



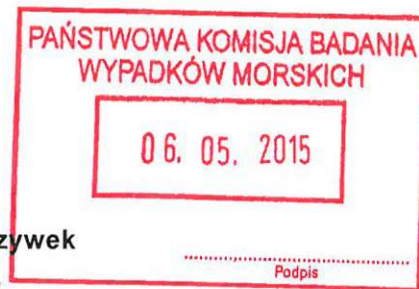
MINISTERSTWO  
INFRASTRUKTURY I ROZWOJU

Podsekretarz Stanu  
Dorota Pyć

Warszawa, 5 maja 2015 r.

DTM.I.5201.3.2015.SKS

NK: *A20508/15*



Pan Cezary Łuczywek

Przewodniczący

Państwowej Komisji Badania Wypadków  
Morskich

*Szanowny Panie Przewodniczący,*

W odpowiedzi na pismo z dnia 6 listopada 2014 r. informujące o sporządzeniu przez Państwową Komisję Badania Wypadków Morskich raportu końcowego z wypadku morskiego statku Twinkle Island (znak: PKBWM-0780-48/14), zgodnie z art. 44 ustawy z dnia 31 sierpnia 2012 r. o Państwowej Komisji Badania Wypadków Morskich (Dz. U. poz. 1068) uprzejmie informuję, że dokonano analizy zaleceń PKBWM dla administracji morskiej i ministra właściwego ds. gospodarki morskiej.

W odniesieniu do zaleceń przeprowadzenia szczegółowych wielowiązkowych sondaży hydrograficznych metodą „fuli sea floor search” pasa wód używanych do żeglugi przez statki morskie od TSS Ławica Słupska na wschód w kierunku portów Zatoki Gdańskiej oraz ustalenia z Ministrem Obrony Narodowej priorytetów w zakresie prowadzenia sondaży na głównych trasach żeglugowych do portów polskich oraz zwiększenia wykorzystania jednostek hydrograficznych Marynarki Wojennej do pomiarów batymetrycznych na polskich obszarach morskich dla celów bezpieczeństwa żeglugi, MliR uprzejmie informuje, że obecnie prace sondażowe na polskich obszarach morskich prowadzone są zgodnie z planem określonym w ramach prac grupy roboczej (Re-survey Monitoring Working Group) Komisji Hydrograficznej Morza Bałtyckiego (The Baltic Sea Hydrographic Commission), zatwierdzonym w Deklaracji Kopenhaskiej (2001) oraz Deklaracji Moskiewskiej (2010). Zgodnie z informacją otrzymaną od BHMW, plan zakończenia do końca 2015 r. sondaży tras żeglugowych zwyczajowo używanych do żeglugi na polskich obszarach morskich (określonych jako trasy HELCOM kategorii I), nie jest zagrożony.

Jednocześnie MliR we współpracy z BHMW podjęło działania zmierzające do uporządkowania stanu prawnego i umocnienia pozycji BHMW jako jednostki realizującej działania morskiej służby hydrograficznej na polskich obszarach morskich. Zgodnie z przygotowanym przez MliR projektem ustawy zmieniającej ustawę o obszarach morskich Rzeczypospolitej Polskiej i administracji morskiej oraz niektórych innych ustaw, powołana zostanie Państwowa Morska Służba Hydrograficzna, której zadania realizować będzie BHMW. Projekt ustawy wyraźnie wskazuje, że do zadań Biura Hydrograficznego Marynarki Wojennej jako morskiej służby hydrograficznej, należeć będzie m.in.: prowadzenie, koordynowanie i nadzorowanie, we współpracy z dyrektorami urzędów morskich, pomiarów hydrograficznych na polskich obszarach morskich. Zdaniem MliR oraz BHMW powyższe przepisy ułatwią BHMW realizowanie zadań w tym zakresie.

W odniesieniu do zalecenia zintensyfikowania działań związanych z podjętą inicjatywą wyznaczenia nowego bezpiecznego przebiegu TSS Ławica Słupska, MliR uprzejmie informuje, że zamierza przedłożyć dokumenty w ww. sprawie na 3 posiedzenie Podkomitetu ds. bezpieczeństwa żeglugi, radiokomunikacji oraz poszukiwań i ratownictwa (NCSR) Międzynarodowej Organizacji Morskiej (IMO), planowane na pierwszy kwartał 2016 r. Obecnie zakończono prace sondażowe i trwa opracowanie ich wyników. Koordynatorem przedsięwzięcia jest dyrektor Urzędu Morskiego w Gdyni.

W odniesieniu do rekomendacji rozważenia możliwości wyznaczenia i naniesienia na morskich mapach nawigacyjnych „zalecanej trasy z dopuszczalnym zanurzeniem” dla statków o dużym zanurzeniu podążających z rejonu Zatoki Gdańskiej drogą wzdłuż polskiego wybrzeża w kierunku zachodnim do Cieśnin Duńskich, MliR podziela opinię ekspertów z UMG i BHMW, że nie ma obecnie uzasadnienia dla planowania wprowadzenia innych środków regulacji ruchu na polskich obszarach morskich, poza korektą przebiegu TSS „Ławica Słupska”. Pożądane byłoby wprowadzenie zalecanej trasy głębokowodnej przebiegającej na północ od Wyspy Bornholm. Polska podjęła próby w tym zakresie na forum IMO w latach 2005 i 2006, ale nie będzie to możliwe do czasu zmiany stanowiska przez stronę szwedzką i duńską, które są przeciwne wyznaczeniu takiej trasy.

*Dr inżynier nauk  
Dorota Pyć*