

Sprawozdanie z wyjazdu do Kłajpedy na „Baltic Pilotage Administration Conference “ /BPAC/

Konferencja odbyła się w dniach 02.06 do 04.06.2004 w Kłajpedzie.

W konferencji uczestniczyły delegacje z Danii, Szwecji, Norwegii, Finlandii, Estonii, Litwy, Łotwy, Niemiec, Rosji /Kaliningrad/ i Polski.

Spotkanie było jednym z corocznych spotkań administracji państw Bałtyckich odpowiedzialnych za pilotaż na Bałtyku i w Cieśninach Duńskich i dotyczyło wymiany informacji o pilotażu morskim na Bałtyku i statusu pilotów oraz organizacji służby pilotowej w krajach członkowskich.

LITWA

Prezentacji rozwoju portu w Kłajpedzie dokonał dyrektor portu w Kłajpedzie pan Vladas Sturys .

Dynamiczny i kompleksowy rozwój portu połączony jest z rozwojem systemów transportowych między krajowych. Należy do nich wahadłowe połączenie kolejowe do Odessy umożliwiające dostawę kontenerów nad Morze Czarne w ciągu 24 godzin /przez Mińsk i Kijów/. Zaawansowane jest przygotowanie i uruchomienie podobnych połączeń z Rosją do Moskwy i wprowadzenie pociągów o szybkości 260 km/godz.

Strumień ładunków tranzytowych przez Kłajpedę to głównie nawozy białoruskie i kontenery oraz produkty ropy naftowej z Rosji. Planowana jest stworzenie bazy przeładunkowej ropy **surowej**, której do tej pory w Kłajpedzie nie ma.

W obrotach portowych znacznie zwiększył się udział przewozów ładunków litewskich w 2003 r. 60% /w 1990r. –10%/

Notuje się bardzo wyraźny wzrost wymiany towarowej z Rosją.

Tor wodny został w ostatnim roku pogłębiony z 13,5 do 14,5m. Działają aktualnie dwie bazy kontenerowe i stanowiska ro-ro.

Połączenia ro-ro z z Kiel, Sassnitz, Fredericia, Karlshamn, Stockholm, Rotterdam, Aaberna i Copenhaga oraz trzy linie promowe.

W ostatnim roku zbudowano przystań pasażerską –przewiduje się zawinięcie około 50 dużych statków pasażerskich /o 100% więcej niż w ubiegłym roku/.

Plany rozwojowe porty przewidują rozbudowę portu głębokowodnego przy dobudowanym w ostatnich latach falochronie wejściowym. Głębokość tej części portu –17 m.

Kłajpeda połączona jest bardzo dobrą autostradą z Kownem i Wilnem oraz ma dobre połączenia drogowe z Łotwą, Kaliningradem i Białorusią oraz Polską.

Jednym z ciekawszych rozwiązań w porcie Kłajpeda jest stosowanie stałej opłaty za usługi holownicze. Jest ona tak skalkulowana, że użycie jednego czy większej liczby holowników nie ma wpływu na cenę usług holowniczych. Nie udało mi się otrzymać tej taryfy od władz portowych, ale prawdopodobnie jest ona dostępna w internecie.

Litwa nie posiada pilotów dalekomorskich.

DANIA

Ma 90 licencjonowanych pilotów /posiadających tzw. „red card”, czyli licencję akceptowaną przez BPAC/ i cztery stacje pilotowe obsługujące pilotów dalekomorskich. Wprowadzają nowe pilotówki wyposażone w system AIS /aktualnie dwie nowe w okresie testowym/ i „Furuno small integrated bridge system” .

Duży nacisk na bezpieczeństwo pilotów- planuje się wprowadzenie małego urządzenia noszonego przez pilota w rodzaju radio boi do określania pozycji w wodzie. Urządzenie ma być uruchamiane ręcznie.

Pilotówki są wyposażone w urządzenia do wyciągania osób z wody.

Piloci są wyposażeni w laptopy z aplikacją „bluetooth”, systemem nawigacji elektronicznej /ECTIS/, odbiornikiem AIS+GPRS, telefonem komórkowym z systemem WLAN i z adresem e-mailowym .

Duński Urząd Ochrony Konkurencji zarekomendował wprowadzenie liberalizacji w pilotażu. Jaki będzie tego skutek nie można przewidzieć. Jednak na podstawie doświadczeń holenderskich gdzie takie rozluźnienie było rekomendowane i odraczane kilkakrotnie a w końcu od niego odstąpiono napawa nadzieją, że i ta rekomendacja skończy się podobnie.

Należy dodać, że w Danii istnieje generalna zasada , że pilotaż portowy nie jest obowiązkowy. Służba pilotowa ma status służby publicznej.

Wraz zakończeniem rozbudowy infrastruktury lądowej AIS wprowadzi tzn. od 1 lipca 2005r. Dania wprowadzi SBP /Shore Based Pilotage/ w Cieśninach Duńskich.

ESTONIA

Wyposażenie pilotów dalekomorskich podobne jak w Danii.

Estonia uznała nawigację elektroniczną /ECTIS-electronic charts technology information system/ za równoprawny z mapami drukowanymi.

System zamawiania usług pilotowych jest scentralizowany pod jednym adresem i kierowany przez system bezpośrednio do pilota pracującego w danym obszarze /również wyposażonego w palm top lub telefon komórkowy z cyfrowym przesyłaniem/odbiorem danych.

W Zatoce Fińskiej został wprowadzony system meldowania GOFREP utworzony na podstawie porozumienia między Estonią, Rosją i Finlandią a zatwierdzony przez IMO, który zacznie obowiązywać od 1 lipca 2004r.

System ten wymagał stworzenia jednolitej bazy danych dla tych trzech państw w zakresie danych podstawowych dot. ruchu przepływających jednostek i systemu radiowego.

NIEMCY

21 pilotów dalekomorskich posiadających „red card” o statusie działalności gospodarczej zorganizowanych w dwóch Stowarzyszeniach obejmujących obszary:

1. Usytuowana w Rostocku-Warnemunde: Wismar/Rostock/Stralsund
2. Usytuowana w Kiel`u : Kanał Kiloński/Kiel/Lubeka/Flensburg

Piloci kanałowi i portowi –760 osób w 7 stowarzyszeniach pilotowych o statusie działalności gospodarczej –wolny zawód ale podlegający prawnym uregulowaniom w pełnym zakresie pod nadzorem Ministerstwa Transportu.

Szefowie pilotów okręgów tworzą „German Federal Chamber of Pilots”-Bundeslotsenkammer której przewodniczący reprezentuje interesy pilotów we wszystkich sprawach.

Szkolenie pilota trwa 8 miesięcy. Od czerwca 2004 kandydatów na pilotów obowiązuje test psychologiczny.

Utrzymanie pilotówek i serwisu helikopterowego należy do obowiązków Ministerstwa Transportu.

NORWEGIA

Mimo, że nie leży nad Bałtykiem jest żywo zainteresowana sprawami M. Bałtyckiego i jest członkiem BPAC.

Od stycznia 2005r będzie miała pełną lądową strukturę AIS.

W związku z planowanym uruchomieniem drogi północnej dla statków handlowych podjęła w ramach VTS współpracę z Rosją oceniając ją jako bardzo dobrą.

Przedstawiając wypadek przewrócenia się i zatonięcia w tym roku statku „ROCKNESS ” / będącego aktualnie w GSR/ przedstawiciel Norwegii pan John Evensen powiedział, że faktyczna mniejsza głębokość 9 metrów niż podawały to oficjalne mapy morskie /29 metrów/ była znana Urzędowi Kartografii już od 1997 roku. Poprawiona głębokość podawana była na elektronicznych mapach morskich, które oficjalnie nie są jeszcze uznane ale poprawki nie wprowadzono do map oficjalnie obowiązujących.

W związku z tym wypadkiem wprowadzono uregulowanie, by każdy pilot miał ze sobą PPU /„Portable Pilot Unit”/ z systemem ENC /electronic navigation charts/.

Po ogłoszeniu powyższej wiadomości natychmiast wzrosła sprzedaż map elektronicznych.

SZWECJA

W ubiegłym roku przeprowadzono reorganizację Urzędu Transportu któremu podległy jest pilotaż.

Szwecja ma 17 pilotów dalekomorskich o statusie pracowników administracji. W 2003 r. Wykonali oni 206 usług co oznacza znaczący wzrost w stosunku do 2002r. kiedy to 13 pilotów wykonało ich tylko 35 .

W pilotażu na wodach wewnętrznych i portowych zatrudnionych jest 230 pilotów w 24 stacjach pilotowych połączonych w 7 okręgach pilotowych. Zamawianie pilotów zintegrowane jest z VTS.

Aktualnie Szwecja nie posiada żadnych planów dot. utworzenia SBP ograniczając się do kontroli ruchu w ramach VTS.

POLSKA

Pilotów dalekomorskich 5 o statusie działalności gospodarczej. W 2003 roku wykonano 4 akty pilotażu.

Zjazd zakończony został konferencją prasową.

Jerzy Ananiew