



# MORSKA SŁUŻBA POSZUKIWANIA I RATOWNICTWA

## POLISH MARITIME SEARCH AND RESCUE SERVICE

Wasz znak  
Your Ref.

Nasz znak  
Our Ref.

Data  
Date

DN-076/01/05/2017

Gdynia, 07.05.2017

### Państwowa Komisja Badania Wypadków Morskich

Ul. Chałubińskiego 4/6  
00-928 Warszawa

*Dotyczy: zaleceń zawartych w raporcie końcowym 15/15*

Odnosząc się do zaleceń Państwowej Komisji Badania Wypadków Morskich zawartych w Raporcie końcowym 15/15 uprzejmie informuję, co następuje:

1. Punkt 6.3 Raportu Końcowego 15/15

W Polsce żaden ośrodek szkoleniowy nie prowadzi kursów SMC (Koordynatorów Misji SAR) i kursów OSC (Koordynatorów na Miejscu Akcji). Nawet gdyby któryś z ośrodków zdecydował się na prowadzenie takich kursów to pojawiłby się problem kadry szkoleniowej, symulatorów itp.. Kursy prowadzone w europejskich ośrodkach zagranicznych są kosztowne (opłata za kurs, przeloty, zakwaterowanie). Kursy SMC i OSC nie są obowiązkowe. Kursy, zwykle, trwają 10 dni szkoleniowych (dwa tygodnie kalendarzowe, co ma wpływ na obsadzenie, w tym czasie, dyżurów w MRCK i MPCK.. Kursy SMC są dla osób rozpoczynających swoją karierę w Służbach SAR natomiast specjalnych uzgodnień, z ośrodkami szkoleniowymi, wymagałyby kursy odnowieniowe. Generalnie wysyłanie na kursy zagraniczne naszych pracowników, szczególnie tych zaczynających karierę w MRCK, jest jak najbardziej wskazane.

W obecnym roku (2017) Służba SAR posiada środki finansowe na szkolenie inspektorów operacyjnych i wytypowano dwie osoby na taki kurs. Obecnie problemem w realizacji szkoleń są braki kadrowe i trudności w pozyskaniu kandydatów do pracy w MRCK.

2. Punkt 6.4 Raportu Końcowego 15/15

Ppkt 1.

Zgodnie z zasadami przyjętymi w Poradniku IAMSAR alarmowanie telefoniczne przez inne RCC poprzedza przesłanie alertu w formie elektronicznej lub faksowej. Jest to standardową procedurą współpracy między centrami i nie wymaga dodatkowego

opracowania i wdrażania. W tym wypadku zapomniał o niej, zarówno JRCC Halifax jak i Inspektor Dyżurny MRCC Gdyni, o czym mówi zapis ze strony 35, ppkt 5.

Nie ma również potrzeby pisania dodatkowych procedur o wykorzystaniu wszystkich dostępnych źródeł informacji gdyż takie zapisy występują w Planie SAR np. na stronie 54 " wykorzystanie wszystkich dostępnych baz danych, wykorzystanie systemów AIS, LRIT, VMS itp.". Inspektorzy Operacyjni są zobowiązani wykorzystywać wszystkie dostępne źródła i informacji w tym strony publiczne takie jak Vessel Finder czy Marine Traffic.

#### Ppkt 2.

System SARCASS jest od połowy 2016 roku modernizowany, zakończenie modernizacji planowane jest na koniec 2017 roku.

System SWIBZ posiada opisane możliwości i Inspektorzy Operacyjni, obecnie, je wykorzystują, oczywiście, jeżeli sytuacja i czas na to pozwala. Należy pamiętać, że w trakcie prowadzenia akcji, SMC nie zawsze ma czas na wykorzystanie różnych, dodatkowych, możliwości systemów i programów.

System IMARE VTS jest dla Centrów VTS i nie ma potrzeby instalowania go w MRCK.

Generalnie przed każdym inspektorem jest w obecnej chwili 5 monitorów z różnymi systemami. Instalowanie następnych, z jednej strony jest niemożliwe ze względów technicznych a z drugiej strony jednoczesne korzystanie z różnych systemów podczas akcji ratowniczej jest niemożliwe. Przyjęto, między innymi zapisami ustawowymi, że podstawowym systemem jest SWIBZ. Dodatkowo Inspektor Operacyjny MRCK korzysta z systemu wspomagania akcji poszukiwawczej i ratowniczej SARCASS. W systemie SWIBZ obecnie jest również odwzorowanie z sensorów radarowych KSBM.

#### Ppkt 3.

Przedstawiciel Urzędu Morskiego w Gdyni przeprowadził stosowne szkolenie. Uzgodniono również, że szkolenia takie będą przeprowadzane na żądanie MRCK (nowi pracownicy, szkolenia odnowieniowe).

#### Ppkt 4.

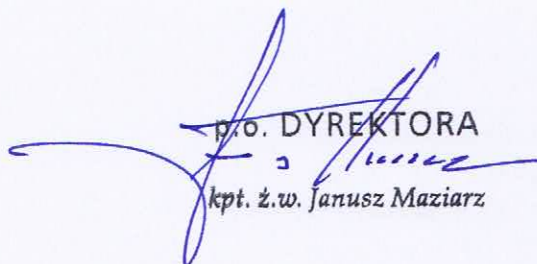
Jak wcześniej wspomniano system SARCASS jest modernizowany natomiast system SWIBZ, jego wersja zainstalowana na komputerach MRCK została sprawdzona przez UM w Gdyni i wszelkie nieprawidłowości są natychmiast zgłaszane do UM w Gdyni.

Odnosnie ostatniego zdania dotyczącego rekrutacji kandydatów na inspektorów. W załączniku N5 do Regulaminu Organizacyjnego Służby SAR zapisano wymagania kwalifikacyjne na stanowisku asystenta inspektora operacyjnego ( wykształcenie wyższe i rok praktyki na statkach morskich w dziale pokładowym) dodatkowo wymagana jest biegła znajomość języka angielskiego.

Rekrutacja odbywa się po ogłoszenie naboru między innymi w Portalu Morskim. Następnie weryfikuje się wszystkie zgłoszenia pod względem formalnym, na tej podstawie wybiera się kandydatów do rozmów kwalifikacyjnych. Nie widzimy możliwości wprowadzanie innych, wyższych, wymagań wstępnych, tym bardziej kursów przygotowawczych. Kandydaci są najpierw zatrudniani na trzy miesięczny

okres próbny, podczas którego są szkoleni i przygotowywani do pełnienia dyżurów. Po pozytywnym, co nie zawsze ma miejsce, zostają zatrudnieni na umowę na czas określony (1 rok). Po tym okresie i uzyskaniu pozytywnej opinii zostają zatrudnieni na czas nieokreślony. Dopiero po podpisaniu umowy na czas określony możemy wysłać pracownika na szkolenia zagraniczne.

Problem zatrudniania młodych, wysoko wykwalifikowanych oficerów pokładowych do pracy w MRCK związany jest przede wszystkim z różnicą między wysokością zarobków w państwowej jednostce budżetowej a wysokością zarobków na statkach morskich. Przykładem może być zeszłoroczny nabór, zgłosiło się 36 osób z tego zakwalifikowanych do dalszych rozmów zostało 30, z których podpisano umowę z dwie osobami (jedna zrezygnowała po dwóch tygodniach). Pozostałe 28 osób zrezygnowało ze względu na wysokość zarobków i nie przystąpiła w ogóle do rozmów kwalifikacyjnych. W obecnej chwili brakuje do pełnej obsady jednej osoby i brak odpowiednich kandydatów, zgłaszają się osoby bez żadnych kwalifikacji lub emeryci. Aby zapewnić ciągłość pracy w Centrum dyżury pełnią Kierownik MRCK i Kierownik Działu Planowania i Analiz, co zaburza cały system pracy Pionu Operacyjnego.

  
p.o. DYREKTORA  
kpt. ż.w. Janusz Maziarz