"ATTORNEY"®

81-388 Gdynia, ul. Świętojańska 120/1
tel. + 48 (58) 661-45-43, 661-67-22, 661-84-28
fax + 48 (58) 621-03-62, e-mail: attorney@pl-net.pl

Kancelaria Adwokacka
dr Roman Olszewski
Adwokat

Gdynia 2011-02-07

OPINIA PRAWNA

w sprawie skutków likwidacji statku pożarniczego „STRAŻAK 14" Portowej Straży Pożarnej ZMPG S.A. w Gdyni , w kontekście zakładanych przez Urząd Morski w Gdyni zmian par. 15 pkt 2 Zarządzenia porządkowego nr 5 Dyrektora Urzędu Morskiego w Gdyni z dnia 8 października 2002 roku.

Działając na zlecenie Ogólnopolskiego Związku Zawodowego Oficerów i Marynarzy w Gdyni , przedstawiam następujące stanowisko prawne, w odniesieniu do wymienionego w tytule opinii, zagadnienia :

I.Uwagi wstępne.

Autor niniejszego opracowania nie odnosi się w nim do kwestii technicznych ochrony przeciw-pożarowej i ekologicznej na obszarach morskich i w portach. Poza ramami opinii pozostaje możliwość adaptacji holowników na statki pożarnicze i ich przydatność do przejęcia w pełnym zakresie zadań statków pożarniczych. Pominięto tu również ewidentne istnienie poważnych zagrożeń w tym przedmiocie , co powinno być przedmiotem odrębnych merytorycznych analiz , zleconych przez administrację morską w aspekcie zobowiązań międzynarodowych nałożonych na Polskę

II.Kwestia zmiany przepisów par.15 pkt 2 zarządzenia porządkowego nr 5 Dyrektora Urzędu Morskiego w Gdyni z dnia 8 października 2002 roku nie jest nowym problemem.

Przeto niezbędne jest tu krótkie odniesienie się do aspektów natury historycznej problemu zmian przepisów portowych i ostatnich wydarzeń z tym związanych. Moim zdaniem , ze znanych okoliczności faktycznych sprawy wynika, że Urząd Morski w Gdyni, działając bez jakiejkolwiek analizy prawnej i merytorycznej w zakresie zabezpieczenia pożarowego, podejmuje kolejną, dowolną i bezpodstawną próbę obniżenia standardów bezpieczeństwa w portach Gdynia i Gdańsk .

Nie jest znany materiał badawczy, na jakim Urząd Morski opiera swoje oryginalne wizje obligatoryjnej ochrony i walki z zagrożeniami obszarów portowych - morskich w aspekcie *stricte* pożarowym i ekologicznym (ochrona środowiska przed szkodliwymi konsekwencjami transportu / przetwarzania : substancji chemicznych , materiałów niebezpiecznych, sprzętu wojskowego) , w świetle obecnych dość

kategorycznych ,rygorów bezpieczeństwa żeglugi i bezpieczeństwa mieszkańców miast portowych.

Wolą terenowej administracji morskiej jest obecnie zamiar zastąpienia w porcie Gdynia (a docelowo zapewne i w porcie Gdańsk) statków pożarniczych , holownikami , które mają być odpowiednio adaptowane również do pełnienia zadań statków pożarniczych. To cel doraźny, jednak nie ostateczny jeżeli się pamięta o poprzednich krokach gdyńskiej administracji morskiej, w tym zakresie.

W związku ze zdecydowanym protestem Ogólnopolskiego Związku Zawodowego Oficerów i Marynarzy przeciwko tego rodzaju działaniom , dnia 31 stycznia 2011 roku doszło do spotkania w Urzędzie Morskim , pod patronatem **Pani Minister kpt. ż.w. Anny Wypych Namiotko** , „ w sprawie likwidacji statku pożarniczego w Gdyni w kontekście zarządzenia nr 5 Dyrektora Urzędu Morskiego w Gdyni " (*vide : zaproszenie z 18 stycznia 2011 roku*).

Na tym spotkaniu zarówno Dyrektor Urzędu Morskiego , jak i odpowiedzialny za bezpieczeństwo przeciwpożarowe inspektor Bialik **nie** przestawili jakiegokolwiek racjonalnego uzasadnienia (poza brakiem funduszy na remont „Strażaka 14 " - co nie jest kwestią merytoryczną) a ich argumentacja w tym przedmiocie poważnie godzi w zasady logicznego rozumowania.

Podobnie rzecz ma się z wywodem Kapitana Portu Gdynia , który stwierdził , że nie potrzebuje on żadnej ekspertyzy w przedmiocie możliwości i zasadności zastąpienia statków pożarniczych przez holowniki.

Jak widać, dość oryginalne są te wywody ***ex capita*** jakoby likwidacja statków pożarniczych i zastąpienie ich holownikami mogła zapewnić realizację wszystkich funkcji i zadań statków pożarniczych, wymaganych w obowiązującym stanie prawnym.

Jasnego stanowiska nie zaprezentowali przedstawiciele Państwowej Straży Pożarnej. Natomiast Komendant Portowej Straży Pożarnej ZMPG S.A. zaakceptował projekt zmian , także nie uzasadniając merytorycznie swego stanowiska.

III.Próba zmiany zapisów zarządzenia porządkowego nr 5 Dyrektora Urzędu Morskiego w Gdyni z dnia 8 października 2002 roku została podjęta już przez Urząd Morski w Gdyni w roku 2006 . Wówczas zamiarem Dyrektora Urzędu było wyeliminowania asysty statku pożarniczego w porcie przy obsłudze zbiornikowców z ładunkiem niebezpiecznym. Ta próba zakończyła się niepowodzeniem i Dyrektor Urzędu jakby odstąpił ograniczenia zakresu działania statku pożarniczego. Jak się okazało, nie na długo.

Ponowną inicjatywą Urząd Morski w Gdyni wykazał się w 2009 roku. Ze znanej dokumentacji problemu zmian zarządzenia porządkowego w zakresie ograniczania zakresu ochrony przeciwpożarowej i ekologicznej wynika, że już wówczas zaplanowano **obniżenie rygorów** określonych w par.3 pkt 10 i par. 15 Zarządzenia.

Pretekstem do tej zmiany miało być ustalenie innego określenia pojęcia „asysta statku pożarniczego" niż dotychczasowa, przez **ograniczenie zasięgu** asysty oraz **rezygnację** z asysty **statku pożarniczego podczas postoju zbiornikowca.**
Ów zamiar Dyrektora Urzędu Morskiego w Gdyni spotkał się wówczas z wieloma **negatywnymi** i **zdecydowanie krytycznymi** pisemnymi opiniami i wystąpieniami , między innymi, takich instytucji , jak : Zarząd Morskiego Portu Gdańsk S.A. (wystąpienie z dnia 28.02.2006, 15.10.2009), Przedsiębiorstwo Przeładunku Paliw Płynnych „NAFTOPORT" sp. z o.o. (stanowisko z dnia 7.10.2009), Międzyzakładowa Komisja Koordynacyjna Niezależnego Samorządnego Związku Zawodowego „SOLIDARNOŚĆ" (wystąpienie z dnia 28.09.2009), Wolny Związek Zawodowy Pracowników Gospodarki Morskiej przy Zarządzie Morskiego Portu Gdańsk S.A. (wystąpienie z dnia 30.09.2009), Morska Straż Pożarniczo-Ratownicza sp. z o.o. w Gdańsku).
Przeciwko projektowanym zmianom wypowiedział się również Kapitan Portu Gdańsk , precyzując swoje stanowisko w swoim piśmie skierowanym do Urzędu Morskiego w Gdyni.
Argumenty znajdujące się w wymienionych wystąpieniach , kwestionujące te zamierzenia Dyrektora Urzędu Morskiego, były niezwykle poważne i takimi pozostają w dniu dzisiejszym .
Mają one na celu utrzymanie niezbędnych i koniecznych , dotychczasowych standardów bezpieczeństwa żeglugi, bezpieczeństwa ruchu zbiornikowców w portach Gdynia i Gdańsk.
Urząd Morski zrezygnował wówczas z próby nowelizacji wobec tych zdecydowanie negatywnych opinii i stanowisk , zarzucających brak podstaw do obniżenia standardów bezpieczeństwa w portach polskich w zakresie bezpieczeństwa przeciw pożarowego i odstąpienia od asysty statku pożarniczego podczas wejścia , pobytu i wyjścia z portu zbiornikowca. Niżej podpisany dwukrotnie sporządzał opinię prawną , których wypowiadał się przeciwko tego rodzaju „inwencji" Urzędu Morskiego, co jest znane Urzędowi .

Mimo to , obecnie Dyrektor Urzędu Morskiego , **po raz trzeci** zmierza do tego samego z pomocą Zarządu Morskiego Portu Handlowego S.A. w Gdyni, pod innym pretekstem - likwidacji statku pożarniczego „STRAŻAK 14 " . W istocie zmierza **do likwidacji statków pożarniczych w Gdyni** i zapewne , docelowo , w Gdańsku.

Dla porządku należy tu zwrócić uwagę na wystąpienie Dyrektora Urzędu Morskiego z dnia 11 stycznia 2010 roku do Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji, wskazujące na konieczność **nowelizacji ustawy o ochronie przeciwpożarowej.** Spotkało się to z negatywną odpowiedzią Dyrektora Departamentu MSWiA (pismo DaiN-III-5505-3-483/10) . Jednak w piśmie tym zasadnie zwrócono uwagę na kompetencje Dyrektora Urzędu Morskiego,

wynikające z art. 37 ustawy o bezpieczeństwie morskim , jak i na właściwość Ministra Infrastruktury w tym zakresie .
Jednak dla niniejszej oceny prawnej podstawowe znaczenie ma stwierdzenie, mimo aprobaty dla stałej instalacji gaśniczej , że : „zaprojektowane uszczuplenie ochrony przeciwpożarowej o asystę statku przeciwpożarowego może spowodować , w zależności od rozwoju sytuacji zagrożenia , mniejszą skuteczność reagowania na pojawiający się pożar".

W tych okolicznościach **nie** są jasne podstawy faktyczne i prawne dla zamierzeń administracji morskiej , których rezultatem nie jest zwiększenie wymogów i stanu bezpieczeństwa w portach Gdynia , Gdańsk , a jedynie ich obniżenie, jakby wskutek nacisków Zarządów Portów , armatorów.

IV. Stan prawny w zakresie ochrony przeciwpożarowej na obszarach morskich i w portach morskich **nie** jest jednolity i brak jest spójnej i pełnej regulacji prawnej odnoszącej się do tego podstawowego elementu bezpieczeństwa portów , i jego ochrony. Stąd też problem bezpieczeństwa pożarowego w portach i na obszarach morskich należy rozpatrywać w dwóch aspektach : obowiązującego porządku prawnego i jego zmian *de lege ferenda.*
Nie powinno budzić wątpliwości to, że omawiane przedstawione zagadnienie jest jedynie **fragmentem** problematyki bezpieczeństwa żeglugi, bezpieczeństwa ruchu statków (statków pasażerskich-krążowników, zbiornikowców , chemikaliowców...) w portach (nie tylko takich jak : Gdynia, Gdańsk , Szczecin - Świnoujście) i obszarach morskich oraz ochrony środowiska.
Obowiązki w tym zakresie mają charakter publiczno-prawny i jako takie , przede wszystkim obciążają Państwo - a zatem **administrację morską** - ale również podmioty zarządzające portami oraz ich użytkowników , **niezależnie od ich woli.** Jest to, między innymi , logiczną konsekwencją ratyfikowania przez Polskę międzynarodowych konwencji , spośród których należy wymienić , między innymi : SOLAS, MARPOL, Konwencja ONZ o prawie morza.
Konwencje te, podobnie jak i inne umowy międzynarodowe , z mocy art. 91 i art.87 Konstytucji RP **obowiązują** na terenie Kraju jako **bezpośrednio** stosowane . Dodać trzeba, że umowa międzynarodowa ratyfikowana za uprzednią zgodą wyrażoną w ustawie , ma pierwszeństwo przed ustawą , jeżeli tej ustawy nie da się pogodzić z umową.
W wykonaniu zobowiązań międzynarodowych określonych w w/w konwencjach międzynarodowych kształtował się aktualny porządek prawny w RP w odniesieniu go gospodarki morskiej , czego wyrazem są akty normatywne rangi ustawowej, rozporządzenia i zarządzenia dyrektorów urzędów morskich. Takimi aktami normatywnymi są , między innymi :

1)Ustawa o bezpieczeństwie morskim z 9 listopada 2000 (Dz.U.109, poz.1156 z późn. zmianami);
2)Ustawa z 16 marca 1995 o zapobieganiu zanieczyszczeniu morza przez statki (Dz. U. Nr 47, poz. 243, z 2000 r. Nr 109, poz. 1156, z 2001 r. Nr 111, poz. 1197 i Nr 125, poz. 1368 oraz z 2002 r. Nr 166, poz. 1361) ;
3)Ustawa o obszarach morskich Rzeczypospolitej Polskiej i administracji morskiej (Dz.U.z 1991 r., Nr 332, poz.131 z późn. zmianami), według której zadania administracji rządowej w zakresie związanym z korzystaniem z morza wykonuje administracja morska;
4)Ustawa z dnia 4 września 2008 r. o ochronie żeglugi i portów morskich(Dz. U. z dnia 23 września 2008 r.)
6)Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 3 grudnia 2002 r. w sprawie organizacji i sposobu zwalczania zagrożeń i zanieczyszczeń na morzu ;
7)Zarządzenie nr 5 Dyrektora Urzędu Morskiego z dnia 8 października 2002 w sprawie bezpieczeństwa ruchu i postoju zbiornikowców przewożących ładunki niebezpieczne;
8)Zarządzenie Dyrektora Urzędu Morskiego w Gdyni nr 12 z dnia 14 czerwca 2005- przepisy portowe ;
9)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, str. 6; Dz. Urz. UE Polskie wydanie specjalne, rozdz. 7, t. 8, str. 74), zwanym dalej "rozporządzeniem (WE) nr 725/2004".

Wszystkie z wymienionych przepisów (oczywiście różnej rangi) stanowią odpowiednio ***lex specialis*** w odniesieniu do innych regulacji krajowych i jako takie mają priorytet z uwagi na przedmiot ich regulacji prawnej , w odniesieniu do innych aktów normatywnych, które mają tu jedynie charakter komplementarny, uzupełniający. Dyrektor Urzędu Morskiego w Gdyni przeoczył i tę ważną okoliczność w swoich planach nowelizacji Zarządzenia nr 5 .

W zakresie bezpieczeństwa przeciwpożarowego Polsce obowiązuje **ustawa** z dnia 24 sierpnia 1991 r. **o ochronie przeciwpożarowej** (Dz. U. Nr 81, poz. 351, z 1994 r. Nr 27, poz. 96 i Nr 89, poz. 414, z 1996 r. Nr 106, poz. 496, z 1997 r. Nr 111, poz. 725 i Nr 121, poz. 770 oraz z 1998 r. Nr 106, poz. 668 i Nr 162, poz. 1126) . Jednak w posiada ona lukę prawną w odniesieniu do bezpieczeństwa pożarowego z portach morskich, ochrony portów i dla bezpieczeństwa żeglugi na torach wodnych.
Dotąd nie ustalono zakresu, charakteru i mocy obowiązującej regulacji z ustawy o ochronie przeciwpożarowej w odniesieniu do w/w aktów prawnych konwencyjnych , jak i krajowych.

Według **art. 13 ust.2** ustawy o ochronie przeciwpożarowej , **udział jednostek ochrony przeciwpożarowej w działaniach ratowniczych** w transporcie morskim i lotniczym **odbywa się według zasad określonych w odrębnych przepisach.**
Zarówno gramatyczna jak i systemowa wykładnia prawa prowadzi do nieodpartego wniosku , że :
a)ustawa o ochronie przeciwpożarowej **nie jest** *lex specialis* dla regulacji zagadnień , bezpieczeństwa w porcie także w odniesieniu do zbiornikowca,
b)ustawa ochronie przeciwpożarowej **nie dotyczy transportu morskiego** , w tym także transportu dokonywanego z użyciem zbiornikowców.
c)ustawa o ochronie przeciwpożarowej **nie przeciwstawia się odmiennej regulacji** zagadnień objętych jej treścią, przepisami odrębnymi, szczególnymi.

Zatem wywodzenie przez Urząd Morski , jakoby utrzymanie obowiązku asysty zbiornikowców, co podniesiono także na spotkaniu 31 stycznia 2011 roku,było sprzeczne z art. 8 ustawy o ochronie przeciwpożarowej jest pozbawione podstaw. Logiczne jest , że to **nie art. 8** ustawy o ochronie przeciwpożarowej przesądza charakter prawny „ usługi z zakresu ochrony przeciwpożarowej " w porcie , kreując jej dobrowolność, ale art.37 ust. 3 pkt 2 ustawy o bezpieczeństwie morskim dający organowi administracji morskiej takie prawo , z którego racjonalnie korzystano do czasu przedstawienia propozycji zmiany wymienionych wyżej przepisów Zarządzenia nr 5, w tym również do nakazania korzystania **z usług portowych**.
Skoro wobec treści art. 13 ust.2 tej ustawy , również udział w działaniach ratowniczych **jednostek innych** niż jednostki ochrony przeciwpożarowej odbywa się według zasad określonych **w odrębnych przepisach,** można i należy to odnieść do jednostek portowej straży pożarnej.

Tymi **odrębnymi** przepisami , o jakich mowa w art. 13.ust.2 ustawy o ochronie przeciwpożarowej są zarówno postanowienia **ustawy z dnia 9 listopada 2000 o bezpieczeństwie morskim** (Dz.U.109, poz.1156 z późn. zmianami), jak i **Zarządzenie nr 5** Dyrektora Urzędu Morskiego, wydane na podstawie **art. 37** tej ustawy, co powinno być bezsporne.
Według **art. 37 ust.3** ustawy , właściwy terytorialnie dyrektor urzędu morskiego **określa w aktach prawa miejscowego** w szczególności **sprawy dotyczące :**
1)bezpieczeństwa ruchu statków,
2)korzystania z usług portowych mających znaczenie dla bezpieczeństwa morskiego,
3)utrzymania porządku w portach.

Kompetencje organów administracji morskiej (naczelnego organu administracji morskiej i terenowych organów administracji morskiej) zostały określone **w art. 42 ustawy z dnia 21 marca 1991 (z późn. zmianami) o obszarach morskich i administracji morskiej**. Między innymi , należy do nich:

1)bezpieczeństwo żeglugi morskiej,
2)obrona portów morskich i żeglugi morskiej,
3)ochrony środowiska morskiego przed zanieczyszczeniami,
4)nadzór przeciwpożarowy w polskich obszarach morskich oraz portach morskich i przystaniach.
Wszystkie te dziedziny mają ścisły związek i obejmują ochronę przeciwpożarową oraz jej organizację , jak również ratownictwo rozumiane *sensu largo.*
Z mocy i tej ustawy nadzór nad przestrzeganiem tych zadań sprawują dyrektorzy urzędów morskich, którzy są uprawnieni do wydawania przepisów w formie zarządzeń dyrektora urzędu morskiego.

Zatem nie powinno ulegać wątpliwości chociażby to, że w aspekcie bezpieczeństwa te normy prawne stanowią ***lex specialis*** wobec ustawy przeciwpożarowej, podobnie jak przepisy Rozporządzenia Ministra Gospodarki z dnia 21 listopada 2005 w sprawie warunków technicznych , jakim powinny odpowiadać bazy i stacje paliw płynnych, rurociągi przesyłowe dalekosiężna służące do transportu ropy naftowej i produktów naftowych i ich usytuowanie .

V.Ewidentne jest to , że przepisy tej ustawy o ochronie przeciwpożarowej **nie** przeciwstawiają się dotychczasowym uregulowaniom zawartym w treści Zarządzenia nr 5 Dyrektora Urzędu Morskiego.
Jednak zakres regulacji tej ustawy **nie normuje** wprost sprawy bezpieczeństwa w portach , aczkolwiek jej tematyka jest niekiedy zbliżona do istoty ochrony portów, bezpieczeństwa żeglugi. Według art. 1 i art. 2 ustawy, ochrona przeciwpożarowa polega na realizacji przedsięwzięć mających na celu ochronę życia, zdrowia, mienia lub środowiska przed pożarem, klęską żywiołową lub innym miejscowym zagrożeniem . Natomiast bezpieczeństwo w portach obejmuje *sensu largo* kompleksowo wszystkie zagadnienia z tym związane ,w tym również ochronę przeciwpożarową.

Z kolei przypomnieć trzeba , że Urząd Morski , wnosząc dość kategorycznie propozycje zmian , które budzą podstawowe i poważne wątpliwości powinien był rozważyć również **obligatoryjną** treść przepisów **ustawy z dnia 4 września 2008 r. o ochronie żeglugi i portów morskich** (Dz. U. z dnia 23 września 2008 r.) , zgodnie z którą dyrektor urzędu morskiego **jest podmiotem obowiązanym** do działań w zakresie ochrony żeglugi i portów i jako taki ma , między innymi ,prawo wprowadzania poziomu ochrony 2 dla portu lub obiektu portowego. **Nie ma to miejsca.**

Ustawa z dnia 4 września 2008 r. **o ochronie żeglugi i portów morskich** stanowi jeden z istotnych elementów w systemie normatywnym regulującym bezpieczeństwo morskie , bezpieczeństwo żeglugi. Ma to również znaczenie dla niniejszych rozważań. Ustawa ta określa **zasady ochrony żeglugi morskiej i portów morskich** (art.1) , w tym ochrony życia i zdrowia osób znajdujących się na terenie portów morskich, obiektów portowych lub na statkach, zgodnie z wymaganiami określonymi w:

1) Międzynarodowej konwencji o bezpieczeństwie życia na morzu, sporządzonej w Londynie dnia 1 listopada 1974 r. wraz z Protokołem dotyczącym Międzynarodowej konwencji o bezpieczeństwie życia na morzu, 1974, sporządzonym w Londynie dnia 17 lutego 1978 r. oraz z 1986 r. -Konwencja „SOLAS";
2) Międzynarodowym kodeksie dla ochrony statków i obiektów portowych, przyjętym 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), zwanym dalej "Kodeksem ISPS";
3) rozporządzeniu (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, str. 6; Dz. Urz. UE Polskie wydanie specjalne, rozdz. 7, t. 8, str. 74), zwanym dalej "rozporządzeniem (WE) nr 725/2004".

Ustawa reguluje również sprawy ochrony statków i obiektów portowych w zakresie nieobjętym przepisami rozporządzenia (WE) nr 725/2004.

Szczegółowe omówienie przepisów tej ustawy , podobnie jak i innych wyżej wymienionych aktów prawnych krajowych i międzynarodowych , wykracza poza ramy tego opracowania. Przepisy ustawy stosuje się do statków, platform wiertniczych, obiektów portowych obsługujących statki i portów morskich, na terenie których znajdują się obiekty portowe.

Wprawdzie przepisy tej ustawy nie mają zastosowania do statków pełniących specjalną służbę państwową , jednak odnoszą się do portów i obiektów portowych zobligowanych do spełniania rygorów bezpieczeństwa.

Ustawa określa istotne kompetencje i obowiązki zarówno dla administracji , jak i dla podmiotu zarządzającego portem.

Dyrektor właściwego urzędu morskiego posiada liczne kompetencje / obowiązki (art.4 ustawy o ochronie portów i żeglugi) , spośród których należy wymienić :

a) realizacja zadań organu ochrony portu,
b) opracowanie oceny stanu ochrony portu lub obiektu portowego,
c) zatwierdzania planu ochrony obiektu portowego,
d))opracowania i sprawowania nadzoru nad wdrożeniem planu ochrony portu,

e) współdziałania z PFSO, CSO, Strażą Graniczną, Policją, **Państwową Strażą Pożarną** oraz Służbą Celną w celu realizacji, w sposób określony w ustawie, ochrony żeglugi i portów,

Natomiast **zarządzający portem** posiada obowiązki zakresie:

a) realizacji ochrony na obszarze portu, w sposób określony w ustawie i w planie ochrony portu,
b) wdrożenia planu ochrony portu,
c) współdziałania z organem ochrony portu i z oficerem ochrony portu,
e) współdziałania z PFSO, CSO, Strażą Graniczną, Policją, **Państwową Strażą Pożarną** oraz Służbą Celną w celu realizacji, w sposób określony w ustawie, ochrony na obszarze portu oraz **zapewnienia im warunków do wykonywania obowiązków służbowych.**

Dla niniejszej sprawy istotne znaczenie ma obowiązek zarządzającego portem w zakresie zapewnienia Państwowej Straży Pożarnej warunków do wykonywania obowiązków służbowych.

Podobne obowiązki nałożono na podmiot **zarządzający obiektem portowym** . **Każdy** z tych podmiotów (dyrektor urzędu morskiego, zarządzający portem , zarządzający obiektem portowym) **jest zobowiązany do współdziałania z Państwową Strażą Pożarną.**

W przepisie tym (art. 4) cyt. ustawy brak tu jest wymogu współdziałania z innymi strukturami „Straży Pożarnej , co jest podstawową istotną wadą ustawy. Nie jest jasne , czy administracja morska miała wpływ na treść tej ustawy na etapie jej projektu. Jeżeli jednak treść ustawy konsultowano z urzędami morskimi i Ministerstwem Infrastruktury , to na tych organach spoczywa odpowiedzialność za tę poważną lukę prawną.

Jednak w świetle przepisów tej ustawy o ochronie żeglugi i portów ewidentne jest , że Straż Pożarna (termin użyty tu zostaje jako określenie zbiorcze) jest istotnym elementem bezpieczeństwa w portach i **ani zarządzający portem , ani Dyrektor Urzędu Morskiego w Gdyni** nie ma prawa godzić w istniejący system bezpieczeństwa i jego rygory (w zakresie ochrony przeciwpożarowej i zagrożeń ekologicznych) , zwłaszcza gdy nie jest on doskonały a Państwowa Straż Pożarna , ku swemu zadowoleniu nie posiada żadnego statku pożarniczego.

Już na tym tle działania administracji morskiej w celu likwidacji statku pożarniczego „STRAŻAK 14" budzą poważne wątpliwości co do ich zasadności i zgodności z prawem.

Mało tego , ewidentna jest sprzeczność domniemanego **celu** nowelizacji z zastosowaną **metodą**. Otóż Urząd Morski w Gdyni zmierza do zmiany przepisów poprzez **likwidację statków pożarniczych w porcie Gdynia** i **wykluczenie** asysty statku pożarniczego **podczas pobytu** zbiornikowca w porcie.
Pozbawiony logiki jest więc pogląd administracji morskiej aby mogło to skutkować w utrzymaniu dotychczasowych standardów bezpieczeństwa tym bardziej , że Urząd Morski nakazuje aby **„dla terminali przyjmujących statki z ładunkami pożarowo niebezpiecznymi w portach morskich należy zastosować zaostrzone** warunki ochrony przeciwpożarowej ".
Cóż , oryginalna metoda zaostrzenia standardów przez ich obniżenie jest zatem osobliwością nie tylko na skalę lokalną . Jest to tym bardziej interesujące, jeśli zważyć, że powoływany przez Urząd Morski , art. 4 ustawy o ochronie przeciwpożarowej był dotąd 4-krotnie nowelizowany, jednak zawsze w kierunku faktycznego zaostrzenia warunków, co także nie znalazło rzetelnego odniesienia się przez ten organ .

Brak jest podstawowej informacji i wyjaśnienia, jak zatem proponowane przez administrację morską zmiany wpływają na treść i cel kodeksu ISPS w zakresie zarządzanie bezpieczeństwem w portach ?
To pytanie cały czas wymaga odpowiedzi i stanowiska Dyrektora Urzędu Morskiego.

VI.Wymogi bezpieczeństwa żeglugi w portach Gdynia i Gdańsk powinny uwzględniać również wzmożony ruch i potrzeby bezpieczeństwa statków pasażerskich , jak i zbiornikowców, chemikaliowców .....
Jak już wykazano , przyjęcie przez Polskę Konwencji SOLAS i w konsekwencji, Międzynarodowego Kodeksu Bezpieczeństwa Statków i Portów **(ISPS)** nakłada na Państwo, na administrację morską , na zarządzających portami i zarządzających obiektami portowymi , obowiązków także w zakresie **planów ochrony obiektu portowego** (kl.16.61), **deklaracji zgodności obiektu portowego** (kl.16.62) , **szkoleń alarmów próbnych i ćwiczeń w zakresie ochrony obiektu portowego** (kl.18).
W tych działaniach swoje **ważne** miejsce posiada **ochrona przeciwpożarowa** i jej **jednostki pływające**.
Jak zdaje się wynikać z wypowiedzi Kapitana Portu Gdynia, decyzja o zamiarze likwidacji statku pożarniczego „STRAŻAK - 14 " została już podjęta , tak jak i o

zastąpieniu tego statku holownikiem, wbrew podniesionym już zastrzeżeniom i okolicznościom.

Przeto zarzuca się , że administracja morska i zwolennicy „reformowania" służb pożarniczych nie rozważyli zdecydowanie odmiennych **funkcji statku pożarniczego** i **funkcji holownika** , koniecznym uwzględnieniem **odmienności konstrukcyjnej i stałego wyposażenia** tych różnych typów statków.

Urząd Morski w Gdyni dla wsparcia swego błędnego zamiaru likwidacji statku pożarniczego kwestionuje efektywność i zdatność „ STRAŻAKA 14 „ do służby ze względu na wiek - 34 lata.
Nawet , gdyby uznać taki wywód za zasadny, co jest nieporozumieniem , zastanawiające jest **dlaczego dokonano w ostatnim czasie licznych i kosztownych modernizacji** (ponad **1.5 mln** złotych) w ostatnich latach , które to zostały poczynione na tym statku , czyniąc go w pełni sprawną jednostką ratowniczo-gaśniczą , statkiem pożarniczym , który jest zdolny do wykonywania swoich zadań nawet w ekstremalnych warunkach.
„STRAŻAK 14 „ posiada aktualną kartę bezpieczeństwa, która się kończy w miesiącu maju 2011 roku. Zawarte w niej ograniczenia co do pływania w warunkach silnych wiatrów są podyktowane jedynie względami kosztów dodatkowego wyposażenia i dodatkowych przeglądów. Jej zdecydowaną i wysoką dzielność morską potwierdza ilość pozytywnych akcji a ostatnia z nich miała miejsce dnia 5 lutego 20011 roku, kiedy to w ramach ćwiczeń, jednostka „STRAŻAK-14" wyprowadzała na redę statek i przeprowadzała ćwiczenia przy wietrze w porywach sięgających 112 km/godz., to jest 11 ^{0} w skali Beauforta.
Zestawienie w/w modernizacji w okresie poprzednich 3 lat zostało przekazane Pani Minister , co budzi nadzieję na rozważenie i tego aspektu próby likwidacji statku „STRAŻAK 14 " , także w świetle zasadności tego rodzaju wydatku. W załączeniu przesyłam zestawienie modernizacji dokonanych w ostatnich 3 latach. ,
Zarzut jakoby statek pożarniczy w porcie Gdynia był statkiem starym i nie nadającym się do pływania jest o tyle groźny , że statki pożarnicze w Gdańsku , Szczecinie czy Świnoujściu pochodzą z tego samego okresu . Jest to jakby preludium do ich totalnej likwidacji i unicestwienia profesjonalnych morskich służb pożarniczych, pod pretekstem wieku statków pożarniczych .

VII. Z pola widzenia administracji morskiej nie powinny zniknąć zagadnienia uregulowane rozporządzeniem Rady Ministrów z dnia 3 grudnia 2002 r. w sprawie organizacji i sposobu zwalczania zagrożeń i zanieczyszczeń na morzu. Rozporządzenie to określa, między innymi :

1) sposób organizacji zwalczania zagrożeń i zanieczyszczeń na polskich obszarach morskich;
2) jednostki organizacyjne współdziałające w zakresie zwalczania zagrożeń na morzu z Morską Służbą Poszukiwania i Ratownictwa, zwaną dalej "Służbą SAR";
3) podmiot właściwy do opracowania krajowego planu zwalczania zagrożeń i zanieczyszczeń środowiska morskiego, zwanego dalej "Krajowym Planem", i jego elementy składowe;
4) zadania organów administracji morskiej w zakresie funkcjonowania systemu zwalczania zanieczyszczeń na morzu;
5) zadania i uprawnienia Służby SAR w organizowaniu i koordynowaniu akcji zwalczania zagrożeń lub zanieczyszczeń na morzu;

W przypadku konieczności wynikającej z potrzeb akcji zwalczania zanieczyszczeń, Służba SAR współdziała z jednostkami organizacyjnymi :

1) krajowego systemu ratowniczo-gaśniczego Państwowej Straży Pożarnej;
2) Marynarki Wojennej;
3) Straży Granicznej;
4) Policji;
5) Instytutu Meteorologii i Gospodarki Wodnej;
6) innymi - określonymi w Krajowym Planie.

Wprawdzie nie odniesiono się tu wprost do jednostek pożarniczo ratowniczych , jednak i ta regulacja jest ważna w kontekście ochrony przeciwpożarowej. Przeto w tym zakresie należy uznać za zasadne przywołanie na w/w naradzie , kwestii współdziałania z SAR.
Pomocna jest tu regulacja z **art. 43 ust. 1** ustawy o bezpieczeństwie morskim, który nakazuje takie współdziałanie , między innymi, jednostkom organizacyjnym Państwowej Straży Pożarnej oraz **innym** jednostkom będącym w stanie udzielić pomocy.
Wprawdzie nie przewidziano tu zadania dla statków pożarniczych , co uważam za poważne przeoczenie, wobec sygnalizacji zadań dla służb pożarniczo-ratowniczych, jednak logiczne jest uznanie, że statki tych służb mieszczą się w pojęciu „ inne jednostki".

VIII.Statki pożarnicze, zgodnie z art. 5 kodeksu morskiego są sklasyfikowane jako **statki specjalnej służby państwowej.** Problem ten został jedynie zasygnalizowany przez Urząd Morski (inspektor Bialik) , jednak również bez jakiejkolwiek analizy co do struktury prawnej i prawnego umiejscowienia sektora ochrony tzw. przeciwpożarowej, która , jak wiadomo wykracza poza notoryjne sprawy walki z pożarami (łącznie z prewencją). Widoczna tu jest kolejna niekonsekwencja administracji morskiej, która podkreślając jakby państwowy charakter statków

pożarniczych (a zatem finansowanie ich z budżetu) , usiłuje udowodnić , że likwidacja statków pożarniczych i zastąpienie ich holownikami - quasi-statkami pożarniczymi Zarządu Portu (spółki prawa handlowego) załatwia sprawę ochrony przeciwpożarowej .

Całkowicie jednak jest chybiona jest dowolna supozycja Urzędu Morskiego - Pana Bialika , jakoby treść art. 5 kodeksu morskiego miała przesądzać o strukturze prawnej ochrony przeciwpożarowej.

Uwagi końcowe, wnioski:
Jak widać , Urząd Morski nie potrafił wyjaśnić w jaki sposób zamierza wypełnić obowiązki Państwa w zakresie bezpieczeństwa morskiego, wynikające z uregulować międzynarodowych. Mało tego , podejmuje kroki ewidentnie zmierzające do naruszenia rygorów w/w przepisów prawa. Na bezpieczeństwo pożarowe składa się bowiem nie tylko stan statków przychodzących do polskich portów. Wszak to także stan portów i ich przygotowanie / instrumentarium , jest tu decydujące.

Administracja morska dysponuje wysoko kwalifikowanymi prawnikami i specjalistami przeto niezrozumiałe jest , że nie przedstawiono analizy prawnej w przedmiocie możliwości i skutków nowelizacji zamierzonych przez Urząd Morski w Gdyni, w aspekcie istniejących zagrożeń i wyzwań. Było to konieczne bowiem, w przekonaniu niżej podpisanego, obecne działania Urzędu Morskiego w Gdyni **są sprzeczne z obowiązującym prawem**. Za dość nieudolne , co najmniej, usprawiedliwienie należy uznać brak środków i wiek statków pożarniczych. Z jednej strony rzekomo brak jest możliwości finansowych naprawy „STRAŻAKA - 14 ", czy zakupu nowych statków pożarniczych, z drugiej zaś , dokonuje się remontu/modernizacji tego statku na kwotę ponad 1.5 mln. zł.
Analiza prawna problemu **nie** powinna ograniczać się do kwestii **„likwidacji statku"** , czy zmiany zarządzenia porządkowego , ale **obejmować systemowe rozwiązanie ochrony przeciwpożarowej w portach .**
Zasadny jest pogląd Pani Minister co do konieczności sporządzenia innych analiz technicznych w przedmiocie adaptacji holowników portowych na statki pożarnicze Dotąd **nie** istnieje jednolita koncepcja ochrony przeciwpożarowej , ekologicznej (w tym i antyterrorystycznej) w portach polskich, co powinno być podstawą wszelkich rozważań. Wynika to z faktu, że administracja morska takowej nie posiada.
Tymczasem w niniejszej akcji Urzędu Morskiego chodzi o zmianę przepisów portowych i poprzez likwidację „STRAŻAK-a 14" a dalszym celem jest doprowadzenie do likwidacji profesjonalnej służby morskiej - ogólnie rozumianej morskiej służby pożarniczej , czyli statków pożarniczych.

Brak jest pełnej i jednoznacznej regulacji prawnej odnoszącej się do tego podstawowego elementu bezpieczeństwa portów , i jego ochrony. Dlatego też problem bezpieczeństwa pożarowego w portach i na obszarach morskich należy rozpatrywać w dwóch aspektach : obowiązującego porządku prawnego i jego zmian *de lege ferenda*. Nie jest to jednak możliwe w aspekcie nieistniejącej nieomylności Urzędu Morskiego w Gdyni i reformatorów w zakresie bezpieczeństwa w portach i na terenie miast , których porty stanowią największe zagrożenie i najbardziej niebezpieczną część, dzielnicę.

W znanym stanie faktycznym i prawnym należy zająć następujące stanowisko :

1.Konieczne jest opracowanie wszechstronnej analizy problemu przez określenie :
a)zagrożeń bezpieczeństwa w portach i na obszarach morskich,
b)stanu zabezpieczenia w portach i na obszarach morskich,
c)środków (sprzęt , jednostki) niezbędnych dla wykonania zobowiązań Państwa w odniesieniu do istniejących międzynarodowych i krajowych standardów bezpieczeństwa w portach i na obszarach morskich, ze szczególnym uwzględnieniem udziału / roli morskich statków pożarniczych.

2.Brak podstaw faktycznych i prawnych do likwidacji statku pożarniczego „STRAŻAK 14 " , czy statków pożarniczych i zastąpienia ich adaptowanymi holownikami, których przeznaczenie jest zdecydowanie inne. Przeczą takiej możliwości istniejące międzynarodowe zobowiązania i rygory bezpieczeństwa, powszechnie istniejące w portach i na obszarach morskich państw morskich.

3.Konieczne jest uwzględnienie również aspektu socjalnego - pracowniczego ponieważ wskutek realizacji się omawianego pomysłu straci zatrudnienie załogi statków pożarniczych.

4.Stanowisko Urzędu Morskiego w Gdyni jest próbą **obniżenia standardów bezpieczeństwa** w portach i na obszarach morskich , co godzi w porządek prawny i może doprowadzić do zagrożenia katastrofy w ruchu wodnym i nie tylko, w przypadku rozprzestrzenienia się zagrożenia na mieszkańców miast portowych, porty i obiekty miejskie .
Bezpośrednim skutkiem ewentualnego wprowadzenia inspirowanych przez Urząd zmian będzie zatem **większe zagrożenie** bezpieczeństwa niż dotychczas.

5.Konieczne są **zmiany systemowe i strukturalne ochrony przeciwpożarowej** w portach i na obszarach morskich. Nie jest zadaniem niniejszej opinii wskazanie formy prawnej i organizacyjne dla działań przewidzianych dla statków

pożarniczych. Dotąd jest ona różna w różnych portów i konieczne jest jej logistyczne ujęcie , właściwe dla specyfiki i potrzeb każdego z nich . Nie wykluczone, że powinno to być poza strukturami zarządzającymi portem ponieważ , jak omawiana sytuacja wskazuje , że w źle pojętym interesie zarządów portów , istnieje odmienna tendencja niż skuteczne eliminowanie zagrożeń (i prewencja) , utrzymanie czy zaostrzenie standardów bezpieczeństwa.

6.Konieczne jest wzmocnienie , odnowienie floty statków pożarniczych poprzez zakup nowych jednostek a nie jej likwidacja .

7.Należy doprowadzić do uchwalenia odrębnej kompleksowej **ustawy o ochronie przeciwpożarowej , zapobieganiu i likwidacji innych zagrożeń (także ekologicznych) w portach morskich i na obszarach morskich** lub ewentualnie dokonać nowelizacji ustawy o ochronie przeciwpożarowej w omawianym zakresie.

8.W nowelizacji lub w projekcie ustawy należy uwzględnić regulację z art. 43 ust. 1 ustawy o bezpieczeństwie morskim, która nakazuje współdziałanie ze służbą SAR .

9.Brak jest **merytorycznego** stanowiska Portowej Straży Pożarnej w Gdyni, która zdecydowanie przykłada rękę do likwidacji statku pożarniczego , aprobując swoiste harce administracji morskiej w zakresie bezpieczeństwa pożarowego i wolę swojego Pryncypała - Zarząd Morskiego Portu Handlowego S.A. , wbrew własnemu interesowi i interesowi publicznemu.

10.Portowa Straż Pożarna w Gdyni nie interesuje się zadaniami z zakresu ochrony przeciwpożarowej w portach i obszarach morskich z użyciem jednostek pływających i nie ma jakiejkolwiek sensownej wizji w tym zakresie , poza zgodą na likwidację statku pożarniczego „STRAŻAK 14". Oznacza to brak wiedzy w **przedmiocie zadań** portowej straży pożarnej , przez co nie jest ona w stanie efektywnie przeciwstawić się zagrożeniom i walce z nimi , od strony wody.

11.Nie jest zrozumiały brak pełnej aktywności Pomorskiego Wojewódzkiego Komendanta Państwowej Straży Pożarnej w przedstawionym zakresie, podobnie , jak i innych Wojewódzkich Komendantów , jeśli chodzi o rozwiązania ustawowe, . Przeto należy zobowiązać Komendanta do przedstawienia pisemnego stanowiska w przedmiocie stanu bezpieczeństwa w portach Województwa w odniesieniu do istniejących międzynarodowych i krajowych standardów , ze szczególnym uwzględnieniem udziału morskich statków pożarniczych.

12.Brak jest świadomości - przynajmniej taką ocenę implikuje stanowisko Urzędu

Morskiego w Gdyni – że ochrona środowiska , bezpieczeństwo żeglugi to nie tylko zagrożenia przeciwpożarowe ale głównie ekologiczne (chemia, materiały niebezpieczne, substancje ropopochodne). W dodatku oddanie dotychczasowych kompetencji jednostek pożarniczych w ręce załóg holowniczych oznaczać będzie eliminowanie profesjonalizmu w ochronie w/w interesu publicznego.

13.Kapitan Portu Gdynia nie ma pełnego rozeznania o standardach bezpieczeństwa żeglugi, których spełniania powinien pilnować wraz z Dyrektorem Urzędu Morskiego.

14.Moim zdaniem , na tym etapie uprawdopodobniono , że lokalna administracja morska i Zarząd Portu Gdynia S.A. zmierzają do samobójczego wręcz obniżenia standardów bezpieczeństwa w portach i na obszarach morskich. Takie działania mogą znajdować swoją kwalifikację prawną, między innymi w kodeksie karnym , to jest w następujących przepisach :
a)art. 174 par.1 kodeksu karnego (obecnie w zw. z art. 13 k.k.- usiłowanie) – przez sprowadzenie bezpośredniego niebezpieczeństwa katastrofy w ruchu wodnym , jako rezultat świadomego działania Dyrektora Urzędu Morskiego, Kapitana Portu Gdynia, Komendanta Portowej Straży Pożarnej w Gdyni i Zarządzających Portem Gdynia,
b)art. 188 k.k. par. 1 kodeksu karnego (obecnie w zw. z art. 13 k.k. – usiłowanie) – przez niedopełnienie obowiązków przez osoby zobowiązane do podjęcia działań , które wyeliminują zagrożenie sprowadzenia katastrofy .

15.Ujawnione okoliczności faktyczne i prawne wskazują na przypuszczenie usiłowania popełnienia w/w przestępstw, co uzasadnia potrzebę złożenia stosownego zawiadomienia do organów ścigania.

dr Roman Olszewski
adwokat