

MINISTER
GOSPODARKI MORSKIEJ
I ŻEGLUGI ŚRÓDLĄDOWEJ

Marek Gróbarczyk

Warszawa, dnia 17 grudnia 2015 r.

DTM. 1.5211.22.1.2015.jo
NK: 334011/15

Pan Cezary Luczywek

**Przewodniczący
Państwowej Komisji Badania Wypadków Morskich**

Szanowny Panie Przewodniczący,

W odpowiedzi na pismo z dnia 5 października 2015 r. informujące o sporządzeniu przez Komisję raportu końcowego z bardzo poważnego wypadku morskiego jachtu motorowego BGSPORT (znak: PKBWM-5211-29/14), zgodnie z artykułem 44 ustawy z dnia 31 sierpnia 2012 r. o Państwowej Komisji Badania Wypadków Morskich (Dz. U. poz. 1068), Ministerstwo Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej (dalej MG MiŻŚ) pragnie odnieść się do zaleceń PKBWM zawartych w raporcie końcowym z badania ww. wypadku.

Raport końcowy PKBWM oraz orzeczenie Izby Morskiej w Gdyni (IM) z dnia 28 listopada 2014 r. (WM-G-12/14) wykazały brak możliwości ustalenia przyczyny wybuchu pożaru w komorze silnika na m/y BGSPORT podczas wychodzenia z przystani jachtowej „Marina Gdynia” w dniu 8 sierpnia 2014 r. Na podstawie analizy powyższych dokumentów MG MiŻŚ zauważa, tak jak w przypadku jachtu m/y MISS ALICJA, zasadnicze znaczenie błędu ludzkiego w powstaniu wypadku - niewłączenie wentylacji komory silnikowej po pobraniu paliwa. Zarówno raport, jak i orzeczenie IM nie wskazują wystarczających dowodów na to, że do wypadku doprowadził zły stan techniczny jednostki.

W ślad za pismem, będącym odpowiedzią na raport końcowy dotyczący wypadku na jachcie m/y MISS ALICJA (DTM.1.5211.1.2015.SKS), MG MiŻŚ stoi na stanowisku, że brak jest w dalszym ciągu obiektywnych danych statystycznych oraz dowodów na to, że zasadniczą przyczyną pożaru na jachcie motorowym m/y BGSPORT był stan techniczny jednostki. Według orzeczenia IM w Gdyni (WM-G-12/14) dotyczącego sprawy pożaru na m/y BGSPORT, Izba Morska w okresie obowiązywania rozporządzenia MTBiGM z 28 lutego 2012 r. w sprawie bezpiecznego uprawiania żeglugi przez jachty morskie (Dz. U. poz. 326, z późn. zm.) rozpoznała dwa wypadki pożarów. Liczba ta stanowi bardzo mały procent w stosunku do całkowitej liczby jachtów, a dodatkowo brak szczegółowych danych dotyczących skali zjawiska pożarów na jachtach z silnikami benzynowymi oraz ich przyczyn nie pozwala na dokonanie rzetelnej oceny skutków regulacji oraz uzasadnienia wprowadzenia dodatkowych obciążeń finansowych i administracyjnych dla właścicieli jachtów w postaci obowiązkowych przeglądów technicznych.

Widząc jednak potrzebę zapobiegania podobnym wypadkom w przyszłości, MG MiŻŚ nie odstępuje od monitorowania kwestii bezpieczeństwa jachtów motorowych, zwłaszcza biorąc pod uwagę fakt ponownego wystąpienia pożaru na jachcie m otorowym.

Łęko zupny radonku!
Wmiesz
z up.
MINISTER
Podsekretarz Stanu
Krzysztof Kozłowski