



MINISTERSTWO
INFRASTRUKTURY I ROZWOJU

Warszawa, 29 czerwca 2015 r.

Podsekretarz Stanu
Dorota Pyc

DTM.1.5211.1.2015.SKS
NK: M A Z k S / t ó

Pan Cezary Łuczywek
Przewodniczący
Państwowej Komisji Badania Wypadków
Morskich

Szanowny Panie Przewodniczący,

W odpowiedzi na pismo z dnia 31 grudnia 2014 r. informujące o sporządzeniu przez Komisję raportu końcowego z wypadku morskiego jachtu Miss Alicja (znak: PKBWM-5211-22/13), 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, podczas Rady Koordynacyjnej Dyrektorów Urzędów Morskich i Służby SAR w dniu 3 grudnia 2014 r. zostały powołane Zespół ds. bezpieczeństwa jachtów oraz Zespół ds. nadzoru przeciwpożarowego administracji morskiej w polskich portach morskich.

Zespół ds. bezpieczeństwa jachtów, 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 skierowane do administracji morskiej w zakresie bezpieczeństwa jachtów, i wypracował wiele propozycji działań, które w dłuższej perspektywie mają doprowadzić do poprawy bezpieczeństwa żeglugi na jachtach morskich, o czym MliR informowało PKBWM w piśmie z dnia 5 maja 2015 r. (znak: DTM. 1.5205.1.14.2015.SKS).

PKBWM zaleciła ministrowi właściwemu ds. gospodarki morskiej:

- 1) zmianę przepisów rozporządzenia w sprawie bezpiecznego uprawiania żeglugi przez jachty morskie - przez wprowadzenie obowiązku przeglądów technicznych, dokonywanych przez podmiot uprawniony do wykonywania przeglądów technicznych jachtów morskich o długości do 15 m, dla wszystkich jachtów z silnikami benzynowymi wbudowanymi w kadłub, niezależnie od ich mocy, oraz niezależnie od faktu, czy jachty takie poddały się, czy też nie poddały się inspekcji państwa bandery;
- 2) zmianę przepisów ustawy o żegludze śródlądowej - przez wprowadzenie obowiązku przeglądów technicznych, przeprowadzanych przez upoważniony w tym celu podmiot, dla wszystkich jachtów o napędzie mechanicznym z silnikami benzynowymi wbudowanymi w kadłub, niezależnie od ich mocy.

Analizując raport PKBWM oraz orzeczenie Izby Morskiej (IM) w sprawie wypadku m/y MISS ALICJA członkowie Zespołu zwrócili szczególną uwagę na zasadnicze znaczenie błędu ludzkiego w powstaniu wypadku - niewłączenia wentylacji przed uruchomieniem silnika. Zespół nie odnotował wystarczających dowodów na to, że do wypadku doprowadził zły stan techniczny jednostki.

MliR, pismem z dnia 2 marca 2015 r. (znak: DTM.1.5205.1.9.2015.SKS), wystąpiło do PKBWM z prośbą o szczegółowe informacje dotyczące pozostałych wspomnianych w raporcie wypadków z udziałem tego typu jachtów. Zgodnie z odpowiedzią przesłaną w dniu 17 kwietnia 2015 r. pocztą elektroniczną, PKBWM nie dysponuje tego rodzaju danymi.

Mając na uwadze brak obiektywnych danych statystycznych oraz bezspornych dowodów na to, że zasadniczą przyczyną wypadku jachtu m/y MISS ALICJA był stan techniczny jednostki, w chwili obecnej MliR nie znajduje wystarczającego uzasadnienia dla podjęcia działań legislacyjnych mających na celu zmianę istniejącego stanu prawnego. Na podstawie jednostkowego przypadku, bez bardziej szczegółowych danych dotyczących skali zjawiska pożarów na jachtach z silnikami benzynowymi oraz ich przyczyn, nie będzie możliwe dokonanie rzetelnej oceny skutków regulacji ani uzasadnienie wprowadzenia dodatkowych obciążeń dla właścicieli jachtów w postaci obowiązkowych przeglądów technicznych.

W związku z potrzebą zapobiegania podobnym wypadkom w przyszłości MliR zamierza monitorować kwestię bezpieczeństwa jachtów motorowych, jak również mieć na uwadze konkluzje Zespołu, który podkreślił, że pomocne w tym zakresie mogłyby być zmiany przepisów z zakresu kwalifikacji żeglarskich i programów szkoleń (leżące w kompetencji Ministra Sportu) oraz działania edukacyjne promujące bezpieczne żeglowanie oraz dobrą praktykę żeglarską.

Zespół ds. nadzoru przeciwpożarowego administracji morskiej w polskich portach morskich, w którego skład weszli przedstawiciele MliR oraz urzędów morskich, spotkał się w dniu 20 stycznia 2015 r. i szczegółowo rozpatrzył wnioski i zalecenia PKBWM zawarte w raporcie z wypadku m/y Miss Alicja w zakresie bezpieczeństwa pożarowego portów.

W odniesieniu do zalecenia PKBWM dotyczącego opracowania dla każdego z czterech portów o podstawowym znaczeniu dla gospodarki narodowej, w porozumieniu ze wszystkimi podmiotami zarządzającymi infrastrukturą portową na terenie tych portów i w oparciu o dane otrzymane od nich, kompleksowego planu przeciwpożarowego, członkowie Zespołu ds. nadzoru przeciwpożarowego administracji morskiej w polskich portach morskich, nie kwestionując potrzeby opracowania takiego planu, wskazywali, że byłby on celowy i przydatny dla służb koordynujących i zwalczających pożary, a więc przede wszystkim Państwowej Straży Pożarnej (lub ewentualnie straży portowych), a zatem to do nich, a nie do Ministra Infrastruktury i Rozwoju, powinny być skierowane zalecenia w tym zakresie. Jednostki PSP odpowiadają za koordynowanie działań gaśniczych podczas ewentualnego pożaru w porcie. W opinii Zespołu to komendant wojewódzki PSP powinien dysponować kompleksowymi planami przeciwpożarowymi portów zlokalizowanych na obszarze swojej właściwości, ponieważ jest on odpowiedzialny za dowodzenie akcjami gaśniczymi w obrębie całego województwa.

W odniesieniu do zalecenia Komisji dotyczącego podjęcia inicjatywy legislacyjnej zmierzającej do przygotowania aktu prawnego regulującego ochronę przeciwpożarową w polskich portach morskich, MliR uprzejmie informuje, że przygotowało projekt ustawy zmieniającej ustawę o obszarach morskich Rzeczypospolitej Polskiej i administracji morskiej oraz niektórych innych ustaw, w którym doprecyzowano i uszczegółowiono zadania organów administracji morskiej w zakresie nadzoru przeciwpożarowego w polskich obszarach morskich oraz portach i przystaniach morskich, sprawowanego zgodnie z art. 42 ust. 2 pkt 9 ustawy z dnia 21 marca 1991 r. o obszarach morskich Rzeczypospolitej Polskiej i administracji morskiej (Dz. U. z 2013 r. poz. 934 i 1014). Projektowane regulacje zawierają katalog dodatkowych obowiązków z zakresu ochrony przeciwpożarowej dla podmiotów zarządzających portem, przystanią, terminalem lub stoczną remontową. Przewidziano również upoważnienie dla ministra właściwego do spraw gospodarki morskiej do wydania rozporządzenia określającego szczegółowy zakres i tryb sprawowania nadzoru przeciwpożarowego, a także warunki współpracy w tym zakresie z podmiotami, które uczestniczą w działaniach ratowniczo-gaśniczych w obrębie polskich obszarów morskich oraz portów i przystani morskich. Projektowane zmiany prawne pozwolą w opinii MliR uporządkować sytuację w zakresie ochrony przeciwpożarowej w portach.

Z. Myrowski nacelnik
Dorota Pyc