

Ustka, 25 styczeń 2013 r.

INSPEKTORAT MONITOROWANIA RUCHU MORSKIEGO W USTCE
SPRAWOZDANIE ZA ROK 2012

1. Monitorowanie i informowanie o ruchu statków:

W roku 2012 Inspektorat Monitorowania Ruchu Morskiego został objęty systemem zarządzania jakością ISO 9001:2009. W ramach systemu wprowadzono Proces nadzoru nad bezpieczeństwem ruchu statków PS-13. Proces ten jest ujednolicony dla wszystkich urzędów morskich i obejmuje kilkanaście procedur. W listopadzie 2012 r. odbył się audyt IMRM w celu potwierdzenia zgodności systemu zarządzania z normą PN-EN ISO 9001:2009 w zakresie procesu PS-13.

We wskazanym okresie (rok 2012) monitorowanie i informowanie o ruchu statków prowadziła służba kontroli ruchu statków „Słupsk Traffic Control” zgodnie z nowymi procedurami, w celu nadzorowania przestrzegania przepisów przez statki w systemie rozgraniczenia ruchu „Ławica Słupska” oraz w całym morskim obszarze odpowiedzialności Dyrektora Urzędu Morskiego w Słupsku. Na bieżąco nawiązywano łączność radiową lub wysyłano poprzez stacje bazowe systemu AIS wiadomości tekstowe do jednostek, w celu wyegzekwowania obowiązujących przepisów oraz udzielenia pomocy lub miejsca schronienia statkom znajdującym się w niebezpieczeństwie.

Zgłoszono do europejskiego systemu SafeSeaNet 5 przypadków naruszenia systemu rozgraniczenia ruchu „Ławica Słupska” przez statki bandery obcej, wraz z przesłaniem pełnej dokumentacji zgodnie z procedurą zgłaszania niezgodności zawartą w procesie PS-13.

Statki naukowo –badawcze: przyjęto i przekazano zainteresowanym służbom 92 zgłoszeń wejścia/wyjścia. Zaopiniowano 17 wniosków o zgodę na rejsy.

Sprawdzano poprzez wywołanie radiowe wszystkie jednostki, które stawały w dryfie lub na kotwicy na wodach terytorialnych RP. O wszystkich przypadkach informowano służby dyżurne Morskiego Oddziału Straży Granicznej oraz Marynarki Wojennej. IMRM przyjmowało zgłoszenia rozpoczęcia/zakończenia nurkowania na wraki.

Odnotowano wiele akcji ratowniczych życia i mienia-przekazano meldunki do osób i służb Urzędu Morskiego w Słupsku, Ministerstwa Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej oraz Wojewódzkich Centrów Zarządzania Kryzysowego.

Najpoważniejsze wypadki/zdarzenia zakończone śmiercią osób:

- W dniu 21.04.2012 o godz. 14:32 Bosman Portu Łeba został powiadomiony przez załogę m/y HALNY-1 (będący około 3 Mm od portu Łeba) o potrzebie natychmiastowej pomocy medycznej dla jednego z wędkarzy.
Bosman natychmiast powiadomił MRCK Gdynia i pogotowie ratunkowe.
M/Y HALNY-1 zacumował (z wędkarzem potrzebującym pomocy lekarskiej) w porcie o godz. 15:02. Lekarz stwierdził zgon wędkarza.
- Dnia 04.06.2012 r. ok godz. 07:33 zatoniła jednostka rybacka UMS-2, trzy osoby zostały podjęte przez niemiecki jacht, jedna osoba została uznana za zaginioną pomimo prowadzonej akcji ratowniczo-poszukiwawczej przez jednostki SAR (statek ratowniczy SZKWAŁ i śmigłowiec MW).

System Wymiany Informacji Bezpieczeństwa Żeglugi –element systemu monitorowania ruchu morskiego i do współdziałania operacyjnego służb odpowiedzialnych za bezpieczeństwo morskie. Prowadzono ciągły nadzór ruchu morskiego w strefie odpowiedzialności Dyrektora UM w Słupsku oraz przestrzegania przepisów i zezwoleń wydanych przez UM Słupsk, monitorowanie usuwania urobku do morza przez pogłębiarki. Dwa razy w ciągu doby wysyłano do Straży Granicznej meldunki dotyczące sytuacji w portach i morskim obszarze odpowiedzialności Urzędu Morskiego w Słupsku. Na bieżąco o wszystkich prowadzonych na terenie działania Urzędu akcjach ratowniczych oraz zapobiegania zanieczyszczeniu środowiska morskiego lub usuwania jego skutków powiadamiana jest Ministerstwo Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej, w tym Podsekretarz Stanu.

2. Kontrole akwenów polskich obszarów morskich w celu wykrywania zanieczyszczeń:

Do IMRM wpłynęły 54 sprawozdań z lotów nad polskimi obszarami morskimi ze Straży Granicznej, UM Gdynia oraz Marynarki Wojennej. Podczas lotów samoloty zgłaszały bieżącą sytuację do Słupsk Traffic Control. Dane statystyczne z lotów zamieszczono w załączniku. Inspektorzy IMRM brali udział w sprawdzeniu 7 zanieczyszczeń zgłoszonych za pomocą systemu obserwacji satelitarnej CleanSeaNet, zwracając się do Straży Granicznej lub

prawdopodobnych sprawców rozlewu i prognozowaniu dryfu substancji olejowych za pomocą programu komputerowego Seatrack Web.

3. Monitorowanie sytuacji w portach:

Codziennie do Słupsk – Traffic z kapitanatów i bosmanatów, spływają meldunki dotyczące sytuacji w poszczególnych portach. We wszystkie dni tygodnia, sytuacja opracowywana jest zbiorczo i przesyłana do zainteresowanych komórek UM Słupsk.

Do Centrum Zarządzania Kryzysowego Wojewody Pomorskiego i Centrum Zarządzania Kryzysowego Wojewody Zachodniopomorskiego codziennie przesyła się informacje o stanie wody, sile i kierunku wiatru z portów: Kołobrzeg, Darłowo, Ustka, Łeba. Podczas stanów alarmowych informacja przekazywana jest kilka razy dziennie.

Wielokrotnie odbierano i przekazywano odpowiednim służbom informacje z jednostek pływających o zauważonych zanieczyszczeniach wód, napotykanym przeszkodach, itp.

4. Bezpieczeństwo żeglugi:

Cztery razy dziennie nadawana była prognoza pogody i ostrzeżenia nawigacyjne. W ramach bałtyckiego systemu ostrzeżeń nawigacyjnych zgłaszano również do BHMW informacje o zagrożeniach dla bezpieczeństwa żeglugi oraz przygotowano 20 wniosków o wydanie ostrzeżeń nawigacyjnych.

IMRM pełni rolę Regionalnego Punktu Kontaktowego dla portów Urzędu Morskiego w Słupsku, realizując zadania wynikające z postanowień Kodeksu ISPS. Poprzez system PHICS sprawdzano 379 zgłoszeń wstępnych jednostek zawijających do portów UM w Słupsku (Kołobrzeg-252, Darłowo-112, Ustka-15). W ciągu ubiegłego roku nie zanotowano podwyższonego poziomu ochrony w żadnym z portów.

IMRM pełni rolę LCA (Local Competent Authority) w systemie SafeSeaNet dla portów Urzędu Morskiego w Słupsku. System ten jest wykorzystywany w trakcie dyżurów inspektorów do weryfikacji danych o statkach znajdujących się w strefie odpowiedzialności UM w Słupsku.

IMRM monitorowało około 36 akcji ratowania ludzi lub mienia prowadzone przez SAR.

5. Pracownicy IMRM wzięli udział w następujących seminariach, szkoleniach itp.:

Szkolenie trzech inspektorów na operatora VTS w Akademii Marynarki Wojennej w Gdyni .

Szkolenie inspektora na operatora bliskiego zasięgu GMDSS w Ośrodku Szkolenia Ratownictwa Morskiego w Szczecinie.

Przygotowanie do podpisania planu współpracy UM Słupsk z MOSG na rok 2013.

Główny Inspektor wielokrotnie brał udział w grupach roboczych dotyczących budowy Krajowego Systemu Bezpieczeństwa Morskiego, przygotowania planu schronienia dla statków potrzebujących pomocy, a także spotkaniach dotyczących budowy farm wiatrowych, nadzoru nad badaniami naukowymi prowadzonymi na wodach polskich obszarów morskich przez statki obcej bandery.

6. Zakończone i prowadzone inwestycje:

W roku 2012 przeprowadzono przebudowę pomieszczeń IMRM w celu przystosowania do potrzeb Krajowego Systemu Bezpieczeństwa Morskiego, w którym Inspektorat będzie pełnił funkcję Vessel Traffic Services oraz głównego centrum nadzoru morskiego UM w Słupsku. W dalszej części prowadzonych prac zostaną zainstalowane radary, kamery dalekiego zasięgu, radionamierniki oraz system łączności radiowej. Zakończenie inwestycji planowane jest w październiku 2013 r.



**Sprawozdanie statystyczne z działalności kontrolnej IMRM Ustka
w roku 2012.**

	styczeń	luty	marzec	kwiecień	maj	czerwiec	lipiec	sierpień	wrzesień	październik	listopad	grudzień	RAZEM
I. Kontrola polskich obszarów morskich, jednostkami pływającymi													
a. rejsy statkami dozorczymi U.M.													
b. rejsy statkami Straży Granicznej													
c. rejsy innymi statkami													
2. Czas trwania rejsu													
3. ilość skontrolowanych statków polskich													
a. kutrów													
b. łodzi													
c. innych													
4. ilość skontrolowanych statków obcych													
a. rybackich													
b. innych													
5. ilość wydanych poleceń													
II. Kontrola polskich obszarów morskich jednostkami powietrznymi:													
a. loty samolotem U.M. w Gdyni	6	1	2	5	3	2	2	4	2	4	3	2	36
b. loty samolotem Marynarki Wojennej	1	1	4	2	0	2	0	1	1	2	2	2	18
c. loty samolotem Straży Granicznej	3	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	4
d. loty bez udziału inspektora IMRM	10	3	6	7	3	4	2	5	3	6	5	4	58
2. ilość wykrytych zanieczyszczeń													
3. ilość wykrytych sprawców zanieczyszczeń													
III. Liczba zgłoszeń zanieczyszczeń													
z systemu satelitarnego CleanSealnet													
a. z dużym prawdopodobieństwem	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
b. z niskim prawdopodobieństwem	0	0	1	0	2	3	0	1	1	0	0	0	8
2. ilość potwierdzonych zanieczyszczeń													
3. ilość wykrytych sprawców zanieczyszczeń													
IV. Zastosowane kary													
1. ilość wniosków o ukaranie skierowanych do Dyrektora U.M.													