



URZĄD MORSKI W SZCZECINIE

Pl. Batorego 4, 70-207 Szczecin

tel.: +48 91 4342474, 4343826 fax: +48 91 4344656, e-mail: sekretariat@ums.gov.pl

DIM - 070/04/01/15

Szczecin, dnia 09.10.2015 r.

**Państwowa Komisja Badania
Wypadków Morskich
ul. Chałubińskiego 4/6
00-928 Warszawa**

Dot. :Raport Końcowy 41/13- wypadek morski m/v Annemieke oraz m/v Tao Hua Hai).

Odnosząc się do zarzutów sformułowanych w raporcie końcowym PKBWM nr 41/13(wypadek morski m/v Annemieke oraz m/v Tao Hua Hai).kierowanych w stosunku do pracy operatorów VTS Urzędu Morskiego w Szczecinie, pragniemy zauważyć co następuje:

Zarzut, iż operator VTS nie upomniał pilota za brak prawidłowego nasłuchu radiowego na wyznaczonych częstotliwościach wydaje nam się niecelowy. Należy wziąć pod uwagę, że operatorzy VTS wykazali w tym względzie dużą staranność w pełnieniu swoich obowiązków, biorąc pod uwagę czynności jakie wykonali dla przekazania ważnych informacji, pomimo braku utrzymywania nasłuch radiowego ze strony pilota statku m/v Annemieke. Operator VTS skontaktował się z dyspozytorem Stacji Pilotowej aby wykonać połączenie telefoniczne do pilota na statku, dla zwrócenia jego uwagi na wywołania radiowe.

Brak upominania pilota drogą radiową za nieprawidłowości w wykonywaniu swojej usługi nie wynikał z zaniechania, lecz ze standardów prowadzenia służby. Zgodnie z wewnętrznym poleceniem służbowym nr 57 z dnia 9.09.2013 r. (Zeszyt Poleceń), każdy fakt nieprzestrzegania przepisów portowych przez pilota, winien skutkować sporządzeniem notatki służbowej do Kapitana Portu, opisującej zdarzenie oraz zabezpieczenie nagrania z systemu, dla możliwości przeprowadzenia postępowania administracyjnego. Upominanie drogą radiową, w warunkach złożonej sytuacji na torze wodnym byłoby niecelowe, prowadząc do zajęcia kanału roboczego VHF oraz dodatkowego rozproszenia uwagi pilota. Notatka służbowa ze zdarzenia nie powstała w tym przypadku tylko ze względu na zaistnienie wypadku morskiego, udokumentowanego zabezpieczonymi nagraniami z systemu VTS, wyraźnie wykazującymi nieprawidłowości w działaniu pilota.

Podobnie brak upomnienia za włączanie się do ruchu bez wymaganego uzgodnienia i wydania pozwolenia, wynikał bezpośrednio z braku możliwości zatrzymania takiego manewru. W zaistniałej sytuacji, ewentualne zatrzymanie włączenia się do ruchu statku m/v ANNEMIEKE, przez interwencję operatora VTS, skutkowałoby powstaniem sytuacji niebezpiecznej na torze, ze względu na powstanie nadmiernego zbliżenia ze statkiem m/v Celine. Sam fakt braku zgłoszenia pilota dla uzyskania zgody na włączenie się do ruchu przed statkiem m/v Celine jest bezsporny i wysoce naganny.

Odnosząc się do zarzutu braku reakcji operatora na nadmierną prędkość statków m/v Annemieke oraz m/v Malta Cement, należy pamiętać, że zgodnie z § 66 ust. 3 Przepisów portowych, dopuszczalne limity prędkości na poszczególnych odcinkach toru dotyczą prędkości po wodzie, a nie prędkości statku nad dnem. W dniu zaistnienia wypadku, według zapisów w Dzienniku Portowym o godzinie 23:00 zanotowano prąd wyjściowy o prędkości 0,8 węzła na mierniku. Dopiero po uwzględnieniu tej wartości (z uwzględnieniem współczynnika korekcyjnego) możemy odnosić się do zanotowanych prędkości statków uczestniczących w zdarzeniu, a zanotowane nieznaczne przekroczenie prędkości przez m/v Annemieke, które miało miejsce tuż przed kolizją, było w naszej ocenie jednym z błędnych działań pilota dla ratowania się przed nieuchronną kolizją (manewr ostatniej szansy).

Wskazanie, że „właściwa reakcja operatora, we właściwym czasie, mogłaby zapobiec wypadkowi” w kontekście braku zwracania uwagi pilotowi na nieprawidłowe nawigowanie w porcie, jest w naszej ocenie zbyt daleko idącym oczekiwaniem kierowanym w stosunku do operatorów VTS.

VTS Świnoujście, mocą Przepisów Portowych (§ 27), prowadzi serwis informacyjny oraz serwis organizacji i zarządzania ruchem statków. Oczekiwanie od operatorów kontroli poprawności prowadzenia nawigacji przez kapitana statku, wspomaganego przez pilota portowego, jest wskazaniem na oczekiwanie prowadzenia przez operatorów VTS serwisu asysty nawigacyjnej. Przywołany § 27 Przepisów portowych, w ust. 3 wyraźnie wskazuje, że VTS Świnoujście takiej asysty nie prowadzi.

Mimo braku świadczenia takiego serwisu, dla zwiększenia bezpieczeństwa żeglugi, operatorzy VTS wspomagają informacją nawigacyjną kapitanów statków nawigujących bez pilota na burcie, zawsze gdy stwierdzą, że zachowanie statku wskazuje na taką potrzebę.

Trudno jest jednak oczekiwać od operatora, w wielu wypadkach osoby bez dyplomu morskiego i doświadczenia w nawigowaniu statkiem, by ten wyręczał pilota portowego (osoby z najwyższym dyplomem morskim), w pełnieniu jego obowiązków.

Zwracamy jednocześnie uwagę, że serwisy świadczone przez VTS są prowadzone zgodnie ze standardami wyznaczonymi Rezolucją IMO A.857(20) *Guidelines for Vessel Traffic Services*. Zgodnie z zapisem punktu 2.3.4 Załącznika 1 *Guidelines and criteria for VTS* przywołanej Rezolucji, działanie operatora VTS nie powinno naruszać odpowiedzialności kapitana statku za bezpieczeństwo prowadzonej nawigacji oraz nie powinno ingerować w zwyczajowe relacje pomiędzy kapitanem a pilotem.

Przyjmując zalecenie skierowane do Służby VTS Kapitanatu Portu Świnoujście zapewniamy, że operatorzy VTS zobowiązani są poleceniem służbowym do wnikliwej kontroli przestrzegania przepisów portowych, skoncentrowanej na osiągnięciu celu, jakim jest poprawa bezpieczeństwa ruchu w obszarze działania VTS. Jednocześnie pragnę wyrazić nadzieję, że reorganizacja służby VTS, którą przygotowujemy w Urzędzie Morskim w Szczecinie, pozwoli jeszcze lepiej wypełniać stawiane przed tą służbą zadania.

Otrzymują:

1. Adresat
2. a/a

Z poważaniem szacunku

Zap. Dyrektor Urzędu Morskiego
w Szczecinie

Henard

kpt. z. V.I

Z-ca Dvrel

Urząd Morskiej

Kuropieska Krzysztof

Od: Wanda Łuczak <pilot@szczecinpilot.pl>
Wysłano: 5 listopada 2015 14:41
Do: Kuropieska Krzysztof
Temat: Raport 41/13 Annemieke

Pan Krzysztof Kuropieska

PAŃSTWOWA KOMISJA BADANIA WYPADKÓW MORSKICH

00-928 Warszawa

Chałubińskiego 4/6

Odpowiadając na zalecenia skierowane do Stacji Pilotowej w Szczecinie w Raporcie Końcowym nr 41/13 wypadku morskiego polegającego na uderzeniu przez statek Annemieke w statek Tao Hua Hai podczas manewrów wyjściowych z portu Świnoujście w dniu 19 grudnia 2013 stwierdzamy, co następuje:

1. Na zebraniu pilotów Stacji Pilotowej w Szczecinie w kwietniu bieżącego roku przedstawiono wyniki Raportu oraz omówiono zalecenia PKBWM dotyczące postępowania pilota prowadzącego statek Annemieke oraz prowadzenia właściwej komunikacji z oficerami dyżurnymi VTS
2. Na kolejnym spotkaniu z Komisją Poawaryjną i pilotami Stacji Pilotowej w dniu 22.10.2015r. ponownie szczegółowo omówiono wyżej wymienione zdarzenie, przy jednoczesnym wskazaniu błędów i czynników powodujących tą sytuację.
3. Stacja Pilotowa w Szczecinie opracowała i wdrożyła z dniem 15.03.2014r. Procedurę Systemu Zarządzania Bezpieczeństwem do Księgi Zarządzania Jakością ISO 9001:2008, której celem jest identyfikacja i eliminacja w przyszłości przyczyn najczęściej zdarzających się awarii w rejonie Stacji.

Procedura przewiduje:

1/sporzadzanie wewnętrznego raportu zdarzenia

2/zwołanie Komisji Poawaryjnej z zadaniem analizy zdarzenia, ustalenia przyczyn awarii/wypadku,

wypracowanie działań i procedur, które pozwolą uniknąć powtórzenia się danego zdarzenia w przyszłości oraz opracowanie informacji o zdarzeniu dla pilotów i załóg kutrów pilotowych podnoszącą ich poziom wiedzy fachowej.

3/Komisja sporządza Raport akcji korygującej o statusie otwartym do momentu wprowadzenia skutecznych działań i procedur pozwalających na upewnienie się o ich skutecznym funkcjonowaniu.

4/w przypadku, gdy Komisja Poawaryjna stwierdzi konieczność szkolenia Szef Pilotów wyznacza termin oraz zakres dodatkowych i wymaganych szkoleń, a następnie potwierdza ich przeprowadzenie w Karcie szkolenia.

Przeprowadzona analiza wypadków zgodnie z Procedurą Systemu Zarządzania Bezpieczeństwem, obejmująca okres wypadków z udziałem pilotów od listopada 2008 do dnia dzisiejszego wykazuje skuteczność w prowadzeniu statystyki i analizy wypadków poprzez zmniejszenie się ilość zdarzeń w obszarach, w których podjęto profilaktykę korygującą.

Podjęjemy działania wspólnie z morskimi ośrodkami szkoleniowymi, aby procedura odnawiania dyplomu pilota morskiego obejmowała również praktyczne treningi na symulatorze, uwzględniające zalecenia PKBWM.

Działania te naszym zdaniem powinny przyczynić się do poprawy bezpieczeństwa podczas ruchu statku na torze wodnym w i portach.

Z poważaniem

Szef Pilotów - kpt. ż. w. Maciej Łempicki

STACJA PILOTOWA W SZCZECINIE

71-727 Szczecin

Światowida 24