

MINISTERSTWO
INFRASTRUKTURY I ROZWOJU

Warszawa, 29 grudnia 2014 r.

Podsekretarz Stanu
Dorota Pyć

DTM1sk-076-31/14
NK:349365/IA

Pan Cezary Łuczywek
Przewodniczący
Państwowej Komisji Badania Wypadków
Morskich

Szanowny Panie Przewodniczący,

W odpowiedzi na pismo informujące o sporządzeniu przez Komisję raportu końcowego z wypadku morskiego statku Godafoss (znak: PKBWM-0780-22/14), zgodnie z art. 44 ust. ustawy z dnia 31 sierpnia 2012 r. o Państwowej Komisji Badani Wypadków Morskich (Dz. U. poz. 1068) uprzejmie informuję, że dokonano analizy zaleceń PKBWM dla administracji morskiej i ministra właściwego ds. gospodarki morskiej.

MliR wystosowało do UMS pismo z prośbą o opinię i wyjaśnienia dotyczące wniosków PKBWM w odniesieniu do potrzeby zrewidowanie struktury organizacyjnej UMS i wyodrębnienia Służby VTS ze struktur służby dyżurnej kapitanatu portu.

DUM w Szczecinie zwrócił uwagę na aktualnie będące na ukończeniu prace związane z budową Krajowego Systemu Bezpieczeństwa Morskiego (KSBM), co wiązać się będzie m.in. z całkowitą wymianą użytkowanego przez Służbę VTS w Szczecinie wyposażenia technicznego, w tym czujników sensorycznych (radary, stacje bazowe AIS, kamery wizyjne CCTV), czujników hydrometeorologicznych oraz serwerów i specjalistycznych aplikacji do przetwarzania i zobrazowania danych z tych sensorów. Wskazał również potrzebę dokonania powtórnej analizy i wprowadzenia zmian organizacyjnych w zakresie funkcjonowania Służby VTS po zakończeniu budowy KSBM.

MliR uznało za zasadne wyjaśnienia przekazane przez DUM w Szczecinie wskazujące ograniczenia związane z użytkowanym obecnie przez Służbę VTS sprzętem i technologiami oraz potrzebą optymalnego gospodarowania zasobami ludzkimi, niemniej jednak MliR uznaje konieczność ustanowienia przez DUM w Szczecinie regulaminu i szczegółowych procedur działania Służby VTS, z uwzględnieniem wytycznych Międzynarodowej Organizacji Morskiej (IMO) i Międzynarodowego Stowarzyszenia Służb Oznakowania Nawigacyjnego (IALA), zgodnie z § 6 pkt 3 rozporządzenia Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 4 grudnia 2012 r. w sprawie Narodowego Systemu Monitorowania Ruchu Statków i Przekazywania Informacji. Ww. regulamin powinien jasno wskazywać obowiązki operatora VTS podczas pełnienia służby. DUM powinien zorganizować działanie Służby VTS w taki sposób, aby ewentualne inne zadania wykonywane przez operatora VTS nie kolidowały z jego podstawowymi obowiązkami, jakimi są nadzór i zapewnienie bezpieczeństwa ruchu statków.

Odnosząc się do zalecenia PKBWM dotyczącego zobowiązania dyrektorów pozostałych UM do opracowania i ogłoszenia regulaminów działania Służby VTS, MliR wystosowało do UMG i UMSI pisma z prośbą wyjaśnienia i otrzymało odpowiedź, że niezbędne kwestie zostały uregulowane przez DUM, jednak odnotowano, że nie zostały wydane w postaci regulaminów Służb VTS.

Odnosząc się do wskazywanej przez PKBWM potrzeby określenia procedur postępowania operatorów Służby VTS, to procedury takie dla wszystkich UM zostały określone w systemach zarządzania jakością urzędów morskich. Szczegółowe instrukcje dotyczące realizacji procesu nadzoru nad bezpieczeństwem ruchu statków określają krok po kroku procedurę i sposób postępowania operatorów VTS zarówno w sytuacjach rutynowych, jak reagowania w sytuacjach zagrożeń. Należy jednak zaznaczyć, że zakończenie budowy KSBM wiązać się będzie z ujednoczeniem stosowanego na polskim wybrzeżu wyposażenia technicznego, jak również z wdrożeniem stosowania przez wszystkie UM jednej aplikacji służącej realizacji zadań związanych z zapewnieniem bezpieczeństwa ruchu morskiego.

W związku z powyższym podczas Rady Koordynacyjnej DUM i SAR w dniu 3 grudnia 2014 podjęto decyzję o powołaniu Zespołu ds. opracowania ujednoczonych procedur działania Służby VTS, który podejmie prace mające na celu opracowanie, jednolitych standardów oraz procedur działania Operatorów VTS uwzględniając najlepsze praktyki oraz możliwości nowo wdrożonego systemu KSBM. Zespół ten zajmie się również opracowaniem jednolitych założeń dla regulaminów Służb VTS.

Odnosząc się do zalecenia PKBWM dotyczącego wprowadzenia okresowych szkoleń pilotów morskich z zakresu przepisów dotyczących łączności radiotelefonicznej oraz stosowanych procedur w opinii MiiR nie wydaje się konieczne wprowadzanie dodatkowych wymagań szkoleniowych w tym zakresie. PKBWM w swoim raporcie wskazuje, że przyczyną zdarzenia była głównie błędna komunikacja pomiędzy pilotem a Służbą VTS, a nie brak znajomości przepisów i procedur stosowanych w łączności. Zaznaczyć należy, że analiza pojedynczego zdarzenia nie powinna mieć wpływu na ocenę prawidłowego lub błędnego funkcjonowania stacji pilotowych oraz pracy pozostałych pilotów morskich. Obecnie zgodnie z § 9 ust. 2 pkt 3 rozporządzenia Ministra Transportu Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 26 listopada 2013 r. w sprawie wymagań kwalifikacyjnych pilotów morskich w celu odnowienia dyplomu pilota morskiego (ważność dyplomu 5 lat) konieczne jest zdanie egzaminu na odnowienie dyplomu pilota morskiego. Na podstawie wymagań egzaminacyjnych do odnowienia dyplomu pilota morskiego oraz treści programowych w zakresie programu szkolenia na symulatorze określonych w rozporządzeniu Ministra Transportu Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 26 listopada 2013 r. w sprawie programów szkoleń i wymagań egzaminacyjnych dla pilotów morskich, pilot morski odnawiający dyplom musi zaliczyć kurs na symulatorze obejmujący zagadnienia procedur awaryjnych w pilotażu oraz współpracy pilota z kapitanem i obsadą mostka. Zgodnie z programem szkolenia w zakresie procedur awaryjnych w pilotażu oraz współpracy pilota z kapitanem i obsadą mostka osoba kończąca taki kurs powinna wykazać się umiejętnościami w zakresie: bezpiecznego manewrowania w sytuacjach ekstremalnych i awaryjnych właściwie wykorzystując dostępne środki i systemy; odpowiednio wczesnego rozpoznania potencjalnego zagrożenia i podejmowania działań zapobiegawczych; efektywnej współpracy z kapitanem, obsadą mostka, operatorem VTS i holownikami w sytuacjach szczególnych i awaryjnych. W związku z powyższym wprowadzenie dodatkowego obowiązku okresowych szkoleń w zakresie przepisów dotyczących łączności radiotelefonicznej oraz stosowanych procedur nie miałyby zasadniczego wpływu na komunikację w relacji pilot morski - stacja VTS, ponieważ piloci morscy, w tym zakresie powinni posiadać aktualną wiedzę i praktyczne umiejętności, co wynika z aktualnie obowiązujących przepisów.

Mając na uwadze raport oraz zalecenia PKBWM, MiiR zwróci się do dyrektorów urzędów morskich oraz szefów stacji pilotowych o organizowanie okresowych (corocznych) spotkań pilotów morskich poszczególnych stacji pilotowych z przedstawicielami urzędów morskich odpowiedzialnymi za bezpieczeństwo żeglugi (kapitanaty, bosmanaty, stacje VTS, inspektoraty bezpieczeństwa żeglugi). Celem takich spotkań będzie zaznajomienie się wszystkich osób uczestniczących w utrzymaniu bezpieczeństwa żeglugi w portach i na redach z praktycznymi aspektami bezpieczeństwa żeglugi w poszczególnych rejonach pilotowych. Dodatkowo takie spotkania umożliwią bieżącą wymianę doświadczeń i spostrzeżeń dotyczących zdarzeń, negatywnych zjawisk, stosowanych praktyk, zwyczajów czy przyzwyczajzeń występujących w danym rejonie.

W wykonaniu
Dorota Pyc