

# WSPARCIE INFORMACYJNE DZIAŁAŃ POLICJI W PORCIE MORSKIM<sup>1</sup>

Jarosław TESKA  
Grzegorz KRASNODEBSKI  
Bartłomiej PĄCZEK

AKADEMIA MARYNARKI WOJENNEJ  
Wydział Dowodzenia i Operacji Morskich

**Streszczenie.** Celem opracowania jest analiza uwarunkowań skuteczności działań policji w okolicznościach zmaterializowania się zagrożeń w portach morskich i obiektach portowych. Celem dodatkowym jest prezentacja oddziaływań na sfery bezpieczeństwa portów morskich i obiektów portowych wynikających z intermodalnego położenia portów, łączenia różnorodnych środowisk fizycznych, a szczególnie masowości zjawisk gospodarczych mogących implikować naruszenia międzynarodowych i krajowych norm prawnych. W tym kontekście istotny staje się problem sformułowany w pytaniu: jakie informacje oraz ich celowa ekstrakcja determinują skuteczność działań policji w portach morskich i obiektach portowych?

**Słowa kluczowe:** bezpieczeństwo morskie państwa, bezpieczeństwo portów morskich, działania policji.

## Wstęp

*Międzynarodowy kodeks ochrony statków i obiektów portowych*<sup>2</sup>, obok *Międzynarodowej konwencji o bezpieczeństwie życia na morzu*<sup>3</sup> oraz *Rozporządzenia (WE) w sprawie wzmocnienia ochrony statków i obiektów portowych*<sup>4</sup> jest aktem prawnym stanowiącym podstawowy wyznacznik zasad bezpieczeństwa portów morskich i obiektów portowych. W polskich uwarunkowaniach, z uwzględnieniem zapisów

<sup>1</sup> Praca została wykonana w ramach realizacji projektu pt. *System informacyjno-analityczny wspomagający zarządzanie ryzykiem podczas planowania i realizacji działań Policji*, Nr DOB-BIO7/02/01/2015. Projekt finansowany przez Narodowe Centrum Badań i Rozwoju w ramach konkursu 7/2015 na wykonanie i finansowanie projektów w zakresie badań naukowych lub prac rozwojowych na rzecz obronności i bezpieczeństwa państwa.

<sup>2</sup> *Międzynarodowy kodeks ochrony statków i obiektów portowych*, przyjęty 12 grudnia 2002 r. Rezolucją Nr 2 Konferencji Umawiających się Rządów-Stron Międzynarodowej konwencji o bezpieczeństwie życia na morzu, 1974 (Dz.U. z 2005 r. Nr 120, poz. 1016), zwanym dalej „Kodeksem ISPS”

<sup>3</sup> *Międzynarodowa konwencja o bezpieczeństwie życia na morzu*, sporządzona w Londynie dnia 1 listopada 1974 r. (Dz.U. z 1984 r. Nr 61, poz. 318 i 319 oraz z 2005 r. Nr 120, poz. 1016) zwana dalej „Konwencją SOLAS”.

<sup>4</sup> *Rozporządzenie (WE) nr 725/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 31 marca 2004 r. w sprawie wzmocnienia ochrony statków i obiektów portowych* (Dz.Urz. UE L 129 z 9.04.2004, s. 6; Dz.Urz. UE Polskie wydanie specjalne, rozdz. 7, t. 8, s. 74), zwane dalej „Rozporządzeniem nr 725/2004”.

przytoczonych aktów prawnych, zagadnienia bezpieczeństwa portów morskich i obiektów portowych reguluje ustawa o ochronie żeglugi i portów morskich<sup>5</sup>. Obszar bezpieczeństwa portów morskich i obiektów portowych regulowany jest także wieloma innymi aktami prawnymi o różnej randze i często w szczegółowych i wysublimowanych zakresach bezpieczeństwa. Wynika to z konieczności precyzyjnego prawnego traktowania zagadnień, takich jak np.: bezpieczeństwo fizyczne portów, bezpieczeństwo żeglugi, bezpieczeństwo środowiska naturalnego, w tym środowiska morskiego, ratownictwo, gospodarcze wykorzystanie mórz i oceanów, kontrola celna, kontrola graniczna itp.

Niejednokrotnie poszukiwana odpowiedź na pytanie: ile demokracji, a ile bezpieczeństwa, czy też ile swobody gospodarczej, a ile bezpieczeństwa, czy w końcu ogólnie ile wolności, a ile jej ograniczeń w imię bezpieczeństwa dotyczy również portów morskich i obiektów portowych.

Porty morskie stanowią szczególnego rodzaju podmiot, w obrębie którego łączą się zjawiska charakterystyczne dla obszaru zarówno morskiego, jak i lądowego. Stanowią skupisko relacji gospodarczych, politycznych, militarnych i innych, których harmonijne koegzystowanie wymaga przestrzegania określonych zasad, z reguły definiowanych w aktach prawnych, oraz zdolności i sprawności organizacyjnych. Szczególnie uwidacznia się to, kiedy potencjał zagrożeń przekracza możliwości organicznych służb przeznaczonych do sprawowania ochrony nad funkcjonowaniem portów, a także wówczas, kiedy już opracowane plany ochrony portu morskiego zderzają się z okolicznościami przekraczającymi wcześniej przewidywane możliwości połączonych potencjałów organicznych portu oraz współpracujących z nimi podmiotów zewnętrznych<sup>6</sup>.

## Wielowymiarowy charakter portów morskich

Ustawa o portach i przystaniach morskich<sup>7</sup> definiuje port jako akweny i grunty oraz związaną z nimi infrastrukturę portową znajdującą się w granicach portu. Ponadto ta sama ustawa wskazuje, że portami o podstawowym znaczeniu dla gospodarki narodowej są porty morskie w Gdańsku, Gdyni, Szczecinie i Świnoujściu. Ponadto jako porty, na obszarze których znajdują się obiekty portowe w rozumieniu Kodeksu ISPS, można zakwalifikować porty morskie w Policach, Stepnicy, Łebie, Władysławowie, Darłowie, Kołobrzegu, Ustce i Elblągu. Geograficzne rozmieszczenie polskich portów morskich wraz z określeniem odpowiedzialności urzędów morskich zawiera rys. 1. Natomiast ustawa o ochronie żeglugi i portów morskich

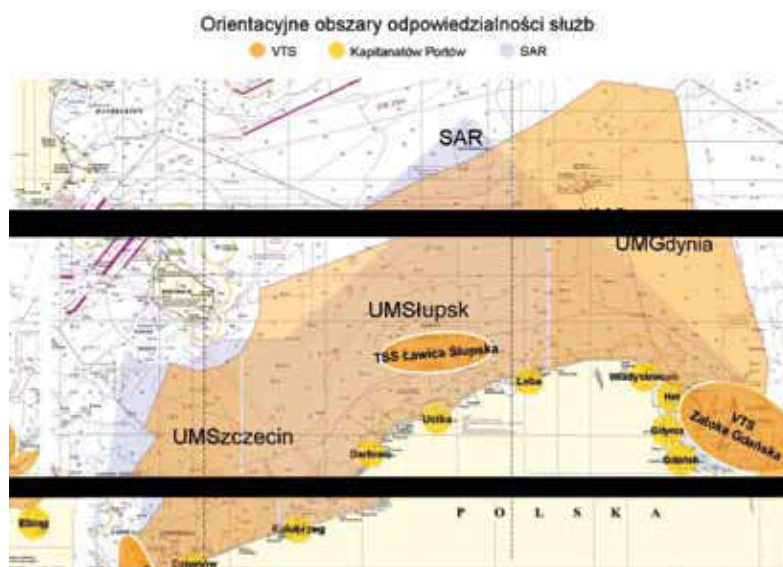
<sup>5</sup> Ustawa z dnia 4 września 2008 r. o ochronie żeglugi i portów morskich, Dz.U. z 2088 Nr 171, poz. 1055.

<sup>6</sup> W niniejszym opracowaniu w części dotyczącej uwarunkowań międzynarodowych regulacji bezpieczeństwa morskiego i bezpieczeństwa żeglugi oraz klasyfikacji portów wykorzystano treści prezentowane [w:] J. Teska, *Wybrane uwarunkowania ochrony portów morskich i obiektów portowych*, „Zeszyty Naukowe AMW” nr 186A (2011), Gdynia 2011.

<sup>7</sup> Ustawa z dnia 20 grudnia 1996 r. o portach i przystaniach morskich (tekst pierwotny: Dz.U. 1997 r. Nr 9, poz. 44) (tekst jednolity: Dz.U. 2002 r. Nr 110, poz. 967) (tekst jednolity: Dz.U. 2010 r. Nr 33, poz. 179).

w art. 1 ust. 1 pkt 2 doprecyzowuje, że infrastruktura portowa to obszar, na którym znajduje się jeden lub więcej obiektów potowych objętych postanowieniami Kodeksu ISPS, rozporządzenia nr 725/2004 lub samej ustawy. Analizując przytoczone akty prawne, możemy zaryzykować sprecyzowanie definicji portu morskiego na użytek niniejszego opracowania i stwierdzić, że port morski stanowi celowo przygotowany komercyjny podmiot łączący środowisko morskie i lądowe umożliwiające realizację zadań handlowych, pasażerskich, sportowych, turystycznych i rekreacyjnych w warunkach swobody gospodarczej, z uwzględnieniem bezpieczeństwa obrotu, lub innych ważnych interesów zarządzających portem bądź jego beneficjentów.

Spotykane w literaturze klasyfikacje portów morskich najczęściej odwołują się do kryterium ich funkcji bądź cech charakterystycznych. Przykładowy podział portów odzwierciedla tabela 1, która umożliwia także doprecyzowanie zadań portu morskiego. Jest to istotne z punktu widzenia niniejszego opracowania, gdyż w zależności od rodzaju realizowanej działalności portu należy uwzględniać stosowne przepisy, choćby z obszaru bezpieczeństwa fitosanitarnego. Na przykładzie polskich portów morskich można wskazać, że rzadko mamy do czynienia z portami o jednorodnym (homogenicznym) przeznaczeniu. Przeważnie są to porty o mieszanych funkcjach, zazwyczaj osobowo-towarowych z uwzględnieniem aspektów ruchu granicznego, gdyż zwykle port morski stanowi miejsce weryfikacji pasażerów i towarów – zarówno tych, jakie państwo portu akceptuje, jak i tych, które państwo portu stara się eliminować ze względu na stwarzane zagrożenia. Szczególnego znaczenia nabiera ten problem dla morskich państw granicznych, które sprawują funkcje kontrolne, również w imieniu całej Unii Europejskiej.



Rys. 1. Usytuowanie polskich portów morskich i służb Krajowego Systemu Bezpieczeństwa Morskiego

Źródło: Urząd Morski w Gdyni

Tabela 1. Wybrane klasyfikacje portów morskich<sup>8</sup>

Główne przeznaczenie / funkcje portów	Technika budowy
<ul style="list-style-type: none"> <li>– handlowe (<i>commercial port</i>)</li> <li>– przemysłowe (<i>industrial port</i>)</li> <li>– pasażerskie (<i>passenger port</i>)</li> <li>– rybackie (<i>fishing harbour</i>)</li> <li>– jachtowe (<i>yacht port</i>)</li> <li>– wojenne (<i>naval port</i>)</li> </ul> <p>Pierwsze cztery rodzaje występują zwykle jako powiązane ze sobą przestrzennie obszary dużego portu.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– otwarte (<i>open port</i>)</li> <li>– zamknięte / dokowe (<i>dock harbour</i>)</li> <li>– pirsowe / molowe</li> <li>– kejoye (<i>quay port</i>)</li> </ul>
Zakres działalności	Stan techniczno-organizacyjny / stopień przystosowania do obsługi ładunków i środków transportowych
<ul style="list-style-type: none"> <li>– dyspozycyjno-rozdzielcze</li> <li>– przelotowe</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– uniwersalne</li> <li>– specjalistyczne</li> </ul>
Warunki nawigacyjne	Warunki naturalne
<ul style="list-style-type: none"> <li>– pływowe (<i>tidal harbour</i>) i bezpływowe (<i>non-tidal port</i>) – w zasięgu pływów morskich o znacznej amplitudzie</li> <li>– zamarzające (<i>ice port</i>) i niezamarzające (<i>ice-free port</i>)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– naturalne (<i>natural port</i>)</li> <li>– sztuczne (<i>artificial port</i>)</li> </ul>

### Przesłanki ochrony portów morskich i obiektów portowych oraz wzmacniania tego procesu

Port morski stanowi bramę państwa, poprzez którą na obszar celny dostają się towary z zagranicy, dokonywany jest eksport i tranzyt towarów do innych państw, a także mamy do czynienia z wszelką możliwą konfiguracją ruchu osobowego. Otwartość rynków, znoszenie w coraz większym zakresie ograniczeń celnych i innych instrumentów polityki handlowej, ale również minimalizowanie formalności w ruchu osobowym dotyczy zasadniczo państw tworzących różne formy integracji gospodarczej<sup>9</sup>. Niestety zmienność uwarunkowań międzynarodowych przyhamowała wspomniane procesy bądź wymusiła konieczność weryfikacji liberalnych zasad przepływu towarów, usług, kapitału i pracy. W związku z tym wszelkiego rodzaju przejawy działalności terrorystycznej, przestępczości gospodarczej i kryminalnej, ale także zagrożenia wynikające z niestabilności środowiska naturalnego, a często świadomego jego naruszania stanowią obszary bezpośredniego niebezpieczeństwa

<sup>8</sup> K. Misztal, S. Szwankowski, *Organizacja i eksploatacja portów morskich*, Wyd. UG, Gdańsk 2001.

<sup>9</sup> W zależności od stopnia integracji rozróżniamy strefy wolnego handlu, unie celne, unie monetarne i unie gospodarcze.

dla portów morskich i obiektów portowych. Najczęściej ze względu na charakter niebezpieczeństwa dzielimy je na:

- ekonomiczne (gospodarcze),
- polityczne,
- porządku publicznego,
- cywilizacyjne (w tym ekologiczne),
- wojenne (militarne) i inne.

Ponadto ochrona portów morskich i obiektów portowych wymuszona jest skalą obrotu gospodarczego, jaki odbywa się poprzez integrujące „gardła”, jakimi są porty. W zdecydowanej większości transport towarów ma miejsce drogą morską (zwłaszcza międzykontynentalnych). Z jednej strony wynika to z relatywnie niskich kosztów, jakie generuje transport morski, a z drugiej strony jest to konsekwencja globalizacji i internacjonalizacji gospodarki.

Należy domniemać, że wraz ze wzrostem gospodarczym Polski oraz coraz większą drożnością europejskich kanałów transportowych również wykorzystanie polskich portów morskich będzie wzrastać. Na potwierdzenie tego warto wspomnieć, że w najbardziej dynamicznym okresie gospodarczym ostatnich lat, jedynie w latach 2005-2008 liczba statków, jakie obsługiwały polskie porty, wzrosła o blisko 25%, a obroty kontenerami liczonymi ogółem wzrosły blisko o 75%. W roku 2015 wg wskazań Głównego Urzędu Statystycznego obroty ładunkowe w portach morskich wyniosły 69,7 mln ton, tj. o 1,4% więcej niż w 2014 r., z czego obroty w porcie Gdańsk stanowiły 45,4%, Gdynia – 22,3%, Świnoujście – 16,9%, Szczecin – 11,9%, Police – 2,5%, a w pozostałych portach – 1%.

Wzrost obrotów w 2015 r. odnotowano w następujących portach: Stepnica – czterokrotny, Darłowo – prawie trzykrotny, Gdańsk – o 10,3%, Szczecin – o 1,6%. Spadek obrotów ładunkowych w porównaniu z rokiem poprzednim wystąpił w Ustce – o 87%, Elblągu – o 42,5%, Kołobrzegu – o 23,4%, Gdyni – o 8,5%, Świnoujściu – o 5,6% i Policach – o 1,5%.

W 2015 r. krajowy obrót morski wyniósł 1,3 mln ton (o 74,1% więcej niż w roku poprzednim) i stanowił 1,8% obrotów ogółem. W międzynarodowym obrocie morskim przeładowano łącznie 68,5 mln ton ładunków (98,2% obrotów ogółem), tj. o 0,7% więcej niż w 2014 r.

Promami przetransportowano 10,2% ładunków międzynarodowego obrotu morskiego, z tego w relacji z portem w Świnoujściu przewieziono 73,8% ładunków transportowanych promami, Gdyni – odpowiednio 24% oraz Gdańsku – 2,2%. Większość promowych przewozów ładunków zrealizowano w relacji ze szwedzkimi portami Trelleborg (38,0%), Ystad (35,8%) oraz Karlskrona (23,9%).

W 2015 r. w ruchu międzynarodowym udział w łącznych obrotach ładunkowych polskich portów przedstawiał się następująco: z krajami europejskimi 74,8% międzynarodowych obrotów (w tym z krajami Unii Europejskiej – 55,1%), z Azją – 10,4%, Afryką – 8,1%, Ameryką Środkową i Południową – 3,8%, Ameryką Północną – 2,3%. W 2015 r. udział ładunków przywożonych z zagranicy w obrotach

międzynarodowych osiągnął poziom 57,3%, a udział ładunków wywożonych – 42,7%. Najwięcej ładunków przywieziono z Rosji (25,1%), Szwecji (11,6%), Niemiec (8,4%) i Norwegii (6,1%), natomiast wywieziono – do Szwecji (16,9%), Niemiec (14,9%), Holandii (14,3%) i Wielkiej Brytanii (6,7%)<sup>10</sup>.

### **Prawne uwarunkowania ochrony portów morskich i obiektów portowych**

Biorąc pod uwagę okoliczności determinowane charakterystyką środowiska morskiego, cechami charakterystycznymi żeglugi oraz rynkowymi wymogami, Międzynarodowa Organizacja Morska (IMO) najpierw w Międzynarodowej konwencji o bezpieczeństwie życia na morzu z 1944 r., a następnie poprzez poprawki uchwalone do niej 13 grudnia 2002 r. podjęła próbę prawnego uregulowania między innymi zagadnień ochrony portów morskich i obiektów portowych. Oczywiście wspomniana konwencja zajmuje się także zagadnieniami dotyczącymi: bezpieczeństwa żeglugi, identyfikacji statku, historii statku, wymogami wobec armatorów, uprawnieniami kapitana, kontroli statku i wieloma innymi, mającymi pośredni (a często i bezpośredni) wpływ na zakres i jakość ochrony portów morskich i obszarów portowych. Niemniej biorąc pod uwagę złożoność problemu bezpieczeństwa, należy stwierdzić, że Kodeks ISPS oraz Konwencja SOLAS odwołują się do zagadnień ochrony portów morskich i obiektów portowych ściśle jedynie w relacji statek/port. Natomiast inne obszary zagrożeń, zwłaszcza o charakterze militarnym, które determinują bezpieczeństwo portów i obiektów portowych, IMO odłożyła do dalszych prac.

Przechodząc na grunt prawa krajowego, wspomniana wcześniej ustawa o ochronie żeglugi i portów morskich w rozdziale 4 wskazuje na elementy postępowania organów zarządzających portami w zakresie ochrony portów morskich oraz obiektów portowych. Postępowanie to powinno rozpocząć się od sporządzenia wiarygodnej oceny stanu ochrony portu, która z kolei stanowi podstawę do sporządzenia planu ochrony portu. Ocena stanu ochrony portu powinna uwzględniać specyfikę różnych części portu, a także obszarów przyległych do nich, oraz ocenę stanu ochrony obiektów portowych znajdujących się w jego granicach. W przypadku gdy port graniczy z portem wojennym, plan ochrony portu wymaga również uzgodnienia z dowódcą Marynarki Wojennej Rzeczypospolitej Polskiej w zakresie wzajemnego funkcjonowania planów ochrony. Natomiast w przypadku gdy na obszarze portu został określony terytorialny zasięg morskiego przejścia granicznego, plan ochrony portu wymaga również uzgodnienia z właściwym terytorialnie komendantem oddziału Straży Granicznej w zakresie funkcjonowania morskiego przejścia granicznego. Ocenę stanu ochrony i plan ochrony portu uzgadnia się z właściwym

<sup>10</sup> Raport GUS, za „Puls Biznesu” z 27 kwietnia 2016 r., GUS: obroty ładunkowe w polskich portach wzrosły w 2015 r., <http://www.pb.pl/4431546,5536,gus-obroty-ladunkowe-w-polskich-portach-wzrosly-w-2015-r>

terytorialnie wojewodą, w zakresie zadań wynikających z art. 22 ustawy z dnia 23 stycznia 2009 r. o wojewodzie i administracji rządowej w województwie<sup>11</sup>. Następnie ocenę stanu ochrony i plan ochrony portu zatwierdza, w drodze decyzji administracyjnej, minister właściwy do spraw gospodarki morskiej w porozumieniu z ministrem właściwym do spraw wewnętrznych. Należy dodatkowo podkreślić, że zawartość oceny stanu ochrony portu i plan ochrony portu podlegają ochronie przed nieuprawnionym dostępem lub ujawnieniem.

Bardzo podobnie wygląda postępowanie w przypadku obiektów portowych, przy czym ocenę stanu ochrony obiektu portowego i plan ochrony obiektu portowego przygotowuje się dla każdego obiektu portowego oddzielnie. Plan ochrony obiektu portowego zatwierdza, w drodze decyzji administracyjnej:

- minister właściwy do spraw gospodarki morskiej – jeżeli plan ochrony obiektu portowego został sporządzony przez dyrektora urzędu morskiego;
- dyrektor właściwego urzędu morskiego – dla pozostałych obiektów portowych usytuowanych w jego terytorialnym zakresie działania.

Ocena stanu ochrony portu powinna obejmować co najmniej:

- określenie i ocenę ważnych składników majątku i infrastruktury, które powinny być chronione;
- określenie potencjalnych zagrożeń składników majątku i infrastruktury oraz prawdopodobieństwo ich wystąpienia w celu ustanowienia środków ochrony i ustalenia kolejności ich użycia;
- określenie, wybór i ustalenie kolejności użycia środków przeciwdziałania oraz poziom ich skuteczności w zależności od stopnia zagrożenia;
- określenie słabych punktów, z uwzględnieniem czynnika ludzkiego, w infrastrukturze, a także zasady postępowania i procedury.

W związku z tym ocena stanu ochrony powinna zawierać:

- określenie wszystkich obszarów istotnych z punktu widzenia ochrony, z uwzględnieniem ich granic;
- określenie istotnych zagadnień w zakresie ochrony wynikających z oddziaływania między środkami ochrony obiektów portowych a środkami ochrony portu;
- określenie, którzy pracownicy portu ze względu na wykonywane obowiązki zostaną poddani podstawowemu postępowaniu sprawdzającemu lub którzy powinni uzyskać poświadczenia bezpieczeństwa stosownie do przepisów o ochronie informacji niejawnych;
- określenie, w razie potrzeby, podziału portu na sektory według prawdopodobieństwa zajścia zdarzeń naruszających ochronę. Poszczególne obszary będą oceniane nie tylko jako potencjalne cele bezpośredniego ataku, lecz także jako potencjalne drogi przejścia na wypadek zaatakowania obszarów sąsiednich;

<sup>11</sup> Ustawa z dnia 23 stycznia 2009 r. o wojewodzie i administracji rządowej w województwie (Dz.U. z 2009 r. Nr 31, poz. 206, z późn. zm.).

- określenie zmienności zagrożeń, np. związanych ze zmianą sezonu;
- określenie charakterystycznych właściwości każdego sektora, takich jak: lokalizacja, dostęp, zasilanie, system komunikacyjny, własność i użytkownicy oraz inne elementy istotne z punktu widzenia ochrony;
- określenie prawdopodobnych scenariuszy zagrożeń portu. Celem zidentyfikowanego zagrożenia może być cały port lub poszczególne części jego infrastruktury, ładunek, bagaż, ludzie lub środki transportu w obrębie portu;
- określenie skutków właściwych dla danego scenariusza wystąpienia zagrożenia. Skutki mogą dotyczyć jednego lub większej liczby sektorów, przy czym określa się zarówno skutki bezpośrednie, jak i pośrednie; szczególną uwagę należy zwrócić na ryzyko wystąpienia strat w ludziach;
- określenie możliwości wystąpienia eskalacji zdarzeń naruszających ochronę;
- określenie podatności na zagrożenia każdego z sektorów;
- określenie wszystkich istotnych aspektów organizacyjnych niezbędnych do zapewnienia kompleksowej ochrony portu, w tym określenie zakresów kompetencji organów i podmiotów odpowiedzialnych za ochronę, wskazanie obowiązujących przepisów i istniejących procedur;
- określenie słabych punktów związanych z aspektami organizacyjnymi, prawnymi i proceduralnymi, istotnych z punktu widzenia konieczności zapewnienia kompleksowej ochrony portu;
- określenie środków, procedur i działań mających na celu wyeliminowanie ryzyka wystąpienia krytycznych słabych punktów. Należy zwrócić uwagę na potrzebę kontroli dostępu oraz środki kontroli dostępu lub ograniczenia dostępu, dotyczące całego portu lub jego sektorów, w szczególności na identyfikację pasażerów, pracowników portu oraz innych pracowników, gości i członków załóg statków, a także na wymogi monitorowania sektorów i prowadzonej działalności oraz kontrolę ładunku i bagażu;
- określenie, w jaki sposób wzmocnić środki, procedury oraz działania w przypadku wprowadzenia wyższego poziomu ochrony;
- określenie szczegółowych zasad postępowania w odniesieniu do zidentyfikowanych zagrożeń ochrony, takich jak „podejrzane”: ładunek, bagaż, zapasy paliwa lub żywności, osoby, paczki niewiadomego pochodzenia, oraz realnych zagrożeń (np. bomb). Zasady te powinny określać wymagania w zakresie weryfikacji takiego zagrożenia w miejscu jego wykrycia oraz po przetransportowaniu źródła zagrożenia w bezpieczne miejsce;
- określenie środków, procedur i działań mających na celu ograniczenie i złagodzenie skutków zagrożeń ochrony portu;
- określenie podziału zadań umożliwiających właściwe i poprawne wdrożenie środków, procedur i działań;
- analizę innych istniejących planów ochrony, określenie wzajemnych relacji pomiędzy rozwiązaniami zawartymi w tych planach oraz analizę oddziaływania z innymi środkami ochrony portu. Należy zwrócić uwagę również



na środki i procedury przewidziane w innych planach reagowania (np. plan reagowania na wyciek ropy, plan reagowania w razie wypadku w porcie, plan na wypadek interwencji medycznej, plan reagowania w razie katastrofy nuklearnej itd.);

- określenie wymagań w zakresie wzajemnej komunikacji niezbędnych do prawidłowego wdrożenia środków i procedur;
- określenie środków mających zapewnić ochronę przed ujawnieniem informacji istotnych z punktu widzenia ochrony;
- określenie, jakie informacje muszą zostać udostępnione wszystkim stronom bezpośrednio zaangażowanym, a także, w razie potrzeby, opinii publicznej.

Ustawa o ochronie żeglugi i portów morskich nakazuje, aby elementami planu ochrony portu były zagadnienia o charakterze ogólnym oraz szczegółowe aspekty planu. Do tych pierwszych można zaliczyć:

- definiowanie wszystkich sektorów istotnych z punktu widzenia ochrony portu;
- określenie poszczególnych sektorów z uwzględnieniem stanu ich istotności, koniecznych środków ochrony oraz z uwzględnieniem miejsc styku poszczególnych sektorów określonych w ocenie stanu ochrony portu;
- wymagania w zakresie koordynacji środków ochrony dla sektorów różniących się w zakresie wymaganej ochrony;
- określenie różnych środków ochrony w odniesieniu do różnych sektorów, zmieniających się poziomów ochrony oraz pozyskanych informacji o potencjalnym zagrożeniu;
- określenie struktury organizacyjnej ochrony portu.

Natomiast szczegółowe aspekty planu ochrony portu powinny zawierać:

- wymagania dotyczące dostępu. Wszystkie wymagania i poziomy ochrony zostaną kompleksowo włączone do planu ochrony portu;
- wymagania w zakresie kontroli dokumentów tożsamości, bagażu i ładunku;
- zasady łączności z organami współdziałającymi;
- połączenie systemu informacyjnego portu z systemami informacyjnymi organów i służb współdziałających;
- procedury i środki dotyczące postępowania z „podejrzanymi”: ładunkiem, bagażem, zapasami paliwa lub żywności, osobami, w tym wyznaczenie obszaru chronionego oraz inne zidentyfikowane zagrożenia ochrony;
- wymagania dotyczące sektorów lub działalności w obrębie sektorów;
- stosowane oznakowanie;
- obszary, w których stosuje się wymagania dotyczące dostępu lub kontroli;
- zasady komunikacji, w tym komunikacji niejawnej, oraz poświadczenia bezpieczeństwa;
- jasne wymagania dotyczące przekazywania oficerowi ochrony portu lub organowi ochrony portu raportów o wszystkich naruszeniach ochrony;

- rozwiązania przewidziane w innych planach oraz stosowane i obowiązujące w porcie inne działania zapobiegawcze i kontrolne;
- wzajemne oddziaływanie i koordynację z innymi planami reagowania i planami awaryjnymi;
- wymogi dotyczące szkoleń i ćwiczeń;
- organizację eksploatacyjną ochrony portu i procedury robocze;
- organizację w zakresie ochrony portu, podział zadań i procedury robocze;
- zasady koordynacji z oficerami ochrony obiektów portowych i statków;
- dane dotyczące jednostki ochrony portu, w tym:
  - stan etatowy,
  - rodzaj i ilość uzbrojenia i amunicji,
  - sposób zabezpieczenia broni i amunicji;
- dane dotyczące rodzaju zabezpieczeń technicznych;
- zasady organizacji i wykonywania ochrony;
- procedury przyjmowania i aktualizacji planu ochrony portu<sup>12</sup>.

Oprócz czynników zawartych w wyżej wymienionej ocenie należy dokonać identyfikacji składników majątku i jego struktury w portach i wziąć pod uwagę oraz udokumentować następujące elementy:

- składniki majątku o decydującym znaczeniu;
- infrastrukturę krytyczną znajdującą się na terenie obiektu portowego lub na terenie przyległym, która w przypadku zniszczenia może spowodować zagrożenie dla eksploatacji obiektu portowego;
- składniki majątku znajdujące się na terenie przyległym do obiektu portowego, które w przypadku zniszczenia mogą wyrządzić szkodę w obiekcie portowym lub mogą zostać wykorzystane do wyrządzenia szkody w obiekcie portowym;
- symbole narodowe lub inne znaki znajdujące się na terenie obiektu portowego lub na terenie przyległym, które w przypadku zaatakowania mogą negatywnie wpłynąć na eksploatację obiektu portowego;
- obszary, które mogą zostać wykorzystane do niedozwolonej obserwacji obiektu portowego;
- obszary przyległe do obiektu portowego, które mogą zostać wykorzystane do odwrócenia uwagi od ochrony obiektu portowego.

Opracowując ocenę ochrony obiektu portowego, należy przeprowadzić konsultacje z kierownictwem zarządu obiektu portowego oraz portu i przedsiębiorstw zlokalizowanych na terenie portu. Szczególnie ważne są konsultacje z przedsiębiorstwami bezpośrednio związanymi z obsługą zagranicznego obrotu towarowego, morskiego ruchu pasażerskiego oraz statków zawijających do portu. Ponadto należy

<sup>12</sup> A. Tubielewicz, M. Forkiewicz, K. Tubielewicz, P. Kowalczyk, *Koncepcja oceny stanu ochrony obiektu portowego*, Raport nr 1 z projektu rozwojowego *Model zarządzania kryzysowego bezpieczeństwem na obszarach portów morskich*, Politechnika Gdańska, Gdańsk 2009.

nawiązać kontakt z lokalnymi organami administracji morskiej, egzekucji prawa oraz właściwymi urzędnikami instytucji i służb rządowych w zakresie:

- aktualnych zagrożeń dla obiektu portowego oraz mogących wystąpić potencjalnie;
- wszelkich aspektów obiektu portowego, włączając w to ruch statków z wykorzystaniem obiektu, które prawdopodobnie mogą stać się celem ataku;
- konsekwencji ataku na obiekt portowy powodujących ofiary śmiertelne, zniszczenie mienia, zakłócenia gospodarcze, włączając zakłócenia w systemie transportowym;
- zdolności operacyjnej oraz zamiarów osób zamierzających przeprowadzić taki atak, a także rodzajów możliwych ataków na obiekt portowy<sup>13</sup>.

Stan systemu bezpieczeństwa portów morskich i obiektów portowych stanowi wypadkową współdziałania systemów i kooperacji struktur podmiotów specjalistycznych, do których na polskich obszarach morskich można zliczyć: System Bezpieczeństwa Żeglugi realizowany głównie przez urzędy morskie, a w zakresie serwisu informacji nawigacyjnej przez Biuro Hydrograficzne MW RP, System Ratownictwa Morskiego realizowany przez Morską Służbę Poszukiwania i Ratownictwa Morskiego-SAR, System Ochrony Środowiska Morskiego stworzony przez urzędy morskie oraz Morską Służbę Zwalczania Zagrożeń i Zanieczyszczeń Środowiska Morskiego oraz Zintegrowany System Obserwacji<sup>14</sup>. Oczywiście realizacja celów tego systemu bezpieczeństwa na morzu, którego częścią jest system bezpieczeństwa portów morskich i obiektów portowych, odbywa się poprzez określone czynności charakterystyczne dla wymienionych systemów. Do czynności tych zaliczyć można między innymi:

- monitorowanie zgodności ruchu statków z przepisami systemów nadzoru ruchu statków (VTS<sup>15</sup>);
- zbieranie i udostępnianie danych o towarach niebezpiecznych oraz pasażerach przewożonych na statkach morskich;
- monitorowanie statków stanowiących zagrożenie dla żeglugi, bezpieczeństwa morskiego i środowiska oraz odbieranie raportów o wypadkach i katastrofach na morzu;
- monitorowanie działań związanych z akcjami kryzysowymi oraz wypadkami lub katastrofami na morzu;
- koordynację operacji morskich i żeglugi w przypadku złych warunków pogodowych;

<sup>13</sup> M. Kozub, *Strategiczne myślenie o bezpieczeństwie przyszłości. Paradygmat starych i nowych zagrożeń*, [w:] M. Włodarczyk, A. Marjański, *Bezpieczeństwo i zarządzanie kryzysowe – aktualne wyzwania. Przedsiębiorczość i zarządzanie*, t. X, z. 5, Łódź 2009.

<sup>14</sup> K. Kubiak, A. Makowski, P. Mickiewicz, *Polska wobec zagrożenia terroryzmem morskim*, Wydawnictwo Trio, Warszawa 2005, s. 162.

<sup>15</sup> VTS (Vessel Traffic Service) – *Służba kontroli ruchu* – System kontroli ruchu statków w rejonach, gdzie natężenie ruchu, skupienie dużej liczby jednostek w wąskich przejściach lub obecność niebezpieczeństw nawigacyjnych stwarza duże zagrożenie kolizji lub wejścia na mieliznę. VTS jest ustanawiany przez organ administracji państwa w celu poprawy bezpieczeństwa żeglugi, ochrony środowiska naturalnego i usprawnienia ruchu statków.

- nadzór bezpieczeństwa morskiego związanego z badaniami oraz rozpoznawaniem i eksploatacją zasobów mineralnych dna morskiego;
- stworzenie systemu wczesnego ostrzegania w obszarach morskich RP i systemu monitorowania ochrony portów morskich;
- utworzenie miejsc schronienia dla statków tego wymagających lub stwarzających zagrożenie<sup>16</sup>.

Dokonując zarówno oceny portu i oceny obiektu portowego, a także przygotowując adekwatne plany ochrony, należy uwzględnić konieczność relatywnego postępowania według przewidywanych przez kodeks ISPS poziomów ochrony. Pierwszy poziom ochrony, tzw. normalny, to poziom, przy którym statki i obiekty portowe działają normalnie i dla którego w każdym czasie będą utrzymywane minimalne środki ochrony wynikające z planu ochrony. Drugi poziom ochrony, określany jako podwyższony, to poziom mający zastosowanie tak długo, jak długo istnieje podwyższone ryzyko zajścia zdarzenia naruszającego ochronę i dla którego przez określony czas będą utrzymywane odpowiednie dodatkowe środki ochrony wynikające z planu ochrony. Trzeci poziom ochrony, określany jako wyjątkowy, to poziom mający zastosowanie przez okres, w którym występuje prawdopodobne lub bezpośrednie ryzyko zajścia zdarzenia naruszającego ochronę, przy czym identyfikacja konkretnego celu ataku może nie być możliwa. Poziom ochrony 3. wymaga dodatkowego utrzymywania w ograniczonym czasie środków ochrony wynikającego z planu ochrony. Odczytując zapisy ISPS w sposób literalny, można dojść do wniosku, że obiektem portowym jest cały port. Jednak jak wskazuje praktyka, zarządzający portem, posługując się kryteriami struktury przeładunków, funkcjonalności różnych obszarów portów, kryterium własności czy też względami ekonomicznymi, dokonują podziału portu na obszary portowe, co determinuje spadek kosztów ochrony i angażowania sił i środków. Na przykład w porcie gdańskim wyróżniono dwanaście stacjonarnych obiektów portowych i jeden ruchomy (obejmuje małe jednostki – flotę pomocniczą), dzięki czemu w przypadku wystąpienia określonych okoliczności naruszających bezpieczeństwo uaktywnia się stosowne siły i środki wynikające z planu ochrony dla danego poziomu ochrony wybranego obiektu portowego lub kilku obiektów portowych, a nie dla całości portu<sup>17</sup>.

## Policja w porcie morskim

Biorąc pod uwagę prezentowane powyżej charakterystyki portu morskiego, a zwłaszcza analizę uwarunkowań jego bezpieczeństwa, można wyróżnić bezpieczeństwo portu morskiego jako stricte podmiotu bezpieczeństwa morskiego oraz bezpieczeństwo portu morskiego jako elementu infrastruktury miasta portowego

<sup>16</sup> K. Kubiak, A. Makowski, P. Mickiewicz, *Polska wobec zagrożenia terroryzmem morskim*, Wydawnictwo Trio, Warszawa 2005, s. 162.

<sup>17</sup> *Kodeks ISPS – bezpieczeństwo bez utrudnień w pracy portu*, wywiad z D. Biernackim, głównym oficerem bezpieczeństwa Zarządu Morskiego Portu Gdańsk S.A., „Namiary na Morze i Handel”, nr 14-15/635.

determinowanego zagrożeniami od strony morza, zagrożeniami implikowanymi niepożądanymi skutkami czynności wykonywanych w portach i obiektach portowych oraz uwarunkowanymi czynnikami destabilizującymi potencjał bezpieczeństwa od strony lądu. Zasadniczo przeciwdziałanie zagrożeniom w dwu ostatnich obszarach, jeżeli przekracza potencjał podmiotów organicznych portu lub kiedy mamy do czynienia z naruszeniem porządku publicznego lub innymi przejawami z obszaru Kodeksu wykroczeń lub Kodeksu karnego, trudno sobie wyobrazić przywracanie akceptowalnego stanu bezpieczeństwa bez udziału policji. Funkcje policyjne wobec zagrożeń od strony morza realizuje Straż Graniczna, a szczególnie jej Morski Oddział.

Policja jako umundurowana i uzbrojona formacja służąca społeczeństwu i przeznaczona do ochrony bezpieczeństwa ludzi oraz utrzymania bezpieczeństwa i porządku publicznego realizuje, zgodnie z ustawą o Policji<sup>18</sup>, między innymi takie zadania jak:

- ochrona życia i zdrowia ludzi oraz mienia przed bezprawnymi zamachami naruszającymi te dobra;
- ochrona bezpieczeństwa i porządku publicznego, w tym zapewnienie spokoju w miejscach publicznych oraz w środkach publicznego transportu i komunikacji publicznej, w ruchu drogowym i na wodach przeznaczonych do powszechnego korzystania.

Natomiast centralnym organem administracji rządowej, właściwym w sprawach ochrony bezpieczeństwa ludzi oraz utrzymania bezpieczeństwa i porządku publicznego, jest Komendant Główny Policji, podległy ministrowi właściwemu do spraw wewnętrznych<sup>19</sup>, i jest on przełożonym wszystkich funkcjonariuszy Policji<sup>20</sup>.

Wszelkie działania funkcjonariuszy Policji powinny uwzględniać zasady określone w przedmiotowym zarządzeniu. Rozwiązania funkcjonalne uwzględniać muszą właściwość rzeczową i terytorialną organów Policji, przestrzeganie skodyfikowanych zasad podejmowania decyzji i wydawania rozkazów oraz zapewniać, między innymi, zdolność struktur Policji do działań uporządkowanych. Na potrzeby niniejszego opracowania należy wspomnieć również o postępowaniu funkcjonariuszy Policji w sytuacjach kryzysowych w rozumieniu regulacji obowiązujących w Policji, z tego względu, że port morski stanowi jeden z wrażliwych elementów powszechnej infrastruktury kryzysowej. Wiodącym aktem prawnym w tym obszarze jest Zarządzenie nr 23 Komendanta Głównego Policji z dnia 24 września 2014 r. w sprawie metod i form przygotowania i realizacji działań Policji w związku ze zdarzeniami kryzysowymi<sup>21</sup>. Definiuje ono pojęcie zdarzenia kryzysowego oraz określa katalog tych zdarzeń.

<sup>18</sup> Ustawa o Policji z dnia 6 kwietnia 1990 r. Dz.U. 1990 nr 30 poz. 179 z późniejszymi zmianami.

<sup>19</sup> Art. 5 ust. 1 Ustawy o Policji z dnia 6 kwietnia 1990 r. Dz.U. 1990 nr 30, poz. 179 z późniejszymi zmianami.

<sup>20</sup> Art. 5 ust. 2 Ustawy o Policji z dnia 6 kwietnia 1990 r. Dz.U. 1990 nr 30, poz. 179 z późniejszymi zmianami.

<sup>21</sup> Zarządzenie nr 23 Komendanta Głównego Policji z dnia 24 września 2014 r. w sprawie metod i form przygotowania i realizacji działań Policji w związku ze zdarzeniami kryzysowymi (Dz.Urz. KGp, poz. 65 z 2014 r. z późniejszymi zmianami).

**Zdarzenie kryzysowe** – zdarzenie spowodowane bezprawnymi zamachami mogącymi spowodować niebezpieczeństwo dla życia lub zdrowia ludzi albo mienia, charakteryzujące się możliwością utraty kontroli przez podmiot odpowiedzialny za stan bezpieczeństwa i porządku publicznego w miejscu zdarzenia albo eskalacji zagrożenia w stopniu wymagającym użycia do ochrony bezpieczeństwa i porządku publicznego policjantów zorganizowanych w oddziały lub pododdziały zwarte<sup>22</sup>.

Nie należy stawiać znaku równości pomiędzy pojęciami **zdarzenie kryzysowe** i **sytuacja kryzysowa**. Trzeba uznać, że sytuacja kryzysowa jest następstwem zdarzenia kryzysowego. Tak więc działania Policji skierowane będą albo na zapobieżenie wystąpieniu zdarzenia kryzysowego, lub na opanowanie sytuacji kryzysowej spowodowanej zaistnieniem takiego zdarzenia<sup>23</sup>.

Skuteczność działania Policji uwarunkowana jest między innymi rodzajem, zakresem i wiarygodnością oraz dostępnością informacji o porcie i czynnikach budujących zagrożenie portu morskiego. Tak jak informacje o samym porcie (jego strukturze, charakterystyce obiektów portowych czy potencjale organicznych podmiotów bezpieczeństwa portu) mogą stanowić historyczny i aktualny stan informacji zgromadzonych w systemach bazodanowych czy dynamicznych systemach informacji o ruchu na morzu i przewożonych towarach, to w okolicznościach celowego naruszenia stanu bezpieczeństwa portu Policja musi się posilkować informacjami zdobywanymi ad hoc na potrzeby określonej akcji bądź operacji policyjnej.

Oczywiście istnieją bazy o określonym zakresie danych, które nie są częścią systemu bezpieczeństwa portu, jednak policja może z nich korzystać na bieżąco w celu podniesienia skuteczności podejmowanych działań na terenie portu morskiego. Decyzja nr 125 (z późn. zm.) Komendanta Głównego Policji z 5 kwietnia 2013 r. w sprawie funkcjonowania Krajowego Systemu Informacyjnego Policji (Dz.Urz. KGP z 2013 r., poz. 28) wprowadziła z dniem 6 kwietnia 2013 r. nowe przepisy Komendanta Głównego Policji regulujące przetwarzanie informacji oraz zasady funkcjonowania KSIP. Decyzja ta wydana została zgodnie z postanowieniami Rozporządzenia Ministra Spraw Wewnętrznych z dnia 31 grudnia 2012 r. w sprawie przetwarzania informacji przez Policję obowiązującego od 5 stycznia 2013 r. Zgodnie z tym rozporządzeniem KSIP jest zestawem zbiorów danych przetwarzanych w systemach teleinformatycznych prowadzonych w Policji „do wykonywania czynności w zakresie pobierania, uzyskiwania, gromadzenia, sprawdzania, przetwarzania i wykorzystywania informacji, w tym danych osobowych, o których mowa w art. 20 ust. 2a i 2b ustawy o Policji”. Nowelizacja Rozporządzenia z dnia 29 września 2015 roku stanowi, że w KSIP „mogą być przetwarzane również informacje, w tym dane osobowe, do których gromadzenia, uzyskiwania i przetwarzania Policja jest uprawniona na podstawie odrębnych ustaw, jeżeli takie przetwarzanie przyczynia się

<sup>22</sup> § 2 ust. 1 pkt 11 Zarządzenia nr 23 Komendanta Głównego Policji z dnia 24 września 2014 r. w sprawie metod i form przygotowania i realizacji działań Policji w związku ze zdarzeniami kryzysowymi, Dz.Urz. KGP, poz. 65 z 2014 r. z późniejszymi zmianami.

<sup>23</sup> M. Stępiński, *Teoretyczne i prawno-organizacyjne uwarunkowania decyzji dowódczych w Policji*, Szczytno 2015, s. 14-16.

do koordynacji informacji oraz efektywniejszej organizacji i realizacji ustawowych zadań Policji w zakresie wykrywania i ścigania sprawców przestępstw oraz zapobiegania przestępczości oraz jej zwalczania, a także ochrony życia i zdrowia ludzi”.

KSIP zawiera takie zasoby jak:

- Policyjny Rejestr Imprez Masowych (PRIM),
- System Ewidencji Wypadków i Kolizji (SEWiK),
- rejestr „Broń”,
- zbiór danych osobowych „Licencja”,
- ewidencja kierowców naruszających przepisy ruchu drogowego.

KSIP to także wymiana informacji ze zbiorami nienależącymi do Policji, takimi jak:

- Centralna Ewidencja Ludności, w tym zbiór PESEL i zbiory meldunkowe,
- Centralna Ewidencja Wydanych i Unieważnionych Paszportów,
- Centralna Ewidencja Pojazdów,
- Centralna Ewidencja Kierowców,
- System Informacyjny Schengen,
- Wizowy System Informacyjny,
- Zintegrowany System Ewidencji Straży Granicznej,
- Centralna Baza Osób Pozbawionych Wolności,
- Krajowy Rejestr Sądowy,
- Krajowy Rejestr Urzędowy Podmiotów Gospodarki Narodowej REGON,
- Europejski System Informacji o Pojazdach i Prawach Jazdy,
- system POBYT, w tym z rejestrami w sprawach małego ruchu granicznego.

Decyzja określa ponadto sposób powiązania informacji przetwarzanych w KSIP z bazami Krajowego Centrum Informacji Kryminalnych oraz Systemem Wspomagania Dowodzenia.

## **Wnioski**

W wyniku wzrastającego znaczenia i roli w realizacji funkcji gospodarczych portów morskich i obiektów portowych infrastruktura portowa oraz podmioty w niej funkcjonujące narażone są na zintensyfikowane oddziaływanie czynników mogących destabilizować pracę portów morskich. Podejmowanie prób wprowadzania powszechnych zasad, których respektowanie może ograniczyć prawdopodobieństwo zagrożeń portów morskich, staje się zatem koniecznością, a nie jedynie zabiegiem usprawniającym organizację portów morskich. Akty prawne, o randze międzynarodowej, co wynika z otwartości korzystania z akwenów morskich, ale również przepisy prawa krajowego, chroniące suwerenny ład poszczególnych państw, muszą być z jednej strony skuteczne i powszechnie akceptowalne w kontekście potrzeby ochrony portów morskich i obiektów portowych, ale przede wszystkim muszą brać pod uwagę główny cel istnienia portów morskich. Zatem budowa sprawnego systemu ochrony portów morskich nie może destabilizować możliwości sprawnej logistycz-

nej, w tym spedycyjnej, obsługi towarów transportowanych drogą morską. Z tego powodu najprawdopodobniej tak kształtowany jest ład prawny, aby równocześnie objąć jego oddziaływaniem wszystkich korzystających z usług instytucji portu oraz zarządzających portami, którym powinno oddać się szerokie kompetencje w zakresie zindywidualizowanej implementacji zapisów konwencji oraz ustaw. Wydaje się, że właśnie od kompetencji i sprawności organizacyjnej zarządzających portami zależy rzetelna i wiarygodna ocena zagrożeń portów morskich i obiektów portowych, a następnie adekwatna budowa planów ochrony portów i konsekwentny dobór kadr oraz systemów szkolenia i ćwiczenia przyjętych założeń bezpieczeństwa portów. Kolejnym czynnikiem warunkującym skuteczność systemów ochrony portów morskich jest odpowiedni dobór osób zarządzających portami, osób odpowiedzialnych za ich bezpieczeństwo. Determinantem o podobnej istotności dla ochrony portów morskich i obiektów portowych wydaje się być tworzenie odpowiedniego klimatu i środowiska rozwoju gospodarki morskiej, w tym portowej.

#### BIBLIOGRAFIA

- [1] *Kodeks ISPS – bezpieczeństwo bez utrudnień w pracy portu*, wywiad z D. Biernackim, głównym oficerem bezpieczeństwa Zarządu Morskiego Portu Gdańsk S.A., „Namiary na Morze i Handel”, nr 14-15/635.
- [2] KUBIAK K., MAKOWSKI A., MICKIEWICZ P., *Polska wobec zagrożenia terroryzmem morskim*, Wydawnictwo Trio, Warszawa 2005.
- [3] *Międzynarodowa konwencja o bezpieczeństwie życia na morzu*, sporządzona w Londynie dnia 1 listopada 1974 r. (Dz.U. z 1984 r. nr 61, poz. 318 i 319 oraz z 2005 r. nr 120, poz. 1016).
- [4] *Międzynarodowy kodeks dla ochrony statków i obiektów portowych*, przyjęty w dniu 12 grudnia 2002 r. Rezolucją nr 2 Konferencji Umawiających się Rządów – Stron Międzynarodowej konwencji o bezpieczeństwie życia na morzu, 1974 (Dz.U. z 2005 r. nr 120, poz. 1016).
- [5] MISZTAŁ K., SZWANKOWSKI S., *Organizacja i eksploatacja portów morskich*, Wyd. UG 2001.
- [6] *Rocznik statystyczny gospodarki morskiej*, pod red. H. Dmochowskiej, Główny Urząd Statystyczny – Urząd Statystyczny w Szczecinie, Warszawa–Szczecin 2010.
- [7] *Rozporządzenie (WE) nr 725/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 31 marca 2004 r. w sprawie wzmocnienia ochrony statków i obiektów portowych* (Dz.Urz. UE L 129 z 09.04.2004, s. 6; Dz.Urz. UE, Polskie wydanie specjalne, rozdz. 7, t. 8, s. 74).
- [8] *Ustawa z dnia 4 września 2008 r. o ochronie żeglugi i portów morskich*, Dz.U. z 2088 nr 171, poz. 1055.
- [9] *Ustawa z dnia 20 grudnia 1996 r. o portach i przystaniach morskich* (tekst pierwotny: Dz.U. 1997 r. nr 9, poz. 44) (tekst jednolity: Dz.U. 2002 r. nr 110, poz. 967) (tekst jednolity: Dz.U. 2010 r. nr 33, poz. 179).
- [10] *Ustawa z dnia 23 stycznia 2009 r. o wojewodzie i administracji rządowej w województwie* (Dz.U. z 2009 r. nr 31, poz. 206, z późn. zm.).



## **THE INFORMATIONAL SUPPORT FOR THE POLICE ACTIVITIES IN THE SEA PORT**

**Abstract.** The aim of the study is to analyze the determinants of the effectiveness of the police activities in the circumstances of materialized threats in ports and port facilities. An additional aim is the presentation of factors influencing security domains of the sea ports and port facilities resulting from localization of the intermodal ports, the connections of a wide variety of physical environments, and especially the mass nature of economic phenomena entailing possible violations of international and national legal standards. In this context, essential problem formulation stems from the question: What information and its deliberate extraction is necessary to determine the effectiveness of the police activities in seaports and port facilities?

**Keywords:** state maritime security, seaport safety, police active.

