



**BROŃ „NIEŚMIERCIONOŚNA”,
A MOŻLIWOŚCI SAMOOBRONY
STATKÓW HANDLOWYCH**

NORWEGIA – RAJ UTRACONY?



**UBEZPIECZENIA
ARMATORSKIE P&I, CZ. 2**

**POSTÓJ PROMU MORSKIEGO
PRZY TERMINALU**

III PAKIET MORSKI CZ. 2



We have a place for you in our Team!

LPG TANKERS, OIL TANKERS, CHEMICAL TANKERS, CONTAINERS AND BULK CARRIERS

We have ongoing vacancies in our expanding fleet:

- MASTERS
- CHIEF OFFICERS
- SECOND OFFICERS
- THIRD OFFICERS
- CHIEF ENGINEERS
- SECOND ENGINEERS
- THIRD ENGINEERS
- ELECTRICIANS

Join us!

**BSM Crew Service Centre
Poland – Gdynia**

Bernhard Schulte Shipmanagement (Poland) Ltd
27 Jana z Kolna Str,
81 354 Gdynia,
Poland

Tel.: +48 58 66 11 661
Fax: +48 58 66 14 743

pl-sdc-info@bs-shipmanagement.com



Wydawca

Okrętownictwo i Żegluga Sp. z o.o.

Redaktor prowadzący

Jakub Bogucki

bogucki@themaritimeworker.com

Adres redakcji

ul. Kartuska 213

80-122 Gdańsk

Telefon: (58) 62 11111

Faks: (58) 66 77 058

Opracowanie graficzne i skład

Wojtek Rojek

www.royo.pl

Autorzy

Krzysztof Kubiak

Beata Madejska

Jerzy Puchalski

Piotr Radwański

Piotr B. Stareńczak

Redakcja nie ponosi odpowiedzialności za treść ogłoszeń i reklam. Materiałów nie zamówionych nie zwracamy.

www.TheMaritimeWorker.com



Żałoganci uniwersalnego drobnicowca Adam Asnyk. Fot. PloSta

Narastający problem pirackich ataków w rejonach Azji i Afryki znany jest od dawna. Jego eskalacja wywołała ożywioną dyskusję: co robić, gdy dojdzie do ataku? Jednym z naturalnych odruchów jest obrona.

Pierwsze ataki, gdy piraci byli słabo wyposażeni i uzbrojeni w broń białą, udaremniano za pomocą strug wody ze statkowych hydrantów. Obecnie piraci inwestują poważne sumy w specjalistyczną broń, szybkie motorówki i nowoczesne środki łączności. Marynarze jednak nie pozostają bez odpowiedniego wyposażenia. Przemysł zbrojeniowy pracuje nad coraz skuteczniejszą bronią „nieśmiertelnością”, która być może w przyszłości stanie się obowiązkowym dla statków ekwipunkiem (czytaj s. 5).

Norwescy armatorzy od zawsze byli uważani za elitę marynarskich pracodawców. Flota, którą dysponują przewozi rocznie 5% światowej wymiany handlowej. Choć kryzys dał się we znaki także w Norwegii, istnieje wiele warunków, dla który na statkach Norwegów pracę mogłaby znaleźć jeszcze większa rzesza marynarzy z Polski (czytaj s. 8).

Promy to specyficzne jednostki morskie, które w odróżnieniu od innych odbywają rejsy zgodnie ze ściśle określonym rozkładem. W wyniku narzuconych ostrych ram czasowych oraz zwiększonego zakresu obowiązków załogi, okres postoju promu w porcie jest dla niej codziennym egzaminem (czytaj s. 13). ■

Jakub M. Bogucki

W NUMERZE:

- 4 Wiadomości marynarskie
- 5 Broń „nieśmiertelność”, a możliwości samoobrony statków handlowych
- 8 Norwegia – raj utracony?
- 10 Ubezpieczenia armatorskie P&I, cz. 2
- 13 Postój promu morskiego przy terminalu
- 16 Jest miejsce dla Polaków
- 18 III pakiet morski cz. 2

Archiwalne numery The Maritime Worker można zamawiać na stronie:

www.themaritimeworker.pl

Deepwater Horizon

Zarejestrowana na Wyspach Marshalla półzanurzalna, dynamicznie pozycjonowana platforma wiertnicza Deepwater Horizon należąca do Transocean, została zbudowana w latach 1998-2001 przez koncern Hyundai, a następnie wydzierżawiona dla koncernu BP.

Platforma ta – która zaślęnęła pobiciem rekordu świata w TVD („True vertical depth”) wykonanego odwiertu (10 683 m), przy zmierzonej długości otworu wynoszącej 10 685 m – zatonała 22 kwietnia 2010 roku na wodach Zatoki Meksykańskiej w wyniku eksplozji, do której doszło dwa dni wcześniej. 11 członków 126-osobowej załogi uznano za zaginionych. Reszta zdołała się ewakuować.

Po wielu próbach, w połowie lipca br. udało się zatrzymać powstały po katastrofie wyciek ropy. Jego zatamowanie umożliwiła nowa kopała umieszczona na szczycie platformy, półtora kilometra pod wodą. Sytuacja jest opanowana, wciąż jednak trwają badania i wprowadzane są ulepszenia, mające zapewnić trwałość zastosowanego rozwiązania.



Foto. U.S. Coast Guard

Fredriksen ma dość Norwegii

Znany w branży morskiej potentat John Fredriksen, który planował przeflagowanie kilku należących do niego jednostek pod norweską banderę poinformował, że tego nie robi, ponieważ ma już dość tego kraju.

Fredriksen zmienił zdanie po bliższym zapoznaniu się z warunkami przeflagowania swoich statków. Jego zdaniem norweska polityka względem armatorów i ciągle jej zmiany nie sprzyjają dalszemu rozwojowi sektora, stąd też obecna jego decyzja.

Ostatecznie, prawdopodobnie pięć jednostek, które obecnie pływają pod banderą norweską, zostanie przeflagowanych.

„Mam dość. Interesy z Norwegią stały się zbyt skomplikowane. Gra nie jest warta świeczki” – powiedział Fredriksen dla norweskiej gazety Verdens Gang.

Źródło: Shipgaz

MSC powiększa flotę

MSC planuje powiększyć swoją flotę o co najmniej 30 jednostek (każda o ładowności ok. 14000 TEU) w ciągu trzech kolejnych lat. Gianluigi Aponate, prezes MSC, ogłosił, że w bieżącym roku spodziewane jest włączenie do floty 13-14 statków, 10 w roku 2011 oraz 9 w roku 2012. Ładowność floty ma się we wspomnianym okresie zwiększyć o 10%.

Wprowadzenie każdej z nowych jednostek będzie wiązało się z wycofa-

niem jednej starszej jednostki o ładowności 8000 TEU. Oznacza to, że MSC nie ma w planach tworzenia nowych, dodatkowych połączeń między Dalekim Wschodem a Europą.

Prezes Aponate poinformował także, że w zeszłym roku statki MSC przewoziły 10,5 mln TEU, a więc więcej niż w przedkryzysowym roku 2007. Jednak porównując zeszłoroczne wyniki z tymi z 2007 roku, obroty firmy spadły.

Źródło: fairplay.co.uk



MSC Asli w gdyńskim porcie. Fot. TMW

Turcja podpisuje konwencję ONZ w sprawie złomowania statków

Turcja, jedno z pięciu państw złomujących największą ilość statków na świecie, podpisała wspieraną przez ONZ konwencję w sprawie złomowania przyjaznego środowisku. International Convention for the Safe and Environmentally Sound Recycling of Ships, przyjęta w Hong Kongu w maju ubiegłego roku, skierowana jest ku zapewnieniu gwarancji, iż złomowane statki nie stwarzają zagrożenia dla ludzi i środowiska naturalnego.

Konwencja zawiera wszystkie główne aspekty, które powinny być

brane pod uwagę w procesie złomowania, m.in. nieusunięte, niebezpieczne substancje chemiczne znajdujące się na statkach czy warunki pracy ludzi zatrudnionych na złomowiskach.

Dodatkowo, dokument reguluje wymagania dotyczące przyjaznych środowisku sposobów przeprowadzania złomowania – np. odpowiedniego przygotowania jednostki – bez spadku efektywności prac. Konwencja skupia się także na wprowadzeniu mechanizmu kontroli wyrażającego się w certyfikacjach oraz raportach.

Źródło: ONZ

Spadła ilość wypadków na Bałtyku

W roku 2009 na Morzu Bałtyckim miało miejsce 105 wypadków, a więc o 22% mniej niż w roku 2008 – wynika z raportu przeprowadzonego przez Helcom. Niemal do wszystkich wypadków doszło w pobliżu brzegu lub portów.

Najczęstsze incydenty dotyczyły wpłynięcia na mieliznę – 38 przypad-

ków. 34 przypadki wiązały się z kolizjami (w roku 2008 było ich 41, a w roku 2006 – 54). Bezpośrednie zderzenia statków miały miejsce sześć razy. Od roku 2005 ilość tego typu wypadków spadła o 80%.

53% kolizji wydarzyło się na południowo-zachodnich wodach Bałtyku.

Źródło: Shipgaz

BROŃ „NIEŚMIERCIONOŚNA”, A MOŻLIWOŚCI SAMOBRONY STATKÓW HANDLOWYCH



Fot. PioSta

Wdobie zwiększających się zagrożeń dla żeglugi handlowej, czemu towarzyszy dążenie do maksymalnego „wyzyskiwania” aktów przemocy przez media, co z kolei zniekształca rzeczywiste rozmiary ukazwanego zjawiska, nader często pojawia się pytanie: w jaki sposób statki handlowe mogłyby zyskać zdolność do skutecznej samoobrony na morzu? Rozpatrując różne warianty odpowiedzi na tak sformułowany problem, nader często wskazuje się na rozmaite środki zaliczane do tak zwanej broni „nieśmiercionośnej”.

Geneza broni „nieśmiercionośnej”

Owa grupa środków rażenia ma stosunkowo krótką historię. Pojawiała się, kiedy po zakończeniu zimnej wojny zaszła nagła, wynikająca z rozszerzenia funkcji sił zbrojnych o rozmaite „operacje inne niż wojna”, potrzeba wyposażenia żołnierzy w narzędzia oddziaływania o mniejszej sile destrukcyjnej niż typowa broń wojskowa. Początkowo armie sięgnęły po środki z arsenałów policyjnych. Pododdziały wydzielone do działań ekspedycyjnych otrzymały broń strzelającą amunicją gumową i wyrzutnie granatów z gazem łzawiącym. Część żołnierzy wyposażo-

no w ekwipunek zapożyczony od zwartych formacji policyjnych używanych do rozpraszania tłumu i przeszkolono w zakresie posługiwania się nim.

Szybko okazało się jednak, że nie jest to właściwy kierunek. Wynikało to z kilku przyczyn. Przede wszystkim sytuacje, z którymi stykają się siły zbrojne podczas działań ekspedycyjnych, mimo że wymagają restrykcyjnego ograniczenia użycia siły, wiążą się ze znacznie większym poziomem agresji, chaosu i nieprzewidywalności niż największe nawet burdy stadionowe i masowe akty wandalizmu, w trakcie pacyfikowania których stosowany jest sprzęt policyjny. W takiej sytuacji środki policyjne okazywały się na ogół zbyt słabe, by zapewnić pododdziałom szybkie opanowanie sytuacji, a ryzyko ponoszone przez żołnierzy w starciu z agresywnym tłumem było bardzo wysokie.

Druga przyczyna negatywnej oceny środków z arsenału służb porządku publicznego przez wojskowych wynikała z faktu, że w większości przypadków środki te nie eliminowały najgroźniejszej fazy całego zdarzenia, czyli fizycznej konfrontacji z tłumem, który miał znaczną przewagę liczebną, co dodatkowo utrudniało szybkie opanowanie sytuacji. Dlatego sto-

sunkowo nieliczne siły ekspedycyjne nie mogły zaakceptować takiego rozwiązania. Skłoniło to siły zbrojne państw najbardziej zaangażowanych w działania ekspedycyjne, do przyspieszenia prac nad pośrednią grupą środków oddziaływania, które nazwano „bronią nieśmiercionośną”.

Rodzaje broni „nieśmiercionośnej”

W poszukiwaniu satysfakcjonujących rozwiązań wprzęgnięto wszystkie właściwie dziedziny wiedzy i to nie tylko techniczno-technologiczne, ale również psychologię, medycynę i inne. Po przeprowadzonych badaniach opracowano kilka grup „broni nieśmiercionośnych”, do których można zaliczyć:

- środki akustyczne (rozmaite urządzenia ogłuszające, hukowe, ale również pracujące w zakresie częstotliwości niesłyszalnych dla ludzkiego ucha, a powodujących dotkliwy, uniemożliwiający prowadzenia jakiegokolwiek celowej działalności, ból),
- środki akustyczno-optyczne (można je skrótowo opisać jako rozbudowane o czynnik oddziałujący na wzrok środki przedstawione powyżej, są to więc rozmaite ładunki hukowo-oślepiające),
- środki optyczne (oddziałujące na wzrok, powodujące odwracalną utratę



widzenia, co skutkuje niemożnością podjęcia celowego działania. W formie laserów o małej mocy były używane m.in. do oślepienia pilotów samolotów rozpoznawczych prowadzących na przykład obserwację ćwiczeń sił morskich, prowadzonych na morzu otwartym),

- środki elektryczne (wykorzystujące jako czynnik rażenia energię elektryczną, różnego rodzaju paralizatory, tazerzy itp.),
- środki elektromagnetyczne (przeznaczone głównie do zatrzymywania pracy silników pojazdów mechanicznych, rozwiązania te znajdują się w fazie zaawansowanych eksperymentów, ukierunkowanych głównie na opracowanie pewnej metody zatrzymywania pojazdów z dystansu, ale również do oddziaływania na ludzi),
- środki mechaniczne (różnego rodzaju urządzenia i rozwiązania zapewniające „udarowe” bądź „kinetyczne” oddziaływanie; można tutaj wymienić szeroki wachlarz urządzeń od klasycznych armatek wodnych, przez specjalną amunicję o ograniczonej śmiertelności, zarówno gumową jak i żelową, miotaną z typowych działek kalibru 20 mm, po siatki umożliwiające obezwładnianie szczególnie agresywnych osobników),
- środki chemiczne:

- oddziałujące na różne zmysły człowieka, między innymi na wzrok. Stosowane głównie w formie dymów, gazów i innych, które powodują odwracalny stan bardzo złego samopoczucia, wykluczający podejmowanie zorganizowanego działania,

- utrudniające lub uniemożliwiające poruszanie się (różne substancje, głównie w formie żelów lub płynów, ograniczające tarcie, lub przeciwnie – oblepiające kończyny i przytwierdzające osoby do podłoża).

W literaturze można spotkać rozważania dotyczące jeszcze innych możliwości wytworzenia środków wpisujących się w szeroko interpretowaną grupę broni „nieśmiertelnych”. Analizuje się na przykład możliwość posłużenia się czynnikami biologicznymi, tzw. „nieśmiertelną bronią bakteriologiczną”. Opór całych społeczności udaremnia się poprzez wywoływanie epidemii. Jest to jednak przypadek skrajny i na razie rozważany tylko teoretycznie, gdyż powszechnie uznano, że ryzyko zaistnienia mutacji i wymknięcia się czynnika chorobotwórczego spod kontroli jest zbyt duże. Pojawiają się również koncepcje z pogranicza psychologii społecznej i fantastyki naukowej, wskazujące na możliwość posłużenia się projekcjami holograficznymi. Miałyby być one połączone z innymi środkami oddziaływania, by wywołać na przykład euforię religijną, a następnie przekazać pożądane informacje, kształtujące postawy i zachowania potraktowanej w ten sposób społeczności. Cały zamysł odnosi się raczej do wojny psychologicznej, ale omówiony został w publikacji poświęconej „broniom nieśmiertelnym”, co dodatkowo ilustruje jak bardzo pojemna i trudna do jednoznacznego zdefiniowania jest ta kategoria.

Broń „nieśmiertelna” na morzu – dotychczasowe doświadczenia

Swoistym paradoksem jest to, że marynarze od dziesiątek lat posługują się bronią „nieśmiertelną”, nie wiedząc, że to czynią. Czymże bowiem innym było i jest odpowiadanie na zagrożenie strugami wody z węży przeciwpożarowych czy też wznoszenie rozmaitego rodzaju barier (z kątowników, drutu

kolczastego, taśmy „concentrina”)? Wyszaczkowane rozwiązania z zakresu broni „nieśmiertelnej” trafiły jednak na pokłady jednostek handlowych stonkowo niedawno, w związku z czym dysponujemy nader ograniczonym zasobem doświadczeń.

Pierwszy przypadek użycia broni „nieśmiertelnej” związany był z pirackim atakiem na statek Seabourne Spirit. 5 listopada 2005 roku piraci somalijscy zbliżyli się dwoma łodziami do tego luksusowego „megajachtu” wycieczkowego. Zajście rozegrało się około 160 km od wybrzeża Somalii, Seabourne Spirit płynął wówczas z Aleksandrii w Egipcie do Mombassy w Kenii. Otworzywszy ogień, piraci usiłowali zmusić załogę do zastopowania maszyn, co umożliwiłoby im wdarcie się na pokład. Norweski kapitan, Sven Erik Pedersonand, zwiększył jednak prędkość do maksymalnej i położył swój statek na kurs kolizyjny z jedną z łodzi. Jednocześnie pracownicy ochrony wchodzący w skład załogi obsadzili urządzenia obronne statku – tak zwane Long Range Acoustic Devices (LRAD). Kiedy piraci ruszyli w pogoń za statkiem obezwładnieni zostali emitowanymi kierunkowo dźwiękami o wysokiej częstotliwości. Ranę od odłamka granatu wystrzelonego z granatnika przeciwpancernego RPG 7 odniósł wówczas jeden z ochroniarzy, obsługujący rufowy emiter, ale napastnicy wycofali się.

Long Range Acoustic Device – LRAD („urządzenie akustyczne dalekiego zasięgu”) jest wynikiem zainicjowanego kilka lat temu panelu projektów ukierunkowanych na stworzenie broni „nieśmiertelnej”. LRAD to dzieło American Technology Corporation z San Diego w Kalifornii. Początkowo opracowywano go jako nisko inwazyjny system umożliwiający rozpraszanie tłumu, nie wymagający bezpośredniej konfrontacji funkcjonariuszy z demonstrantami. Później znaleziono dla niego inne zastosowania. Emitery systemu ważą po około 20 kg i mają po 83 cm średnicy. Służą do generowania w sektorze 15-30° dźwięku wysokiej częstotliwości o energii 1000 W/m². Takie natężenie może trwale uszkodzić słuch. Zasięg urządzenia wynosi maksymalnie 500 m, a w odległości 300 m od emitera natężenie dźwięku wynosi 105 dB. Jeżeli ludzie znajdują się w odległości mniejszej niż 90 m od emitera generowany przezeń dźwięk powoduje tak dotkliwy ból, że zdarzały się wypadki utraty przytomności. Sytuacja taka wyklucza jakiegokolwiek celowe działanie.

Użycie innego rodzaju broni „nieśmiercionośnej” odbyło się w skrajnie odmiennych warunkach, gdyż posłużono się nią nie do obrony, lecz do ataku. 6 stycznia 2010 roku jednostki ekologów z organizacji Sea Shepard Conservation Society rozpoczęły nękanie na wodach antarktycznych japońskich wielorybnych statków łowczych. Sternik kataramaru Ady Gil rozpoczął okrążanie z dużą prędkością statku przetwórci Nisshan Maru. Statek obrzucony został bryłami zepsutego masła oraz oświetlony wymierzonym w sterników zielonym laserem (urządzenie z grupy tak zwanej broni „nieśmiercionośnej”, powodujące czasową utratę wzroku). Japończycy odpowiedzieli za pomocą urządzeń akustycznych (obezwładniających dźwiękiem wysokiej częstotliwości) i strugami wody pod ciśnieniem miotanymi z prądownic. Ostatecznie jednak wielorybiczny statek łowczy Shonan Maru 2 staranował Ady Gil. Katamaran zatonął 8 stycznia br. podczas holowania do francuskiej stacji antarktycznej Dumont d’Urville.

Obecnie na rynku dostępnych jest kilkanaście modeli „zielonych laserów” (używane jest również określenie „daz-

zler”) o zasięgu skutecznym od kilkuset metrów do ponad pięciu kilometrów, z których część dostępna jest w otwartym obrocie handlowym.

Przyszłość broni „nieśmiercionośnej” w żegludze handlowej

Utrzymywanie się względnie wysokiego poziomu zagrożenia aktami przemocy w obrębie obszarów morskich z pewnością spowoduje znacznie szersze niż obecnie stosowanie środków z grupy broni „nieśmiercionośnej” na pokładach statków handlowych. Założyć przy tym można, że najszersze zastosowanie znajdą proste i względnie tanie pasywne środki zaporowe, czyli na przykład bariery połączone z bębniami służącymi do rozwijania taśmy typu „concentrina”. Zapewniają one stosunkowo dużą skuteczność, mogą być wielokrotnie rozwijane i zwijane, a ich użycie nie wymaga specjalistycznych umiejętności wyniesionych z długotrwałego szkolenia. Krok kolejny to doposażenie środków zaporowych w chroniące je przed szybkim demontażem i utrudniające forsowanie „nieśmiercionośne” fugasy odpalane zdalnie bądź automatycznie. Interesującym rozwiązaniem w obrę-

bie sprzętu z tej grupy jest tak zwana modułowa amunicja do kontroli tłumu (Modular Crowd Control Munition). Jest to urządzenie podobne do kierunkowej miny odłamkowej Claymore, ale zamiast szrapneli stalowych miota 600 kulek gumowych. Sektor rażenia wynosi 80 stopni, odległość bezpieczna dla porażonego 5 m, zasięg skuteczny 15 m.

Następnym krokiem jest wyposażanie jednostek w środki aktywnej obrony. Założyć można, że spośród urządzeń dostępnych na rynku najczęściej wybierane będą LRAD i podobne, gdyż wykazały się one skutecznością działania, łącząc ponadto umiarkowaną cenę z prostotą obsługi, co eliminuje konieczność zatrudniania dodatkowego personelu.

Postawić można hipotezę, że broń „nieśmiercionośna”, skoro już raz znalazła się na pokładach statków handlowych, zapewne tam już pozostanie. Oczywiście poziom nowoczesności i skuteczności tych środków będzie zależny z jednej strony od wartości samych jednostek i ich ładunków, z drugiej zaś od przyjętej przez armatora polityki budowania bezpieczeństwa. ■

Krzysztof Kubiak



Zielony laser - Dazzler. Fot. US Air Force



NORWEGIA – RAJ UTRACONY?

Fot. TMW

Chociaż indeks Baltic Dry spadł ostatnio po raz 30 z rzędu, ustanawiając rekordową, najdłuższą od roku 2006 serię spadkową, powszechnie uważa się, że w żegludze „coś drgnęło”. Nie miejsce tu na szerszą analizę obecnego rynku, ale dla przykładu w sektorze kontenerowców (jednym z najbardziej dotkniętych recesją), których 10% było nadal uwiązanych na początku roku 2010, zauważa się ożywienie choćby na rynku azjatyckim i na trasie Azja-Europa. Co prawda duża liczba nowobudowanych kontenerowców, które wejdą do eksploatacji w roku 2011, zwiększy jeszcze nadwyżkę tonażu na rynku, ale oczekiwany światowy wzrost gospodarczy pozwoli przynajmniej część statków uwiązanych i nowobudowanych wprowadzić do eksploatacji.

Jeśli przyjąć, że niektóre inne sektory żeglugi „łapią oddech”, czas pomyśleć o perspektywach dla marynarzy polskich, a w kontekście ostatnich niedobrych wiadomości o nowych regulacjach podatkowych i możliwych komplikacjach w zakresie opłat składek socjalnych przez marynarzy polskich zatrudnionych na statkach NIS, warto zwrócić szczególną uwagę na rynek norweski.

Morze od dawna stanowiło jedno z głównych źródeł dochodu Norwegii. W roku 2007 wartość wygenerowana w tym kraju przez przemysł morski przekroczyła 100 miliardów NOK (co stanowi 11% całego sektora norweskich przedsiębiorstw)

– dwa razy więcej w porównaniu np. z rokiem 2002. Norwegia jest potęgą morską; żegluga, rybołówstwo, budownictwo okrętowe, technologie off-shore czy górnictwo morskie to pola, na których Norwegowie niezmiennie znajdują się w światowej czołówce. Niespełna 5-milionowa ludność nie jest w stanie dostarczyć dostatecznej liczby wyszkolonych marynarzy do obsługi tak dużej floty tego kraju. To powoduje, że tamtejszy rynek pracy jest bardzo obiecujący, również dla marynarzy polskich – i to z kilku powodów:

Flota handlowa kontrolowana przez armatorów norweskich w październiku 2009 roku liczyła ogółem 1 838 statków o łącznym dwt 40,8 mln ton. Jak wszystkie inne, została ona boleśnie dotknięta przez kryzys; zmniejszyła się więc w stosunku

do początku roku 2009 o 38 statków, czyli niemal o 2 proc. W tym samym okresie liczba statków noszących norweską banderę spadła o 44 i obecnie 46 proc. kontrolowanych przez armatorów norweskich statków nosi norweską banderę. W roku 2009 spadła też o 108 (do 236 statków) liczba zamówionych nowych statków dla floty norweskiej. Pomimo tego, flota handlowa Norwegii nadal należy do największych na świecie, a dominują w niej chemikaliowce, masowce i gazowce. Około 5 proc. światowej wymiany handlowej jest realizowana przez statki znajdujące się pod norweską kontrolą.

Drugim ważnym powodem są podmorskie zasoby węgłowodorów. W roku 2009 potwierdzone złoża ropy naftowej na norweskim szelfie wynosiły 7,5 mi-

	Liczba	tonaż tys. dwt
Statki pasażerskie i promy	26	526
Gazowce	122	3 840
Chemikaliowce	308	6 231
Zbiornikowce dowozowe i magazynowe	52	6307
Zbiornikowce-ropowce	89	8953
Kombinowane	12	1340
Masowce	150	6495
Inne suche	599	5899
Serwisowe off-shore	480	1699
Ogółem	1838	40 764

Tabl. 1. Struktura floty kontrolowanej przez norweskich armatorów w październiku 2009 roku

liarda baryłek, a gazu naturalnego 2 985 mld m³ i w obu przypadkach są one (pomijając Rosję) największe w Europie. Norwegia ma również największą liczbę aktywnych platform, najwyższą dobową produkcję ropy (2,0 mln baryłek) i gazu (103 470 mln m³). Jest też piątym największym producentem gazu i jedenastym – ropy naftowej na świecie oraz szóstym jej eksporterem.

Co ważne, pomimo wyczerpywania się starych złóż, potwierdzone norweskie zasoby są piętnastymi największymi na świecie, a akwenty położone daleko na północ od wybrzeży tego kraju najprawdopodobniej kryją ich jeszcze wiele. Kraj ten nadal intensywnie inwestuje w poszukiwania złóż ropy i gazu na swoim szelfie. W roku 2008 wyłożono na ten cel 23,3 mld koron, w tym na same wiercenia – 15,6 mld.

To ogromne bogactwo jest obsługiwane odpowiednio dużą flotą statków offshore. W październiku 2009 norweska flota mobilnych instalacji offshore liczyła 66 jednostek i składała się z 22 platform półzanurzalnych, 21 FPU, 5 statków wiertniczych i 18 platform samopodnośnych. Ponadto sześć MODU było nieaktywnych (w remontach, przebudowie itd). Współczynnik wykorzystania floty offshore Norwegii wynosił 91 proc., podczas gdy światowej – 79 proc., co najlepiej świadczy o efektywności eksploatacji floty norweskiej.

1 października 2009 około 29 proc. kontrolowanych przez Norwegię mobilnych jednostek offshore zatrudnionych było na norweskim szelfie kontynentalnym, 11 proc. na brytyjskim, 9 proc. było uwiązanych, remontowanych itd.

Z 25 do 16 spadła liczba zamówionych nowych mobilnych jednostek offshore, ale i tak stanowią one 10 proc. zamówień światowych. Zamówiono również 118 nowych statków offshore, z czego 73 w stocznich norweskich. 50 proc. zamówionych to statki serwisowe.

	Półzanurzalne	Samopodnoś.	Statki wiertn.	Platf. zamówione
Flota światowa	184	451	47	153
Flota norweska	22	18	5	25
% Floty światowej	11,96	3,99	10,64	16,34

Tabl. 2. Światowa i norweska flota MODU

Jest jeszcze jeden powód, dla którego norweski rynek jest interesujący dla marynarzy polskich. Wynika on z narastającego konfliktu pomiędzy związkami zawodowymi reprezentującymi marynarzy tego kraju oraz armatorami i operatorami eksploatującymi flotę offshore.

Na spotkaniu ITF w marcu 2010 w Berlinie stwierdzono, że jeżeli nie zosta-

nie podjęta odpowiednia akcja, norwescy marynarze w przemyśle off-shore tego kraju stracą pracę. Dzieje się tak z powodu rosnącej liczby przeflagowań statków offshore znajdujących się na szelfie norweskim pod wygodne bandery. W latach 2008-2009 przeflagowano 64 statki offshore i w efekcie kilkuset marynarzy norweskich straciło pracę, a trend ten nadal się utrzymuje. Na przeflagowane statki okrętuje się marynarzy innych narodowości oferując im atrakcyjne, lecz niższe od norweskich standardów płace.

Norweskie związki zawodowe żądają dla zatrudnionych na szelfie marynarzy innych narodowości płac na poziomie norweskim, spodziewając się, że to odstraszy armatorów od zatrudniania obcokrajowców.

Tymczasem Stowarzyszenie Armatorów Norweskich (NSA) nie wyraża aprobaty dla żądań marynarzy tego kraju, na przykład na wprowadzenie dodatkowego bonusu dla wyrównania stawki proponowanej w oparciu o norweską narodową umowę offshore i niższą, umowę modelową podpisaną z NSA.

Norwescy marynarze mają o co walczyć. Całkowite zatrudnienie na statkach floty norweskiej spadło pomiędzy rokiem 1996 a 2008 o 10 proc. zarówno wśród oficerów jak i marynarzy szeregowych. W końcu roku 2008 około 12 600 oficerów i 13 200 marynarzy było zatrudnionych na statkach noszących banderę Norwegii. Liczba kadetów pomiędzy 2004 a 2008 rokiem wzrosła co prawda o 180 proc., ale w kolejnych latach wpływ kryzysu musiał mieć wpływ negatywny zarówno w aspekcie zainteresowania młodych kadr pracą na morzu, jak i zainteresowaniem nimi armatorów. Należy się spodziewać rosnącego zainteresowania armatorów norweskich kadrami zagranicznymi, a Polacy są bez wątpienia wysoko na liście rozważanych alternatyw.

W tym miejscu warto przypomnieć polskim decydom, jakie środki stosowane są w Norwegii, kraju z Unią Europejską stowarzyszonym, w celu stymulowania przemysłu morskiego, dającego jej tak znaczne dochody. Są one stosowane zarówno w odniesieniu do pierwszego (NOR), jak i drugiego (NIS) rejestru norweskiego i między innymi polegają

na obniżeniu kosztów pracy. W przypadku NOR od 2002 r. wprowadzono system płac netto; przedsiębiorstwo żeglugowe otrzymuje pełen zwrot podatków i składek na ubezpieczenie społeczne wpłaconych w imieniu marynarza. Rozwiązanie to stosuje się zarówno do rezydentów podatkowych Norwegii, jak i marynarzy EEA płacących w Norwegii podatki.

W przypadku statków zarejestrowanych w rejestrze NIS, zwrot podatków i składek na ubezpieczenie marynarzy wynosi do 9,3 proc. dla działalności offshore oraz do 12 proc. dla statków pasażerskich i towarowych. Warunkiem jest, że połowę załogi odpowiedzialnej za bezpieczeństwo stanowią rezydenci Norwegii dla celów podatkowych.

W 1996 r. Norwegia wprowadziła ponadto podatek tonażowy, zmodyfikowany w 2007 roku, celem dostosowania do standardów UE. W efekcie w latach 1996 - 2008 liczba statków pod banderą norweską zwiększyła się o 36 proc., a pod względem tonażu brutto o 7 proc. Jednocześnie jednak zaproponowano opisane wyżej rozwiązania obniżające koszty pracy, czego niestety nie udało się dokonać w Polsce.

Co prawda zanotowano jednocześnie 11 procentowy spadek tonażu floty pod względem dwt, ale bez wątplenia przyczyną tego jest zwiększenie inwestycji w specjalistyczny tonaż offshore (czyli jednostki relatywnie mniejsze) kosztem dużych statków towarowych. W efekcie w roku 2008 w obu rejestrach norweskich zarejestrowanych było 96 statków specjalistycznych i offshore o tonażu 450 000 ton brutto i 322,000 dwt, co oznacza wzrost liczby o 52 proc. i tonażu odpowiednio o 230 proc. i 238 proc. Obecnie liczba statków specjalistycznych i offshore wynosi około 185, a do tego należy doliczyć jednostki pływające pod innymi banderami. To oznacza odpowiednio duże zapotrzebowanie na obsługujących je marynarzy.

Należy zauważyć, że norwescy armatorzy zatrudniają obecnie około 60 000 marynarzy z 50 krajów świata. Udział Polaków w tym rynku może być utrzymany, a nawet zwiększony, jeśli władze polskie wykażą się odpowiednim zainteresowaniem problemami tego ostatniego, dużego polskiego przemysłu morskiego – eksportu wysokokwalifikowanych kadr morskich. Czekamy zatem z zainteresowaniem na uregulowania spraw związanych z ZUS-em, konwencją polsko-norweską o unikaniu podwójnego opodatkowania i kilku innych. ■

Jerzy Puchalski



UBEZPIECZENIA ARMATORSKIE P&I, CZ. 2

Helikopter US Coast Guard w trakcie misji dostarczenia inspekcji na frachtowiec Selendang Ayu, który po wplynięciu na mieliznę u wybrzeży Alaski przełamał się na pół. Grudzień 2004. Fot. Coast Guard

Poniżej prezentujemy dalszy ciąg wyszczególnienia ryzyk z klasy pierwszej (podstawowej), które mogą być objęte pokryciem ubezpieczeniowym w ramach P&I. Posiadanie wiedzy w zakresie funkcjonowania tego rodzaju ubezpieczeń jest istotne głównie dla armatorów (tj. ubezpieczonych), którzy uprawiają międzynarodową żeglugę pasażerską lub towarową, a także zatrudnianych przez nich marynarzy, pasażerów, właścicieli ładunków czy ratowników (tj. uposażonych). Ubezpieczenie typu P&I występuje jednak również w formie specjalnych klauzul zawartych w angielskich instytucyjnych warunkach ubezpieczenia statków o szczególnym przeznaczeniu (rybackich, portowych). Jednak zakres ochrony zapewnionej przez te klauzule jest z reguły znacznie węższy od tego, który zapewniają pełne warunki klubowe, bowiem uwzględniają szczególne ryzyka związane z przeznaczeniem i sposobem eksploatacji danego statku. Więcej informacji na ten temat zaprezentujemy w kolejnym numerze „The Maritime Worker”. Wiedza o tym, jakie ryzyka mogą wchodzić w zakres ubez-

pieczenia P&I pomaga armatorom, którzy we współpracy z ubezpieczycielem mogą w bardziej świadomy sposób dostosować charakter ochrony polisowej do swoich potrzeb. Znajomość tematu okazuje się również przydatna w razie wystąpienia szkody np. przy konstruowaniu roszczenia do statku przeciwnego w razie kolizji. Natomiast marynarze powinni wiedzieć, że w razie doznania obrażeń ciała czy zachorowania na statku lub poza nim (jednak w czasie trwania kontraktu) otrzymają nie tylko jednorazowe odszkodowanie, ale i pokrycie kosztów leczenia czy repatriacji do kraju oraz świadczenia chorobowe do czasu powrotu do zdrowia. W przypadku zgonu odszkodowanie otrzymuje rodzina, a ubezpieczenie pokrywa koszty sprowadzenia zwłok do kraju. Podobnie rzecz się ma z pasażerami, jednak wypadek skutkujący obrażeniami ciała lub zachorowanie musi nastąpić na pokładzie statku. Ponadto marynarz, jak i każda inna osoba znajdująca się na pokładzie ubezpieczonego statku, może domagać się odszkodowania za uszkodzenie lub stratę rzeczy osobistych. Ubezpieczenie P&I ar-

matora może również być przydatne dla właścicieli ładunków w razie powstania szkód na ładunku z winy przewoźnika lub osób, za które jest on odpowiedzialny (jak marynarze, pracownicy). Odnosi się to tylko do szkód powstałych w wyniku załadunku, obsługi, szałowania, przewozu, utrzymania, opieki, wyładunku lub dostarczenia ładunku, a także w konsekwencji niezdolności do żeglugi czy niesprawności ubezpieczonego statku.

Warunki ubezpieczenia P&I pokrywają:

SEKCJA 14 - Odpowiedzialność związaną ze stratą statku.

A. koszty lub wydatki powstałe w związku z podniesieniem, usunięciem, zniszczeniem, oświetleniem lub oznakowaniem wraku ubezpieczonego statku, a także wszelkiego ładunku i innego mienia, które jest lub było przewożone na pokładzie takiego utraconego statku, w przypadku kiedy takie podnoszenie, usuwanie, zniszczenie, oświetlenie lub oznakowanie jest prawnie konieczne lub też koszty

tych czynności są legalnie odzyskiwalne od ubezpieczonego,

B. odpowiedzialność poniesioną przez ubezpieczonego powstałą wskutek każdego podnoszenia, usuwania lub zniszczenia wraku ubezpieczonego statku (lub ładunku na nim czy innego mienia) lub jakiegokolwiek próby podjęcia tych czynności,

C. odpowiedzialność ubezpieczonego powstałą w wyniku obecności lub mimowolnego przesunięcia wraku ubezpieczonego statku (bądź jakiegokolwiek ładunku czy innego mienia, które jest lub było przewożone na pokładzie takiego wraku) lub odpowiedzialność powstałą z niewykonania takiego podniesienia, usunięcia, zniszczenia, oświetlenia lub oznakowania takiego wraku (lub takiego ładunku czy innego mienia), łącznie z odpowiedzialnością powstałą w wyniku zrzutu lub wycieku, z takiego wraku (bądź ładunku na nim lub innego mienia) ropy lub jakiegokolwiek innej substancji,

D. odpowiedzialność, koszty i wydatki powstałe w wyniku jakichkolwiek przepisów prawnych zmuszających do podniesienia, usunięcia, zniszczenia, oświetlenia lub oznakowania jakiegokolwiek ładunku czy innego mienia, łącznie z wyposażeniem ubezpieczonego statku, które jest lub było przewożone na pokładzie ubezpieczonego statku, lub w rezultacie jakiegokolwiek niewykonania czynności podniesienia, zniszczenia, oświetlenia lub oznakowania takiego ładunku lub innego mienia;

SEKCJA 15 - Wydatki związane z kwarantanną.

A. dodatkowe wydatki poniesione przez ubezpieczonego jako bezpośrednia konsekwencja wybuchu choroby zakaźnej, łącznie z wydatkami na kwarantannę oraz dezynfekcję, a także straty netto ubezpieczonego (ponad i powyżej wydatków, które byłyby poniesione wyłącznie w związku z wybuchem choroby) za paliwo, ubezpieczenie, wynagrodzenia, zapasy techniczne, zapasy żywności oraz opłaty portowe;

SEKCJA 16 - Szkody na ładunku.

A. koszty lub wydatki powstałe wskutek uszkodzenia lub utraty ładunku (także niedoboru ładunku) z winy ubezpieczonego bądź osoby, za którą jest odpowiedzialny, powstałe w wyniku jego zobowiązań w zakresie prawidłowego załadunku, obsługi, sztauowania, przewozu, utrzymania, opieki, wyładunku lub dostarczenia ładunku, a także w wyniku niezdolności do żeglugi czy niesprawności ubezpieczonego statku. Odszkodowanie nie będzie wypłacone przez Klub / ubezpieczyciela

w przypadku udowodnienia ubezpieczonemu, że jego statek był niezdatny do żeglugi (seaworthiness) w momencie powstania szkody w ładunku. Przewoźnik jest obowiązany dolożyć należytej staranności (due diligence), której brak jest równoznaczny z jego winą,

B. dodatkowe koszty i wydatki (powyżej i ponad te, które byłyby poniesione przez ubezpieczonego w każdym przypadku w ramach umowy o przewóz) poniesione przez ubezpieczonego w trakcie wyładunku lub usuwania uszkodzonego ładunku lub ładunku bezwartościowego, jednakże wyłącznie oraz w zakresie takim, że ubezpieczony nie będzie w stanie odzyskać tych kosztów od jakiegokolwiek innej strony oraz/lub w wyniku sprzedaży takiego ładunku,

C. odpowiedzialność w ramach konosamentu bezpośredniego lub przeladunkowego lub w ramach innej formy umowy zatwierdzonej przez Klub w formie pisemnej, a przewidującej przewóz, który częściowo miał być wykonany przez ubezpieczonego statek, jakiegokolwiek ładunku, łącznie z odpowiedzialnością za stratę (w tym niedobory) lub uszkodzenie powstałe ze zdarzeń powstałych w czasie, kiedy ładunek ten był przewożony za pośrednictwem środków transportu innych niż ubezpieczony statek lub też magazynowany lub obsługiwany w granicach lub poza terenem doków portów załadunku lub wyładunku ubezpieczonego statku, jednakże wyłącznie, kiedy taki przewóz, magazynowanie lub obsługa jest niezbędna do wykonania tego konosamentu bezpośredniego lub przeladunkowego lub innej umowy.

Wyłączenia (niektóre) z pokrycia w sekcji 16.

Jeżeli Klub nie ustali inaczej, nie ma żadnego pokrycia w odniesieniu do odpowiedzialności, kosztów i wydatków powstałych wskutek:

(i) wystawienia konosamentu, listu przewozowego lub innego dokumentu zawierającego lub dokumentującego umowę o przewóz, wraz z opisem ładunku lub jego stanu, o którym ubezpieczony lub kapitan ubezpieczonego statku wiedział, że jest nieprawidłowy,

(ii) dostawy ładunku z brakami w przypadku kiedy konosament, list przewozowy lub inny dokument zawierający lub dokumentujący umowę o przewóz, jest podpisany na większą ilość ładunku niż tą o której wiedział ubezpieczony, lub kapitan lub starszy oficer pokładowy ubezpieczonego statku iż została załadowana lub którą statek otrzymał do załadunku,

(iii) wystawienia konosamentu, listu przewozowego lub innego dokumentu zawierającego lub dokumentującego umowę o przewóz, które zawierają jakiekolwiek fałszywe oświadczenie,

(vi) dostarczenia ładunku za listem przewozowym lub innym nieprzenaszalnym dokumentem dla strony innej niż strona wymieniona przez załadowcę jako ta osoba, dla której dostawa powinna być zrealizowana,

(vii) rozładunku ładunku w porcie lub miejscu innym niż zgodne z umową o przewóz, z wyjątkiem przypadku, kiedy taki ładunek jest w ten sposób wyładowany za pisemną zgodą Klubu,

(viii) spóźnionego przybycia lub nieprzybycia ubezpieczonego statku do portu lub miejsca załadunku, lub też niezaładowania jakiegoś konkretnego ładunku, lub

(ix) jakiegokolwiek zamierzonego naruszenia umowy o przewóz ze strony ubezpieczonego;

SEKCJA 17 - Udziały w awarii wspólnej, których nie można odzyskać.

A. udział w wydatkach awarii wspólnej, „specjalnej rekompensacie”, wynagrodzeniu za ratownictwo, które ubezpieczony ma lub będzie miał prawo odzyskać od właścicieli ładunku albo innego uczestnika podróży morskiej, a których nie można prawnie odzyskać wyłącznie z powodu naruszenia umowy przewozu;

SEKCJA 18 - Proporcje udziałów w awarii wspólnej.

A. udział w wydatkach awarii wspólnej, „specjalnej rekompensacie”, wynagrodzeniu za ratownictwo, których nie można odzyskać w ramach polisy ubezpieczeniowej „Kadłuba i Maszyn” (casco);

SEKCJA 19 - Mienie na statku ubezpieczonym.

A. odpowiedzialność za stratę czy uszkodzenie kontenerów, sprzętu, paliwa lub innego mienia na ubezpieczonym statku, innego niż ładunek i rzeczy osobiste każdej osoby na ubezpieczonym statku;

SEKCJA 20 - Wydatki na ratowników zgodnie ze standardowymi formularzami umowy o ratowanie.

A. odpowiedzialność ubezpieczonego za opłacenie ratownika (firmy ratowniczej) w ramach uzasadnionych wydatków z wyjątkiem zasady „no cure – no pay” (w przypadku nieskuteczności ratowania nie ma wynagrodzenia) zawartej w Klauzuli 1(a) Standardowego Formularza Lloyd'a Umowy o Ratowanie (1980), a także

B. za opłacenie „specjalnej rekompensaty” (do wysokości poniesionych wydatków przez ratujących), co do której ratujący mogą mieć tytuł, jeżeli próbowali, nawet bezskutecznie, zapobiec zanieczyszczeniu środowiska;

SEKCJA 21 - Kary.

A. kary nałożone na ubezpieczony statek przez sąd, trybunał lub władzę w konsekwencji naruszenia przepisów celnych (np. z tytułu niezgodności ilości towaru z deklaracją lub dokumentami statku), przemytu, złamania prawa imigracyjnego, przypadkowego zrzutu ze statku, wycieku oleju lub niebezpiecznych substancji, a także z innej przyczyny określonej przez Klub;

SEKCJA 21 A - Konfiskata statków.

A. roszczenie ubezpieczonego w całości lub w części z tytułu utraty ubezpieczonego statku, w konsekwencji konfiskaty tego statku przez jakikolwiek prawnie umocowany sąd, trybunał lub władzę z powodu naruszenia jakiegokolwiek prawa lub uregulowania celnego z zastrzeżeniem że:

(i) zapłatę z tytułu takiego roszczenia autoryzuje Klub,

(ii) całkowita kwota, która może zostać odzyskana od Klubu w żadnych okolicznościach nie może przekraczać wartości rynkowej ubezpieczonego statku bez zobowiązań finansowych w dniu konfiskaty,

(iii) ubezpieczony przekona Klub, że podjął wszelkie kroki, które zostaną uznane za uzasadnione w celu zapobieżenia naruszeniu prawa celnego lub przepisów celnych, które prowadziły do konfiskaty;

SEKCJA 22 - Dochodzenia i postępowania karne.

A. koszty oraz wydatki poniesione przez ubezpieczonego na ochronę swych interesów przed formalnym wyjaśnieniem straty lub katastrofy z udziałem ubezpieczonego statku lub w związku z obroną w postępowaniu karnym wszczętym przeciwko kapitanowi lub marynarzowi na ubezpieczonym statku lub jakimkolwiek innemu pracownikowi lub agentowi ubezpieczonego lub innej osobie z nim związanej;

SEKCJA 24 - Koszty poniesione celem zmniejszenia lub zapobieżenia szkodzie.

A. nadzwyczajne koszty oraz wydatki poniesione w sposób uzasadniony w trakcie lub po zajściu jakiegokolwiek nieszczęśliwego wypadku, zdarzenia lub sprawy stanowiącej podstawę do powstania roszczenia wobec Klubu i poniesione jedynie w celu uniknięcia lub zmniejszenia jakiegokolwiek odpowiedzialności lub wydatku, wobec których ubezpieczony ma pokrycie w Klubie,

B. koszty prawne oraz wydatki odnoszące się do jakiegokolwiek odpowiedzialności lub wydatków, wobec których ubezpieczony ma pokrycie w Klubie. ■

Piotr Radwański

Opracowanie na podstawie:

2010 The Rules of Class 1 & 2 “The West of England Ship Owners Mutual Insurance Association (Luxembourg)”

Tłumaczenie dr Bolesława Borzyckiego z biura tłumaczeń Lingua Care International Cross Cultural and Language Services,

W następnym numerze:

Ubezpieczenia armatorskie - P&I, cz. 3 (pokrycie specjalne – klasa druga, wyłączenia).



UBEZPIECZENIA MORSKIE

Tradycja i doświadczenie na morzu!

Morze to nieokiełznany żywioł, dlatego lepiej mieć doświadczonego partnera, który może Cię wesprzeć w razie trudności. Jedynie Warta gwarantuje tak szeroki pakiet ubezpieczeń morskich, utrzymując pozycję lidera na rynku krajowym. Teraz możesz liczyć na nasze doświadczenie i wy płynąć na spokojne wody!

TUIR WARTA S.A.
Przedstawicielstwo Morskie w Gdyni
tel. (058) 662 45 62
e-mail: gdynia.marine@warta.pl

Należymy do Grupy KBC



POSTÓJ PROMU MORSKIEGO PRZY TERMINALU

Postój M/f Polonia przy nabrzeżu w Ystad. Fot. TMW

Promy morskie eksploatowane są zwykle przez dłuższy okres na jednej i tej samej linii. Z tego względu, w celu sprawnego przeprowadzenia operacji przeladunkowych, jednostki tego typu cumują w specjalnie przystosowanych rejonach portów morskich. Przystosowanie do obsługi tylko jednego typu statków spowodowało wyodrębnienie organizacyjne terminali promowych ze struktur terytorialnych i administracyjnych portów. Terminali promowy wykonuje usługi portowe i przeladunkowe na rzecz armatorów promowych.

Struktura własnościowa terminali promowych

Można wyobrazić sobie sytuację, gdy armator jest również właścicielem rejonu portu przystosowanego do obsługi promów. Plusem takiego rozwiązania jest obsługa pasażerów i ładunku na każdym etapie przewozu realizowana przez jedną i tą samą firmę. Dzięki temu możliwe jest uniezależnienie od dyktatu cenowego usługodawcy – terminalu promowego. Zapewniona jest też pełna odpowiedzialność armatora za jakość i bezpieczeństwo obsługi portowej promu morskiego. Przewoźnik jasno i czytelnie przekazuje

pasażerowi informacje na temat wszystkich etapów transportowych – od wstępnej rezerwacji biletu, po wyjazd z portu docelowego. Natomiast jednym z minusów powyższego rozwiązania jest niewielkie wykorzystanie infrastruktury i związana z tym konieczność ponoszenia pełnych kosztów obsługi terminalu tylko przez jednego armatora. Przykładem jest Baza Promowa w Gdańsku zarządzana przez Polską Żeglugę Bałtycką. Obsługiwane w tym miejscu są jedynie dwie jednostki – m/f „Scandinavia” oraz m/f „Baltivia” – kursujące na linii Gdańsk – Nynäshamn.

Nieco odmienną strukturę organizacyjną i własnościową posiada Terminal Promowy Świnoujście. TPŚ jest osadzony w strukturach administracyjnych Zarządu Portów Szczecin i Świnoujście. W tym przypadku możliwy jest podział kosztów utrzymania infrastruktury lądowej pomiędzy wszystkich usługobiorców terminala. W tym przypadku są to trzej właściciele promów. Największy z nich to Polska Żegluga Morska posiadająca trzy jednostki pasażersko-samochodowe m/f „Gryf”, m/f „Wolin” i m/f „Skania” i jeden pasażersko-samochodowo-kolejowy m/f „Polonia”, eksploatowane pod marką promową Unity

Line. Kolejnymi właścicielami promów zawijających do Świnoujścia to Euroafrica Linie Żeglugowe z trzema jednostkami m/f „Galileusz”, m/f „Kopernik” i m/f „Jan Śniadecki” oraz wspomniana już wcześniej Polska Żegluga Bałtycka eksploatująca dwa promy m/f „Wawel” i m/f „Pomerania”. Dziewięć promów cumujących do terminala promowego w Świnoujściu eksploatowanych jest na czterech liniach żeglugowych łączących Polskę ze Skandynawią.

Cumowanie promu przy terminalu

Zgodnie z rozkładem rejsów promu morskiego postój przy terminalu wyznaczony jest w ściśle określonym przedziale czasowym. Zarządzający terminalem ustala plan wykorzystania nabrzeży. Zaplanowane w nim jest każde cumowanie statku oraz odpowiedni czas postoju przy kei. W przypadku Bazy Promowej PŻB jest jedno stanowisko cumowania, a dwa promy cumują tam średnio co 24 godziny. W takim przypadku ustalenie planu cumowania nie powinno być zadaniem skomplikowanym. Stopień komplikacji wzrasta w przypadku Terminalu Promowego Świnoujście. Dysponuje on czterema stanowiskami pełnowymiarowymi i obsługuje maksymalnie 10 zacumowań

dziennie. Dwa stanowiska są przystosowane również do przeładunków kolejowych. Sporządzenie planu zacumowań i niekolidowanie operacji przeładunkowych dla poszczególnych jednostek wymaga już koordynacji i uzgodnień prowadzonych z operatorami poszczególnych linii żeglugowych. Dużego znaczenia nabiera koordynacja ruchu promów w porcie realizowana przez stację Vessel Traffic Control. W godzinach wieczornych, bezpośrednio po odcumowaniu m/f „Kopernik”, na tym samym stanowisku cumuje m/f „Skania”. Oznacza to, że po odcumowaniu i obrocie w kierunku morza pierwszego promu następuje obrót i cumowanie drugiego. Mijanie się tych jednostek jest prowadzone na wewnętrznych wodach portowych. Taka organizacja rozkładu rejsów i ruchu w porcie pozwala na maksymalne wykorzystanie stanowisk promowych.

O wadze planowania ruchu w portach promowych o bardzo dużym nasileniu ruchu może świadczyć przykład Trelleborga w Szwecji. Obsługiwanym w nim jest 13 promów morskich na 4 liniach do portów: Travemünde, Rostk, Sassnitz i Świnoujście. Jednakże liczba 36 dziennych zawinięć wymusza szczególną uwagę przy konstruowaniu planu wykorzystania nabrzeży oraz dokładnego planowania ruchu w porcie. Sytuację dodatkowo komplikuje brak możliwości mijania się promów na wodach wewnętrznych oraz podobne ograniczenie na wąskim torze podejściowym.

Eksploatacja promu morskiego na terminalu

Zainteresowanie załogi terminalu obsługą promu nie rozpoczyna się w momencie zacumowania ani nie kończy w momencie odcumowania. Wstępne informacje o ruchu i czasie zacumowania przekazywane są już w momencie podejścia do portu. Zazwyczaj stosuje się powszechnie przyjętą w żegludzie łączność UKF. W czasach wszechobecnych systemów telefonii bezprzewodowej i mobilnego Internetu także te środki wykorzystuje się do utrzymania łączności eksploatacyjnej, przesyłania danych i raportowania. Podobnie przy opuszczeniu stanowiska cumowania. Terminal utrzymuje łączność z promem, nie tylko w ramach wymiany poleceń w czasie manewrów odcumowania, po wyjściu w morze nadal trwa przekazywanie informacji i danych dotyczących bieżącej podróży.

Z punktu widzenia promu terminale w różny sposób organizują pracę swoich

załóg. Najefektywniejszym sposobem jest zorganizowanie uniwersalnych brygad obsługujących wszystkie promy. Członkowie brygad obsługują liny w trakcie manewrów i wykonują kolejne czynności eksploatacyjne na terminalu. Po zacumowaniu te same osoby przystępują do obsługi urządzeń dostępu do promu, są to podawane z lądu różnego rodzaju pomosty, rampy i kładki, które umożliwiają wyjazd z promu samochodów osobowych i ciężarowych. Pasażerowie przemieszczają się na ląd po pomostach pasażerskich (tzw. „rękawach”) podłączonych w miejscach koncentracji i koordynacji ruchu pieszego na burcie promu. Takim punktem zazwyczaj są okolice recepcji w części hotelowej na pokładach pasażerskich. Po podłączeniu wszystkich urządzeń dostępu rozpoczyna się proces wyładunku pojazdów i transfer pasażerów na terminal. W tym czasie te same osoby ze wspomnianej wcześniej załogi terminalu kierują ruchem pojazdów na placach wewnętrznych terminalu oraz nadzorują bezpieczeństwo przemieszczających się pasażerów. Obsługa promu na terminalu składa się z kolejno następujących po sobie procesów. Zazwyczaj okresy ich trwania nie zalegają się i umożliwiają spełnianie różnych funkcji przez te same osoby z brygady.

Po zakończeniu wyładunku pojazdów z promu załoga terminalu spełnia pomocnicze funkcje w stosunku do zacumowanej jednostki. Przetaczane są na ląd naczepy przewożone bez ciągników, transferowane są na burtę inne pojazdy przewożone bez kierowców, wyladowywana jest też drobica konosamentowa. W trakcie załadunku poszczególne etapy przebiegają w odwrotnej kolejności. Tutaj także spełniana jest zasada kolejności i niezalegania się w czasie. Każdy członek brygady posiada wszelkie uprawnienia do kierowania ciągnikami i sztaplarkami, potrafi operować ze strony lądu urządzeniami dostępu oraz może wykonywać czynności cumownika. W zimie ci sami ludzie w momencie chwilowych przerw w operacjach promowych odświeżają drogi i przejazdy. Przy takiej organizacji wydajność pracy każdego z pracowników jest bardzo wysoka. Możliwa jest znaczna redukcja osób zaangażowanych w czasie przeładunków oraz drastyczne obniżenie wszystkich kosztów pracowniczych. Opisywane założenia organizacyjne są wdrożone w portach szwedzkich Ystad i Trelleborg.

Inną strategię wykorzystania swojego personelu realizuje Terminal Promowy Świnoujście. Opisane wcześniej kolej-

ne operacje przeładunkowe realizowane są poprzez ściśle wyspecjalizowane grupy zaangażowane osobno do każdej czynności. Cumownicy odbierają liny i cumują prom, inne osoby są operatorami ramp i pomostów, a kolejni wyspecjalizowani pracownicy kierują ruchem pojazdów na placach wewnętrznych. Operatorzy sprzętu przeładunkowego przetaczają naczepy, a jeszcze inni pracownicy zajmują się przeładunkami drobicy. Pracownicy nie zaangażowani w danej chwili w operacje przeładunkowe spełniają funkcje pomocnicze na samym terminalu.

Operacje przeładunkowe

W eksploatacji promu najistotniejsze jest sprawne przeprowadzenie operacji przeładunkowych. Natężenie ruchu kołowego w trakcie wyładunku dobrze obrazuje przykład m/f „Polonia”. Poprzez rampę kolejową oraz pomost samochodowy przejeżdża ponad 100 ciężarówek i 160 samochodów osobowych w ciągu 25 minut. Ruch samochodów na pomostach i na samym terminalu przypomina poruszanie się w dużych korkach na drodze pełnej zakrętów. Nie jest możliwa zbyt daleka obserwacja pojazdów poruszających się w jednym ciągu. Przy nienajlepszych i nie do końca przemyślanych rozwiązaniach ciągów komunikacyjnych na terminalu promowym z pewnością pojawiają się zakłócenia w płynności ruchu pojazdów. W takich warunkach samochody w kolumnie kolejno gwałtownie hamują i ponownie rozpędzają się. Tracony jest w ten sposób bardzo cenny czas. Błokad ruchu, mimo złego projektu placów wewnętrznych, można jednak częściowo uniknąć, poprzez dobry nadzór i prawidłowe „ręczne” kierowanie ruchem na placu. Bardzo istotne jest doświadczenie pracowników terminalu i osobiste zaangażowanie przy wykonywaniu tej z pozoru prostej czynności.

Mimo zapelnienia pojazdami dróg na terminalu, projekt rozwiązań komunikacyjnych musi przewidywać możliwość poruszania się pojazdów specjalnych odpowiednich służb - Policji, Straży Granicznej, Pogotowia Ratunkowego, Straży Pożarnej, Służby Celnej, a nawet jednostek antyterrorystycznych. Problem ten można rozwiązać poprzez specjalnie wydzielone drogi podjazdu pod burtę promu lub dodatkowe bramy otwierane jedynie w sytuacjach awaryjnych. W wypadku każdego typu zagrożeń terminal musi mieć wdrożone odpowiednie procedury. Dotyczy to również planu awaryjnej ewakuacji wszystkich osób z promów i ter-

minalu. Prom morski powinien regularnie ćwiczyć współdziałanie z terminalem w alarmach ćwiczebnych, a jednocześnie jego załoga powinna mieć możliwość zrealizowania wszelkiego rodzaju usług i dostaw niezbędnych dla statków morskich. Niezmiernie ważna jest możliwość bunkrowania paliwa od strony wody i ładunku oraz pobieranie wody pitnej o odpowiedniej jakości i w wystarczającej ilości. W czasie względnie długich postojów typowego statku towarowego w porcie mniej istotna jest rata pompowania paliwa i tempo pobierania wody pitnej. W przypadku gdy prom m/f „Polonia” cumuje przy nabrzeżu w Ystad pompowane jest kilkadziesiąt ton wody pitnej w ciągu dwóch godzin postoju. W granicach przewidzianych Kodeksem Ochrony Statku i Obiektów Portowych (ISPS) nie powinno się specjalnie utrudniać wjazdu na prom dostawcom i pracownikom serwisów technicznych. Niektóre promy przykładowo codziennie odbierają dostawy np. pieczywa, czy też codziennie transferują do prania pościel.

Oczekiwanie na załadunek na prom przed terminalem odbierane jest przez pasażerów i kierowców jako dość uciążliwe i nieuzasadnione. Jednakże inaczej problem ten przedstawia się od strony promu i samego terminala. Na promie pomiędzy wyladunkiem a kolejnym załadunkiem trwają intensywne prace wykonywane zarówno przez załogę, jak i firmy zewnętrzne. Dla większości pasa-

żerów promu m/f „Polonia” zrozumiała jest konieczność posprzątania wszystkich 212 kabin pasażerskich oraz innych rejonów na pokładzie dostępnych dla pasażerów. Ale są też i inne niezbędne prace. Należy przyjąć na burtę prowiant oraz zaopatrzenie do sklepów, trzeba przygotować odpowiednią ilość posiłków dla załogi i pasażerów. W tym czasie powinien się znaleźć także czas na techniczne przeglądy wszystkich zainstalowanych urządzeń – tzw. maintenance. Trzeba zadbać o wygląd zewnętrzny promu. Kadłuby tego typu statków malowane są zwykle na kolor biały, a każdy marynarz ze swojej praktyki wie ile troski wymaga należyte utrzymanie, pomalowana na biało nadbudówka statku. W trakcie bieżącej eksploatacji przeprowadzane są remonty i naprawy urządzeń. Zgodnie z przepisami przeprowadzane są inspekcje i audyty. Również terminal promowy w czasie przerw w przeładunkach realizuje swoje czynności konserwacyjno-naprawcze. Praca służb terminalu szczególnego znaczenia nabiera w warunkach zimowych oraz w trudnych warunkach pogodowych.

Niezmiernie ważne jest przygotowanie terminalu na przerwy w dostawie energii elektrycznej. Brak możliwości operowania zablokowanymi urządzeniami dostępu w wypadku ekstremalnych warunków hydrometeorologicznych może spowodować poważne niebezpieczeństwo. Z tych samych powodów

powinny zostać na terminalu wdrożone i przeciwiczone procedury awaryjnego operowania urządzeniami dostępu w przypadku awarii technicznej poszczególnych urządzeń. Poziom informatyzacji obsługi ładunku i pasażerów wymaga, aby zapewnione zostały awaryjne kanały łączności przewodowej i bezprzewodowej. Przy powszechnym elektronicznym systemie rezerwacji biletów brak łączności internetowej może zablokować całkowicie obsługę ładunków i pasażerów.

Z przedstawionego szkicu wynika, że przeładunki promu wymagają pełnego współdziałania promu i terminalu. Prom morski i terminal promowy w trakcie postoju stanowią jeden organizm o silnych wzajemnych powiązaniach. Chwilowy brak konkurencji na danej linii promowej nie może być usprawiedliwieniem do stosowania praktyk monopolistycznych. To spostrzeżenie dotyczy zarówno promu, jak i terminala. Jak uczy doświadczenie, do funkcji terminalu promowego można przygotować dość szybko inne rejony tego samego portu. Należy wziąć też pod uwagę konkurencję innych portów łączących zbliżone relacje żeglugowe. Z drugiej strony, ilość wolnego tonażu promowego na rynku powinna skłaniać armatorów dla dobra klientów do ciągłego poszukiwania coraz lepszych i efektywniejszych rozwiązań. ■

Adam Kowalski



Terminal Promowy Świnoujście. M/f Gryf oraz m/f Wolin. Fot. TMW

JEST MIEJSCE DLA POLAKÓW



Fot. PioSta

Rozmowa z kpt. ż.w. Krzysztofem Szynkarczukiem, staff kapitanem wycieczkowca Vision of the Seas jednego z największych operatorów wycieczkowców - Royal Caribbean International.

Czy na wycieczkowcach Royal Caribbean dużo jest Polaków na stanowiskach szefów?

- W Royal Caribbean jest kilku chief mechaniców. Choćby na Vision of the Seas jest chief engineer junior, a także chief electrician – obaj panowie ze Szczecina.

- **A kapitanowie?...**

- Nie mamy jeszcze w Royal Caribbean żadnego Polaka na stanowisku kapitana. Ja jestem staff kapitanem, czyli „drugim kapitanem”; jest jeszcze pan Marek Słaby ze Szczecina na stanowisku staff captain na innym statku.

Myślę jednak, że to tylko kwestia czasu, kiedy któryś z nas zostanie kapitanem. Jest jeszcze kilku młodych oficerów, którzy są na stanowiskach chiefowskich [starszych oficerów] na pokładzie. Różnie zapewne doczekają się oni awansu.

Na statkach tego armatora panuje międzynarodowa atmosfera, stara się on dywersyfikować pochodzenie narodowościowe załóg, nie promować tylko jednej nacji. W Royal Caribbean chcą

mieć kapitanów i starszych mechaników z różnych krajów świata i to wdrażają.

- **Czym się różnią, przede wszystkim co do zakresu obowiązków i odpowiedzialności, kapitan „główny” od „drugiego” kapitana, czyli stanowiska staff captain?**

- Jest nas dwóch. Kapitan jest generalnie odpowiedzialny za wszystko. Zajmuje się on przede wszystkim nawigacją i pasażerami. Ja, jako staff captain, podlegam mu, wszystko z nim konsultuję. Odpowiedzialny jestem m.in. za bezpieczeństwo statku (systemy i procedury zapewniające bezpieczeństwo), za dyscyplinę załogi i po części także dyscyplinę pasażerów, bo to jest ważne, żeby każdy mógł czerpać z wycieczki morskiej przyjemność, żeby cruise nie był zakłócany przez jakieś niewłaściwie zachowujące się jednostki; jak w każdej społeczności, tak i wśród pasażerów mogą się pojawić problemy, które musimy – również na statku – rozwiązać. Ich rozwiązywanie należy właśnie do staff kapitana i służby ochrony na statku.

Zajmuję się bezpieczeństwem statku w ogóle - sferami safety (bezpieczeństwa technicznego - m.in. stateczność) i security (ochrony, autoryzacji wejścia na statek). Nadzoruję też codzienną dbałość o sam statek - sprawy maintenance z pomocą bosmana.

Kapitan „główny” pełni w większym stopniu funkcje reprezentacyjne, nadzoruje też pracę „hotelu”, załogi hotelowej, ochmistrza, pursera, cruise managera itp. Staff captain zajmuje się (poprzez odpowiednich podwładnych) nadzorem nad częścią hotelową bardziej od strony technicznej - jako przykład można wymienić maintenance (utrzymanie) basenów na pokładach pasażerskich.

- **Polacy dostają się do Royal Caribbean głównie bezpośrednio czy raczej przez agencje pośrednictwa pracy marynarzy?**

- Są różne drogi. Myślę, że można próbować przede wszystkim bezpośrednio, on-line, na stronie internetowej Royal Caribbean - tam można sprawdzić, na jakie stanowiska jest aktualnie zapotrzebowanie. Mówię o dziale marine - technicznym, czyli pokład, maszyna. Jeżeli chodzi o hotel, to głównie przez agencje, choć można też próbować on-line. Myślę, że jest szansa. Armator się rozwija, rozbudowuje flotę, buduje coraz większe statki.

- **Dziękuję za rozmowę.**

- Dziękuję. ■

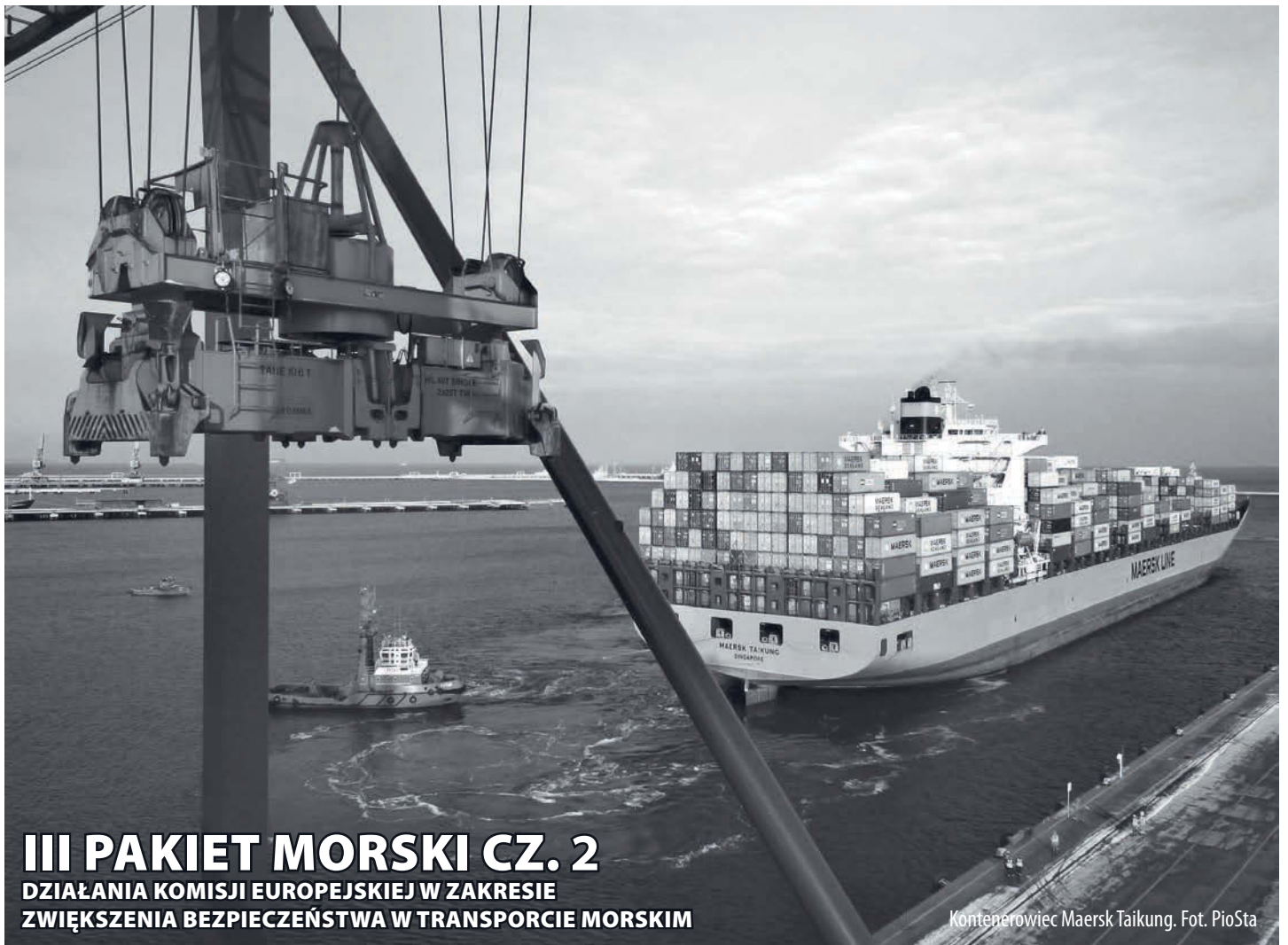
Rozmawiał Piotr B. Stareńczak

Vision of the Seas (GT 78 340, długość ok. 279 m) nie był co prawda największym, ale jednym z większych* wycieczkowców, jakie odwiedziły Gdynię minionego lata. W dniu pierwszego, z czterech zaplanowanych na sezon 2010, zawinięć tego statku, poświęconą mu tablicę odsłonięto uroczystie w „Alei Statków Pasażerskich”

Vision of the Seas - charakterystyka podstawowa

imię statku	Vision of the Seas (od przekazania do eksploatacji)
nr IMO	9116876
sygnał wywoławczy	C6SE8
bandera	Wyspy Bahama
port macierzysty	Nassau
armator (właściciel)	Royal Caribbean Cruises Ltd, USA
armator zarejestrowany	Vision of the Seas Inc., Liberia
ship manager	Royal Caribbean Cruises Ltd, USA
operator	Royal Caribbean International, USA
jednostki siostrzane	Rhapsody of the Seas (1997)
stocznia	Chantiers de l'Atlantique - St-Nazaire, Francja
nr budowy	F31
wprowadzenie do eksploatacji	15.04.1998
wodowanie	26.09.1997
położenie stępki	28.10.1996
zamówienie	1994
koszt budowy	300 000 000 USD
długość całkowita	279,00 m
długość między pionami	234,70 m
szerokość maksymalna	35,60 m
szerokość konstrukcyjna	32,20 m
zanurzenie	7,77 m
wysokość boczna	22,00 m
GT	78 340
NT	46 263
nośność	5000 t
napęd główny i elektrownia okrętowa	cztery silniki wysokoprężne, każdy napędzający prądnicę działające na potrzeby napędu głównego i sieci elektro-energetycznej statku
silniki elektrowni okrętowej	4 x Wartsila 12V46C (produkcji Wartsila NSD Finland Oy), 4-suwowe, nienawrotne, 12-cylindrowe w układzie V, 460 x 580 mm, MCR: 12 600 kW (17 131 KM) przy 500 obr./min.
prądnice	4 x 6600 kVA
silniki napędu głównego	2 x 23 112 KM (17 000 kW)
śruby	2 śruby o stałym skoku, 145 obr./min.
łącna ciągła moc zainstalowana (MCR)	50 400 kW (68 524 KM)
prędkość maksymalna	23,8 węzła
prędkość eksploatacyjna	22,3 węzła
pojemność zbiorników diesel oil	182 t
pojemność zbiorników IFO	2019 t
zużycie paliwa (łącznie)	ok. 220 t na dobę
stery strumieniowe	2 dziobowe, 1750 kW (2379 KM) - każdy, 1 rufowy
klasyfikacja	Det Norske Veritas (DNV)
liczba kabin pasażerskich	1000 (wg niektórych źródeł 998)
- kabiny widne	593
- kabiny wewnętrzne	407
- kabiny z balkonem	229
- kabiny dla niepełnosprawnych	14
miejsc pasażerskich	2435
miejsc pasażerskich tylko na dolnych łóżkach	2000
załoga	765 miejsc, stan faktyczny (wg HIS Fairplay Sea-Web) - 572 osób
liczba pokładów dostępnych dla pasażerów	11
liczba wind w części pasażerskiej	9
baseny zewnętrzne	1
baseny kryte	1
jacuzzi	6

* Prymat w rankingu największych statków pasażerskich zawijających dotąd do polskich portów dźwierży nadal inna jednostka Royal Caribbean International - Navigator of the Seas (GT 137 278, ok. 312 m długości), który odwiedził Gdynię (po raz pierwszy z dwóch zawinięć) 7 czerwca 2007 roku.



III PAKIET MORSKI CZ. 2

DZIAŁANIA KOMISJI EUROPEJSKIEJ W ZAKRESIE
ZWIĘKSZENIA BEZPIECZEŃSTWA W TRANSPORCIE MORSKIM

Kontenerowiec Maersk Taikung. Fot. PioSta

5 Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2009/18/WE z dnia 23 kwietnia 2009 r. ustanawiająca podstawowe zasady regulujące dochodzenia w sprawach wypadków w sektorze transportu morskiego i zmieniająca dyrektywę Rady 1999/35/WE oraz dyrektywę 2002/59/WE Parlamentu Europejskiego i Rady

Dyrektywa Rady 1999/35/WE z dnia 29 kwietnia 1999 r. w sprawie systemu obowiązkowych przeglądów dla bezpiecznej, regularnej żeglugi promów typu ro-ro i szybkich statków pasażerskich nakłada na państwa członkowskie obowiązek zdefiniowania, w ramach swoich systemów prawnych, statusu prawnego, który umożliwi im i każdemu innemu żywotnie zainteresowanemu państwu członkowskiemu uczestnictwo, współpracę lub, tam gdzie przewiduje to kodeks przeprowadzania dochodzeń przy wypadkach i incydentach morskich IMO, prowadzenie dowolnego dochodzenia w sprawie wypadku lub incydentu morskiego, w którym uczestniczył prom typu ro-ro lub szybki statek pasażerski.

Dyrektywa 2002/59/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 27 czerwca 2002 r. ustanawiająca wspólnotowy system monitorowania i informacji o ruchu statków nakłada na państwa członkowskie obowiązek przestrzegania kodeksu dochodzenia w sprawach wypadków i incydentów morskich IMO i publikacji wyników dochodzeń w sprawie wypadku niezwłocznie po ich zakończeniu.

Prowadzenie dochodzeń w sprawie bezpieczeństwa przy wypadkach i incydentach z udziałem statków pełnomorskich lub innych statków w portach lub innym ograniczonym obszarze morskim w sposób wolny od uprzedzeń jest niezwykle istotne dla skutecznego ustalenia okoliczności i przyczyn wypadków lub incydentów. Takie dochodzenia powinny być zatem prowadzone przez wykwalifikowanych inspektorów pod kontrolą niezależnego organu lub podmiotu, któremu nadano niezbędne uprawnienia, aby zapobiec potencjalnym konfliktom interesów. Państwa członkowskie powinny zapewnić organom odpowiedzialnym za dochodzenie techniczne możliwie najlepsze warunki pełnienia ich zadań, zgodnie ze swoim prawodawstwem do-

tyczącym uprawnień organów odpowiedzialnych za dochodzenie sądowe oraz, w stosownych wypadkach, we współpracy z tymi organami.

Precyzyjnie zakres i przedmiot regulacji niniejszej dyrektywy określają postanowienia artykułów 1 i 2, a mianowicie:

„Artykuł 1 - Przedmiot

1. Celem niniejszej dyrektywy jest poprawa bezpieczeństwa morskiego oraz zapobieganie zanieczyszczeniom przez statki, a co za tym idzie – ograniczenie ryzyka wypadków morskich w przyszłości poprzez:

a) ułatwienie szybkiego przeprowadzania dochodzeń w sprawie bezpieczeństwa oraz właściwej analizy wypadków i incydentów morskich w celu określenia ich przyczyn; oraz

b) zapewnienie terminowego i szczegółowego przedstawiania sprawozdań z dochodzeń w sprawie bezpieczeństwa oraz propozycji działań naprawczych.

2. Dochodzenia prowadzone na mocy niniejszej dyrektywy nie zmierzają do ustalenia odpowiedzialności ani do przypisania winy. Państwa członkowskie zapewniają jednak, aby organ lub podmiot dochodzeniowy (zwane dalej „organem do-

chodzeniowym”) nie powstrzymywał się od pełnego relacjonowania przyczyn wypadku lub incydentu morskiego ze względu na ewentualną możliwość określenia odpowiedzialności lub przypisania winy na podstawie jego ustaleń.

Artykuł 2 - Zakres stosowania

1. Niniejsza dyrektywa stosuje się do wypadków i incydentów morskich, które:

a) dotyczą statków podnoszących banderę jednego z państw członkowskich;

b) mają miejsce na morzu terytorialnym lub wodach wewnętrznych państw członkowskich zgodnie z definicją zawartą w UNCLOS; lub

c) dotyczą innych żywotnych interesów państw członkowskich.

2. Niniejsza dyrektywa nie stosuje się do wypadków i incydentów morskich, które dotyczą wyłącznie:

a) okrętów wojennych i transportowców lub innych statków będących własnością państwa członkowskiego lub użytkowanych przez to państwo, używanych wyłącznie w specjalnej służbie państwowej;

b) statków nienapędzanych mechanicznie, statków drewnianych o prostej konstrukcji, jachtów i łodzi rekreacyjnych niewykorzystywanych do celów handlowych, o ile nie są lub nie będą obsadzone załogą i nie przewożą lub nie będą przewozić w celach handlowych więcej niż 12 pasażerów;

c) jednostek żeglugi śródlądowej pływających po wodach śródlądowych;

d) statków rybackich o długości nieprzekraczającej 15 metrów;

e) stałych platform wiertniczych.”

Niniejsza dyrektywa weszła w życie z dniem 17 czerwca 2009 r. a transpozycja przez państwa członkowskie powinna nastąpić do dnia 17 czerwca 2011 r.

6. Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2009/20/WE z dnia 23 kwietnia 2009 r. w sprawie ubezpieczeń armatorów od roszczeń morskich

Jednym z elementów wspólnotowej polityki w zakresie transportu morskiego jest poprawa jakości morskiej floty handlowej poprzez nakłonienie wszystkich podmiotów gospodarczych do bardziej odpowiedzialnego zachowania. Obowiązek posiadania ubezpieczenia powinien zapewnić lepszą ochronę ofiar. Powinien on również pomóc w wyeliminowaniu statków, które nie spełniają odpowiednich norm, oraz pozwolić na ponowne wprowadzenie konkurencji wśród podmiotów gospodarczych. Ponadto w re-

zolucji A.898(21) Międzynarodowa Organizacja Morska zwróciła się do państw o wezwanie armatorów do odpowiedniego ubezpieczenia się. Przedmiot regulacji niniejszej dyrektywy został opisany w art. 1.

Artykuł 1 Przedmiot

Niniejsza dyrektywa określa zasady mające zastosowanie do pewnych obowiązków armatorów w odniesieniu do ich ubezpieczenia od roszczeń morskich.

Artykuł 2 Zakres stosowania

1. Niniejszą dyrektywę stosuje się do statków o pojemności brutto 300 i powyżej.

2. Niniejsza dyrektywa nie ma zastosowania do okrętów wojennych, pomocniczych okrętów wojennych, innych statków państwowych lub eksploatowanych przez państwo wykorzystywanych do celów niehandlowych usług publicznych.

3. Niniejsza dyrektywa pozostaje bez uszczerbku systemów ustanowionych na mocy instrumentów obowiązujących w danym państwie członkowskim i wymienionych w jej załączniku.”

Zapisy dyrektywy wchodzi w życie z dniem 29 maja 2009 r. a państwa członkowskie powinny dokonać transpozycji jej postanowień do dnia 01 stycznia 2012 r.

7. Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2009/21/WE z dnia 23 kwietnia 2009 r. w sprawie zgodności z wymaganiami dotyczącymi państwa bandery

Dostępność informacji na temat statków podnoszących banderę państwa członkowskiego, a także statków, które zostały wypisane z rejestru państwa członkowskiego, powinna poprawić przejrzystość działań wysokiej jakości floty oraz przyczynić się do lepszego monitorowania obowiązków państw bandery oraz do zapewnienia równych reguł obowiązujących administrację. Aby wspierać państwa członkowskie w dalszym usprawnianiu ich działalności jako państw bandery, należy przeprowadzać regularne audyty ich administracji. Certyfikacja jakościowa procedur administracyjnych zgodna z normami Międzynarodowej Organizacji Normalizacyjnej (ISO) lub z równoważnymi normami powinna dodatkowo zapewnić jednakowe reguły obowiązujące wszystkie administracje.

Przedmiot i zakres stosowania zostały uregulowane odpowiednio w art. 1 i 2.

Artykuł 1 Przedmiot

1. Celem niniejszej dyrektywy jest:

a) zapewnienie skutecznego i spój-

negu wypełniania przez państwa członkowskie ich obowiązków jako państw bandery; oraz

b) poprawa bezpieczeństwa i zapobieganie zanieczyszczeniom pochodzącym ze statków podnoszących banderę państwa członkowskiego.

2. Niniejsza dyrektywa pozostaje bez uszczerbku dla morskich przepisów wspólnotowych wymienionych w art. 2 ust. 2 rozporządzenia (WE) nr 2099/2002 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 5 listopada 2002 r. ustanawiającego Komitet ds. Bezpiecznych Mórz i Zapobiegania Zanieczyszczeniu Morza przez Statki (COSS) oraz dyrektywy Rady 1999/63/WE z dnia 21 czerwca 1999 r. dotyczącej Umowy w sprawie organizacji czasu pracy marynarzy przyjętej przez Stowarzyszenie Armatorów Wspólnoty Europejskiej (ECSA) i Federację Związków Zawodowych Pracowników Transportu w Unii Europejskiej (FST).

Artykuł 2 Zakres stosowania

Niniejsza dyrektywa stosuje się do administracji państwa członkowskiego, którego banderę podnosi statek.”

Zapisy dyrektywy 2009/21/WE weszły w życie z dniem 17 czerwca 2009 r. a termin transpozycji jej uregulowań przez państwa członkowskie został wyznaczony na dzień 17 czerwca 2011 r.

8. Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 392/2009 z dnia 23 kwietnia 2009 r. w sprawie odpowiedzialności przewoźników pasażerskich na morskich drogach wodnych z tytułu wypadków

Z treści rozporządzenia 392/2009/WE wynika m.in., iż w ramach wspólnej polityki transportowej należy przyjąć dodatkowe środki w celu zwiększenia bezpieczeństwa transportu morskiego. Środki te powinny obejmować zasady odpowiedzialności za szkody wyrządzone pasażerom, ponieważ istotne jest zapewnienie odpowiedniego poziomu odszkodowań pasażerom, którzy ulegli wypadkom na morskich drogach wodnych. W dniu 1 listopada 2002 r. pod auspicjami Międzynarodowej Organizacji Morskiej (IMO) przyjęty został Protokół z 2002 r. do Konwencji ateńskiej w sprawie przewozu morzem pasażerów i ich bagażu z 1974 r. Wspólnota i państwa członkowskie są w trakcie podejmowania decyzji w sprawie przystąpienia do tego protokołu i ratyfikowania go. W każdym razie jego przepisy włączone do niniejszego rozporządzenia powinno

się stosować we Wspólnocie najpóźniej od dnia 31 grudnia 2012 r.

Szczegółowy przedmiot regulacji oraz zakres stosowania zostały zawarte w art. 1 i 2, które brzmią:

Artykuł 1 Przedmiot

1. Niniejsze rozporządzenie ustanawia wspólnotowy system związany z odpowiedzialnością i ubezpieczeniem z tytułu przewozu pasażerów morskimi drogami wodnymi zgodny ze stosownymi przepisami:

a) Konwencji ateńskiej w sprawie przewozu morzem pasażerów i ich bagażu z 1974 r. zmienionej protokołem z 2002 r. („konwencja ateńska”), zamieszczonymi w załączniku I; oraz

b) zastrzeżenia i wytycznych IMO dotyczących wdrożenia konwencji ateńskiej przyjętych przez Komitet Prawny Międzynarodowej Organizacji Morskiej dnia 19 października 2006 r. („wytyczne IMO”), zamieszczonymi w załączniku II.

2. Ponadto niniejsze rozporządzenie rozszerza zakres stosowania tych przepisów na przewóz morskimi drogami wodnymi w obrębie jednego państwa członkowskiego na pokładzie statków należących do klasy A i B zgodnie z art. 4 dyrektywy 98/18/WE oraz określa pewne dodatkowe wymogi.

3. Najpóźniej w dniu 30 czerwca 2013 r. Komisja przedstawia, w stosownych przypadkach, wniosek legislacyjny między innymi w celu rozszerzenia zakresu niniejszego rozporządzenia na statki należące do klas C i D, zgodnie z art. 4 dyrektywy 98/18/WE.

Artykuł 2 Zakres stosowania

Niniejsze rozporządzenie stosuje się do każdego przewozu międzynarodowego w rozumieniu art. 1 pkt 9 konwencji ateńskiej lub do przewozu morskimi drogami wodnymi w obrębie jednego państwa członkowskiego na pokładzie statków należących do klas A i B, zgodnie z art. 4 dyrektywy 98/18/WE, w przypadku gdy:

a) statek pływa pod banderą państwa członkowskiego lub został w nim zarejestrowany;

b) umowa przewozu została zawarta w państwie członkowskim; lub

c) miejsce wyjazdu lub przeznaczenia według umowy przewozu znajduje się w państwie członkowskim.

Państwa członkowskie mogą stosować niniejsze rozporządzenia do wszystkich morskich rejsów krajowych.”

Rozporządzenie 392/2009/WE weszło w życie z dniem 29 maja 2009 r. Natomiast jego zapisy stosować się bę-

dzie od dnia wejścia w życie konwencji ateńskiej, jednak nie później niż od dnia 31 grudnia 2012 r.

Ogólnym celem pakietu „Erika III” jest dalsze wzmocnienie istniejącego prawodawstwa UE w zakresie bezpieczeństwa oraz transpozycja ważniejszych instrumentów międzynarodowych do prawa wspólnotowego. Osiem regulacji prawnych, zawartych w tym pakiecie ma na celu zapobieganie wypadkom, poprzez podniesienie jakości europejskich bander, dokonanie przeglądu prawodawstwa w dziedzinie kontroli w państwie portu i monitorowania ruchu statków oraz poprzez poprawę przepisów odnoszących się do towarzystw klasyfikacyjnych. Ma także na celu zapewnienie skutecznego reagowania w razie wypadku, poprzez opracowanie zharmonizowanych ram regulujących dochodzenia powypadkowe, wprowadzenie przepisów dotyczących odszkodowania dla pasażerów w razie wypadku i wprowadzenie przepisów dotyczących odpowiedzialności właścicieli statków w połączeniu z systemem ubezpieczeń obowiązkowych. ■

Beata Madejska
Specjalistka w zakresie regulacji unijnych



Fot. Ton Grootenboer