.pl
Oficer Dyżurny Operacyjny Morskiego Oddziału Straży Granicznej	ul. Oliwska 35 80-563 GDAŃSK	585 242 011	585 242 702	sdo.mosg@strazgraniczna.pl
Oficer Dyżurny Operacyjny Kaszubskiego Dywizjonu Straży Granicznej	ul. Sucharskiego 1 80-601 GDAŃSK – Westerplatte	585 228 329	585 228 305 585 228 307	sdo.kaszubskidywizjon@strazgraniczna.pl
Oficer Dyżurny Operacyjny Pomorskiego Dywizjonu Straży Granicznej	ul. Grodzka 4 72-600 ŚWINOUJŚCIE	913 225 215	913 225 209	sdo.pomorskidywizjon@strazgraniczna.pl
Operator Dyżurny Krajowego Systemu Ostrzeżeń Nawigacyjnych	ul. Jana z Kolna 8b 81-301 Gdynia	261 26 62 08 723 651 713	586 266 203	bhmw.msi@ron.mil.pl

KRAJOWY PLAN ZWALCZANIA ZAGROZEŃ I ZANIECZYSZCZEŃ ŚRODOWISKA MORSKIEGO

NAZWA	ADRES	TELEFON	FAX	E-MAIL
Oficer Dyżurny Operacyjny Ratownictwa MW RP - ARSC Gdynia	ul. Waszyngtona 44 81-301 Gdynia	261 26 36 60 261 26 35 58	586 202 056	comdkm.arsc@ron.mil.pl

K.4. KONTAKTY KRAJOWE INFORMACYJNE

NAZWA	ADRES	TELEFON	FAX	E-MAIL
Departament Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej Ministerstwo Infrastruktury	ul. Nowy Świat 6/12 00-400 Warszawa	22 522 55 70	22 630 11 99	SekretariatDGMiZS@mi.gov.pl
Morski Instytut Rybacki w Gdyni	ul. Kołłątaja 1 81-322 GDYNIA	587 356 232	586 202 831	sekretariat@mir.gdynia.pl
Instytut Morski Uniwersytetu Morskiego w Gdyni	ul. Długi Targ 41/42 80-830 GDAŃSK	583 011 641	583 013 513	im@im.umg.edu.pl
Instytut Oceanografii, Uniwersytet Gdański	al. M. Piłsudskiego 46 81-378 GDYNIA	585 236 693 585 236 827	585 236 678	ocesek@ug.edu.pl
Instytut Oceanologii PAN	ul. Powstańców Warszawy 55, 81-712 Sopot, P.O. Box 148	585 517 281 587 311 600	585 512 130	office@iopan.gda.pl
Inspektorat Ochrony Środowiska Urzędu Morskiego w Gdyni	ul. Chrzanowskiego 10 81-338 GDYNIA	583 553 345 583 553 349 583 553 347	586 206 743	ios@umgdy.gov.pl
Wydział Środowiska Urzędu Morskiego w Szczecinie	pl. Stefana Batorego 4, 70-207 Szczecin	91 44 03 325 91 44 03 485	91 43 44 656	ios@ums.gov.pl
Biuro Hydrograficzne Marynarki Wojennej (BH MW) – Szef Biura	ul. Jana z Kolna 8b 81-301 Gdynia	261 26 32 83	261 26 36 80	bhmw@ron.mil.pl
Okręgowy Urząd Górniczy w Gdańsku	ul. Biała 1 80-435 Gdańsk	58 34 00 730	58 34 00 734	ouggdansk@wug.gov.pl

ZAŁĄCZNIK L – Zagospodarowanie Odpadów zaolejonych powstałych w wyniku wypadków morskich

Wstęp

L.1. Z ekologicznego, ale i technicznego punktu widzenia zagospodarowanie odpadów olejowych pochodzących z incydentalnych przypadków zanieczyszczenia ma kluczowe znaczenie dla zmniejszenia szkód środowisku naturalnym. Nagłość zdarzenia i dynamiczna natura przeciwdziałania z reguły powodują, że szczególnie we wstępnej fazie prowadzenia akcji ratowniczej dochodzi do użycia metod zagospodarowania odpadów niezgodnych z najlepszą praktyką. W sytuacji nadzwyczajnej może brakować zarówno środków, jak i czasu na analizę dostępnych opcji postępowania i właściwego wyboru metody zagospodarowania, zapewniającego najlepsze warunki dla środowiska naturalnego, jak i zgodność z obowiązującymi przepisami. Dlatego z punktu widzenia planowania strategicznego istotne jest, aby instytucje odpowiedzialne za gospodarkę odpadami zawczasu rozważyły i dokonały wyboru odpowiednich metod postępowania i miejsc ich zastosowania. W celu ułatwienia planowania strategicznego procesu zagospodarowania odpadów opracowany został „Plan zagospodarowania odpadów z rozlewów olejowych powstałych na skutek wypadków morskich”

Plan zagospodarowania odpadów z rozlewów olejowych powstałych na skutek wypadków morskich

L.2. Plan ten został opracowany w 2015r. na zlecenie Ministerstwa Środowiska przez ekspertów zatrudnionych przez Instytut Morski w Gdańsku. Celem tego opracowania jest powiązanie Krajowego Planu Zwalczania Zagrożeń i Zanieczyszczeń Środowiska Morskiego oraz Krajowego Planu Gospodarki Odpadami tak, aby powstające w wyniku akcji zwalczania zanieczyszczeń odpady olejowe mogły być zagospodarowane racjonalnie i w zgodzie zarówno z interesem państwa, jak i lokalnej społeczności. Plan dostępny jest bezpłatnie do pobrania w wersji elektronicznej na stronie Narodowego Funduszu Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej⁸⁷.

Odbiór odpadów olejowych zebranych podczas akcji ratowniczej na morzu w polskich portach

L.3. Podczas poważnych incydentów generujących zanieczyszczenia dostępność urządzeń odbiorczych dla olejów oraz innych odpadów zebranych podczas akcji ratowniczej może stać się jednym z kluczowych elementów warunkujących jej powodzenie. Odbiór odpadów olejowych może być jednym z najsłabszych elementów systemu przeciwdziałania zanieczyszczeniom olejowym. Niemal w każdym przypadku operacja mechanicznego zbierania zanieczyszczeń olejowych z powierzchni wody wykonywana przez specjalistyczne statki jest zależna od możliwości odbioru tych zanieczyszczeń. Dotyczy to nie tylko statków stanowiących wyposażenie pojedynczego państwa, ale wszystkich statków biorących udział w akcji ratowniczej. Należy założyć, bowiem, że każda duża akcja ratownicza na Morzu Bałtyckim skupi na niewielkim obszarze znaczną ilość specjalistycznych jednostek z całego regionu, a także statki EMSA, działające w ramach pomocy oferowanej przez UE. Zgodnie z Konwencją Helsińską państwo ubiegające się o pomoc i pomoc tę otrzymujące obowiązane jest zapewnić odbiór odpadów wytworzonych podczas akcji ratowniczej. Z operacyjnego punktu widzenia tylko 3 największe porty w Polsce (Gdańsk, Gdynia, Szczecin/Świnoujście) są przystosowane do obsługi specjalistycznych statków do zwalczania zanieczyszczeń jaka znajduje się na wyposażeniu państw Bałtyckich. Pozostałe porty są zbyt płytkie aby ww. jednostki mogły do nich bezpiecznie zawinąć, przez co możliwa jest sytuacja, w której proces zdawania wód zaolejonych należałoby organizować na otwartym morzu po wcześniejszym uzgodnieniu przebiegu operacji z administracją morską.

⁸⁷ <https://www.nfosigw.gov.pl/download/gfx/nfosigw/pl/nfoekspertyzy/858/228/1/2013-857.pdf>

KRAJOWY PLAN ZWALCZANIA ZAGROŻEŃ I ZANIECZYSZCZEŃ ŚRODOWISKA MORSKIEGO

L.4. Z informacji jakie Służba SAR uzyskała od zarządów trzech największych polskich portów w 2020r., operacja zdawania wód zaolejonych zebranych w trakcie prowadzenia akcji ratowniczej możliwa jest tylko i wyłącznie na zasadach komercyjnych, po ustaleniu szczegółów z firmami zajmującymi się odbiorem tego typu zanieczyszczeń operującymi na terenie ww. portów. Aktualne wykazy podmiotów prowadzących taką działalność, wraz z danymi kontaktowymi znajdują się na stronach internetowych poszczególnych portów:

- **Port Gdańsk** <https://www.portgdansk.pl/zegluga/odbior-odpadow>

Kontakt całodobowy:

Dyspozytor Portu Gdańsk

Tel.: (+48) 58 737 64 87, (+48) 58 737 93 05

Fax: (+48) 58 737 63 76

E-mail: odpady@portgdansk.pl

- **Port Gdynia** <https://www.port.gdynia.pl/pl/dla-statku/odbior-odpadow>

Kontakt całodobowy:

Dział Głównego Dyspozytora Portu Gdynia

Tel. +48 58 627-40-38,

Fax. +48 58 621-53-70;

e-mail: dyspozytor@port.gdynia.pl

- **Port Szczecin/Świnoujście** <https://port.szczecin.pl/porty/odpady-ze-statkow>

Kontakt całodobowy:

Dział Koordynacji Obrotu Portowego – ZMPSiŚ S.A.

tel. +48 91 430 83 71

fax. +48 91 462 46 34

e-mail: dyspozytor@port.szczecin.pl