



MINISTER  
GOSPODARKI MORSKIEJ  
I ŻEGLUGI ŚRÓDLADOWEJ

Warszawa, 11 maja 2017 r.

Marek Gróbarczyk  
DGM.WBZOP.1.071.16.2017.SK

**Pan Cezary Łuczywek**  
**Przewodniczący**  
**Państwowej Komisji Badania Wypadków**  
**Morskich**

*Szanowny Panie Przewodniczący,*

W odpowiedzi na pismo z dnia 25 listopada 2016 r. informujące o sporządzeniu przez Komisję raportu końcowego z bardzo poważnego wypadku morskiego - zatonięcia jachtu żaglowego „Down North” (znak: PKBWM-5211- WIM 15/15-6/16), zgodnie z art. 44 ustawy z dnia 31 sierpnia 2012 r. o Państwowej Komisji Badania Wypadków Morskich (Dz. U. poz. 1068, z późn. zm.) uprzejmie informuję, jak poniżej.

W celu szczegółowego rozpatrzenia wniosków i zaleceń PKBWM dla ministra właściwego ds. gospodarki morskiej oraz wypracowania planu działań naprawczych, do Dyrektorów Urzędów Morskich i Dyrektora Służby SAR skierowano pisma z prośbą o stanowisko, a następnie sprawa była omawiana podczas Rady Koordynacyjnej Dyrektorów Urzędów Morskich i Służby SAR w dniu 26 stycznia 2017 r.

W odniesieniu do zalecenia PKBWM dotyczącego zmiany przepisów ustawy z dnia 18 sierpnia 2011 r. o bezpieczeństwie morskim, aby możliwe było przeprowadzanie inspekcji PSC na jachtach o obcej przynależności, których status nie jest jasny, po przeprowadzonej analizie raportu MGMIŻŚ stwierdziło, że:


1. W odniesieniu do opisywanego przypadku jachtu „Down North” nie stosuje się wyłączenie, o którym mowa w art. 33 ust. 1 pkt 5 ustawy z dnia 18 sierpnia 2011 r. o bezpieczeństwie morskim, ponieważ nie był to jacht komercyjny odpłatnie udostępniany bez załogi. Z informacji posiadanych przez MGMIŻŚ wynika, że rejs był planowany jako komercyjna wyprawa, w której udział był płatny, a organizator rejsu ogłaszał informacje o miejscach na poszczególne etapy wyprawy.
2. Zgodnie z przepisami ustawy z dnia 18 sierpnia 2011 r. o bezpieczeństwie morskim oraz rozporządzenia Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 28 marca 2012 r. w sprawie inspekcji państwa portu, w trakcie przeprowadzania inspekcji statków inspektor inspekcji państwa portu podejmuje czynności niezbędne dla zapewnienia, że inspekcjonowane statki nie stanowią zagrożenia dla bezpieczeństwa żeglugi, zdrowia osób lub środowiska, a inspekcje przeprowadza zgodnie z postanowieniami konwencji oraz procedurami i instrukcjami przyjętymi w ramach Memorandum Paryskiego. Odpowiednia instrukcja Memorandum Paryskiego przewiduje procedury pozwalające weryfikować, czy jacht podlega inspekcji.
3. Podsumowując, nie istniały formalne przeszkody uniemożliwiające przeprowadzenie inspekcji na jachcie żaglowym „Down North” i MGMIŻŚ nie widzi podstaw do wniosku o zmianę przepisów ustawy o bezpieczeństwie morskim w tym zakresie.
4. Należy również stwierdzić, że z analizy tego konkretnego przypadku oraz współpracy z administracją Kanady (bardzo długie oczekiwanie na odpowiedź) wynika, że jeśli jacht „Down North” zostałby poddany doraźnej kontroli bezpośrednio przez wyjściem w morze (np. w związku z wnioskiem i informacją

któregoś uczestnika rejsu), prawdopodobnie inspektorzy PSC nie znaleźliby podstaw do zatrzymania jachtu.

Mając powyższe na względzie, MGMIŻŚ widzi potrzebę kompleksowego rozwiązania problemu kontroli obcych jachtów komercyjnych uprawiających żeglugę na polskich obszarach morskich i podjęcia działań, które w dłuższej perspektywie będą zmierzać do poprawy bezpieczeństwa żeglugi na tego typu jednostkach. MGMIŻŚ podjęło działania mające na celu rozpoznanie przepisów i praktyk innych państw UE, w szczególności Chorwacji, w zakresie udzielania licencji na prowadzenie działalności komercyjnej armatorom jachtowym prowadzącym działalność na obszarach morskich tych państw i rozesłało stosowne zapytanie poprzez Stałe Przedstawicielstwo RP przy UE. Mamy nadzieję, że otrzymane odpowiedzi pozwolą na wypracowanie propozycji w tym zakresie. Do tego czasu, zgodnie z ustaleniami Rady Koordynacyjnej Dyrektorów Urzędów Morskich i Służby SAR w dniu 26 stycznia 2017 r., kapitanaty oraz bosmanaty portów, w razie potrzeby we współpracy z PSC, będą dokonywały kontroli jachtów obcych bander w przypadku pozyskania odpowiednich informacji o prowadzonej przez te jachty działalności komercyjnej.

W odniesieniu do zalecenia PKBWM dotyczącego zapewnienia środków na kursy dla inspektorów operacyjnych MRCK i MPCK należy zauważyć, że problem wiąże się z faktem, że w Polsce żaden ośrodek szkoleniowy nie prowadzi kursów dla koordynatorów misji SAR (SMC - SAR Mission Coordinator) oraz koordynatorów na miejscu akcji (OSC - On Scene Coordinator). Szukając rozwiązań umożliwiających zwiększenie dostępności szkoleń w zagranicznych ośrodkach szkoleniowych Polska zgłosiła zapotrzebowanie w tym zakresie podczas prac przygotowawczych i warsztatów organizowanych przez Europejską Agencję ds. Bezpieczeństwa Morskiego (EMSA) w dniach 29-30 marca 2017 r. (Capacity Building), których celem było rozpoznanie potrzeb państw członkowskich w odniesieniu do wsparcia udzielanego przez EMSA poprzez tworzenie potencjału, wypracowywanie przewodników i rekomendacji, ustanawianie najlepszych praktyk, a także zapewnianie szkoleń i wymiany personelu.

Z poważaniem,



MINISTER  
GOSPODARKI MORSKIEJ  
I ŻEGLUGI ŚRODLĄDOWEJ

Marek Gróbarczyk