



MINISTERSTWO
INFRASTRUKTURY I ROZWOJU

Warszawa, 5 maja 2015 r.

Podsekretarz Stariu
Dorota Pyć

DTM.I.5205.1.14.2015.SKS
NK: 120045/15



Pan Cezary Łuczywek

Przewodniczący

Państwowej Komisji Badania Wypadków
Morskich

Szanowny Panie Przewodniczący,

W odpowiedzi na pismo z dnia 5 listopada 2014 r. informujące o sporządzeniu przez Komisję raportu końcowego z wypadku morskiego statku Holly II (znak: PKBWM-0760-40/14), zgodnie z art. 44 ustawy z dnia 31 sierpnia 2012 r. o Państwowej Komisji Badania Wypadków Morskich (Dz. U. poz. 1068) uprzejmie informuję, że w celu przeprowadzenia analizy zaleceń PKBWM dla ministra właściwego ds. gospodarki morskiej zawartych w raportach dot. wypadków jachtów Qatro, Holly II oraz Miss Alicja, podczas Rady Koordynacyjnej Dyrektorów Urzędów Morskich i Służby SAR w dniu 3 grudnia 2014 r. został powołany Zespół ds. bezpieczeństwa jachtów.

Zespół, w którego skład weszli przedstawiciele MliR, urzędów morskich oraz Służby SAR, spotkał się w dniu 5 lutego 2015 r. aby szczegółowo rozpatrzyć wnioski i zalecenia PKBWM i wypracował wiele propozycji działań, które w dłuższej perspektywie mają zmierzać do poprawy bezpieczeństwa żeglugi na jachtach morskich, w tym:

- zmiany obowiązującego stanu prawnego,
- akcji informacyjnych i edukacyjnych tj. kampanii informacyjnych skierowanych do żeglarzy w zakresie alarmowania w niebezpieczeństwie oraz używania indywidualnych środków wypornościowych,
- kształtowania kultury bezpiecznego uprawiania żeglarstwa we współpracy z podmiotami z administracji oraz spoza administracji rządowej. W tym celu w maju br. zaplanowano spotkanie z ubezpieczycielami w celu omówienia możliwości wprowadzenia zróżnicowanych stawek za jachtowe polisy ubezpieczeniowe, w zależności od spełnienia zaleceń administracji.

W opinii Zespołu ds. bezpieczeństwa jachtów przyczyną wypadku s/y Holly II był błąd ludzki i niedopełnienie przez kapitana obowiązków w zakresie przeszkolenia załogi. Biorąc pod uwagę wnioski nasuwające się po analizie tego i pozostałych wypadków z udziałem jachtów, PKBWM powinna rozważyć skierowanie zaleceń do ministra właściwego ds. sportu dotyczących obowiązkowości, programu oraz prowadzenia odpowiedniego nadzoru nad szkoleniami żeglarskimi.

Odnosząc się bezpośrednio do zaleceń wystosowanych przez Komisję w raporcie dot. wypadku Holly II uprzejmie informuję, że MliR przygotowało i proceduje projekt rozporządzenia zmieniającego rozporządzenie w sprawie bezpiecznego uprawiania żeglugi przez jachty morskie. Projektowane rozwiązania zmierzają w kierunku rozszerzenia zakresu rozporządzenia na wszystkie jachty morskie, w tym jachty rekreacyjne o długości do 15 m. Biorąc pod uwagę zalecenia PKBWM uszczegółowiono katalog obowiązkowych czynności kapitana jachtu oraz zaprojektowano przepis nakładający obowiązek noszenia przez osoby nieumiejące pływać przebywające na pokładzie jachtu indywidualnych środków

wypornościowych. Projekt rozporządzenia w ramach konsultacji wewnętrznych resortowych był przekazany do PKBWM, a obecnie znajduje się na etapie konsultacji publicznych i uzgodnień międzyresortowych.

Wydanie rozporządzenia regulującego sprawy inspekcji i dokumentów bezpieczeństwa jachtu morskiego nie będzie możliwe do czasu zmiany przepisów ustawy z dnia 18 sierpnia 2011 r. o bezpieczeństwie morskim (Dz. U. Nr 228, poz. 1358, z późn. zm.). Aby przyspieszyć procedowanie projektu po uchwaleniu przez Sejm ustawy zmieniającej ustawę o bezpieczeństwie morskim, przygotowany przez MliR projekt rozporządzenia został przekazany do uzgodnień z komórkami podległymi i nadzorowanymi oraz PKBWM, a jego dalsze procedowanie rozpocznie się niezwłocznie po opublikowaniu ustawy w Dzienniku Ustaw.

W odniesieniu do propozycji PKBWM dotyczących wprowadzenia dodatkowych informacji o warunkach eksploatacji oraz maksymalnej liczbie osób na pokładzie w dokumencie rejestracyjnym jachtu, MliR stoi na stanowisku, że byłoby to możliwe jedynie w odniesieniu do nowych jednostek podlegających dyrektywie 94/25/WE w sprawie ujednoczenia ustaw, rozporządzeń i przepisów administracyjnych w państwach członkowskich dotyczących rekreacyjnych jednostek pływających (dyrektywa RCD) lub dyrektywie 2013/53/UE w sprawie rekreacyjnych jednostek pływających i skuterów wodnych i uchylającej dyrektywę 94/25/WE. W przypadku takich jednostek organ rejestrowy dysponowałby dokumentem stwierdzającym niezbędne informacje w postaci świadectwa zgodności. W odniesieniu do tych jednostek, zgodnie z § 43 rozporządzenia Ministra Gospodarki i Pracy z dnia 19 listopada 2004 r. w sprawie zasadniczych wymagań dla rekreacyjnych jednostek pływających (Dz. U. Nr 258, poz. 2584) istnieje wymóg, aby jacht posiadał trwale przymocowaną tabliczkę znamionową, zawierającą informacje m.in. o kategorii projektowej jednostki (tzn. warunkach eksploatacji), maksymalnym obciążeniu zalecanym przez producenta oraz zalecanej przez producenta liczbie osób, dla przewożenia których jednostka została zaprojektowana.

W odniesieniu do propozycji PKBWM, aby wydawać uproszczoną Kartę Bezpieczeństwa, podstawową przeszkodą dla jej realizacji jest, podobnie jak w przypadku poprzedniej propozycji, brak wymogu posiadania przez armatora dokumentacji, na podstawie której można byłoby określić warunki eksploatacji oraz dopuszczalną maksymalną liczbę osób na pokładzie. Byłoby to możliwe jedynie w odniesieniu do jachtów podlegających dyrektywie 94/25/WE lub 2013/53/UE.

z wyjątkami
Dorota Pyć