

**POLSKIE STOWARZYSZENIE PILOTÓW MORSKICH
POLISH MARITIME PILOTS' ASSOCIATION**

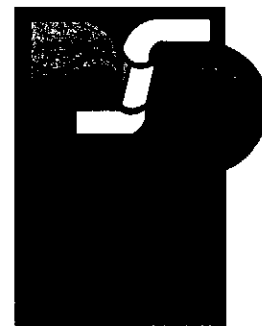
KRS 0000021045 • NIP 958-13-97-221 • REGON 192586784

✉ 81-340 Gdynia, ul. Hryniewickiego 10, bud. 38

☎ (48 58) 661-70-47, 661-44-76, 661-55-27, 661-55-42

✉ (48 58) 620-31-16, tix 054722 pilot pl

e-mail: unipil@gd.onet.pl, internet www.pspm.pl



**Pan
dr kpt.ż.w. ANDRZEJ KRÓLIKOWSKI
DYREKTOR
URZĘDU MORSKIEGO w GDYNI
ul. Chrzanowskiego 10
81-338 Gdynia**

Gdynia, dnia 20 marca 2006 r.

Szanowny Panie Dyrektorze,

W odpowiedzi na pismo Pana Dyrektora dotyczącego wyrażenia przez Polskie Stowarzyszenie Pilotów Morskich opinii na temat propozycji powołania stacji pilotowej z siedzibą w Stoczni Gdynia przez firmę Euromos Sp. z o.o., w załączeniu przekazujemy naszą opinię.

z poważaniem

PREZES
Polskiego Stowarzyszenia Pilotów Morskich

[Signature]
kpt. ż. w. Ryszard Wróbel

URZĄD MORSKI w GDYNI

ul. Chrzanowskiego 10
81-338 Gdynia

20. MAR. 2006

Załączniki:

- opinia Polskiego Stowarzyszenia Pilotów Morskich dot. powołania stacji pilotowej

O P I N I A

dotycząca powołania stacji pilotowej z siedzibą w Stoczni Gdynia S.A.

Polskie Stowarzyszenie Pilotów Morskich opiniuje negatywnie propozycję firmy Euromos Sp. z o.o. dotyczącą powołania stacji pilotowej z siedzibą w Stoczni Gdynia. Realizacja tego pomysłu mająca na celu uniezależnienie się od kontroli i nadzoru prowadzić będzie do drastycznego obniżenia poziomu bezpieczeństwa żeglugi na akwencie stoczni i portu Gdynia. Nie znajduje ona również żadnego racjonalnego uzasadnienia ekonomicznego oraz społecznego.

U z a s a d n i e n i e

Zgodnie z § 1 pkt. 4 komunikatu Dyrektora Urzędu Morskiego w Gdyni z dnia 12 maja 2003 r. w sprawie utworzenia stacji pilotowych, ich siedzib oraz ustanowienia regulaminu ich funkcjonowania (Dz. Urz. Woj. Pomorskiego z 2003 r. nr 70, poz. 1117), nowa stacja pilotowa może być utworzona w przypadku zmiany uwarunkowań związanych z bezpieczeństwem żeglugi. Jest to jedyna przesłanka do powołania stacji pilotowej zadeklarowana przez Dyrektora Urzędu Morskiego.

Naszym zdaniem, nie zaszła żadna zmiana związana z bezpieczeństwem żeglugi uzasadniająca konieczność powołania nowej stacji pilotowej. Również wnioskodawcy nie przedstawili żadnego rozsądnego argumentu wykazującego związek pomiędzy powołaniem nowej stacji pilotowej a zmianą uwarunkowań dotyczących bezpieczeństwa żeglugi. Trudno jest polemizować z tezami o lepszej znajomości basenów stoczniowych, doków i rozmieszczeniu urządzeń przez przyszłych pilotów stoczniowych, ponieważ taka argumentacja wskazuje, że wnioskodawcy nie mają pojęcia o istocie, celach oraz zadaniach stojących przed stacją pilotową, pilotami i pilotażem. Naiwna jest ocena Stoczni Gdynia, iż ta lepsza znajomość topografii, nabyta zapewne dzięki spacerom po stoczniowych nabrzeżach oraz poprzez przebywanie na terenie stoczni, wpłynie na podwyższenie jakości świadczonych usług. Wnioskodawcy nie wiedzą lub zdają się nie wiedzieć, że to umiejętność manewrowania, doprowadzona do perfekcji tysiącami manewrów w ciągu długich lat praktyki, jest kluczowa dla zapewnienia bezpieczeństwa i porządku w czasie poruszania się statku na akwencie portu, a w szczególności na akwencie stoczniowym. Topografii z mapy czy kartki nauczyć się można szybko - manewrowania niestety nie. Wiara we własne możliwości i umiejętności jest rzeczą cenną tyle tylko, że bezpieczeństwo żeglugi i manewrowanie to nie kwestią wiary.

Powód, dla którego stocznia występuje o powołanie stacji pilotowej osadzonej w jej strukturach, a więc całkowicie od stoczni zależnej, jest oczywisty, chociaż w piśmie wnioskodawcy nie został wymieniony. W jednym z pism popierających można znaleźć zdanie: „powołanie takiej stacji dla Stoczni przyniesie wymierne korzyści i uniezależni tym samym potrzeby Stoczni od zewnętrznych służb świadczących takie usługi”. Więc to uniezależnienie od zewnętrznych służb jest powodem dla którego chce się utworzenia nowej stacji. Nie chodzi tu jednak o uniezależnienie się od zewnętrznego dostawcy, który mógłby wykonywać lub wykonuje usługi nieterminowo, nierzetelnie czy niedbale, bo takiego zarzutu stocznia nie może postawić Stacji Pilotowej w Gdyni. Idzie tu o uniezależnienie się od nadzoru nad

wykonywaniem pilotażu, o wydawanie pozytywnych opinii dotyczących dopuszczalnych warunków manewrowania, o możliwość wywierania nacisku na podległego pracownika, by w imię racji ekonomicznych zapominał o względach dotyczących bezpieczeństwa żeglugi.

Jak wielka jest presja stoczni na swoich pracowników świadczy chociażby przykład wydokowania statku Onyx Arrow. Pomimo niesprzyjających warunków znacznie przekraczających ustalone przez Kapitana Portu, dyspozytor i dyrekcja stoczni wielokrotnie naciskali aby statek wydokować, ponieważ taki mają cykl produkcyjny. Posługiwali się przy tym nieprawdziwymi informacjami twierdząc w Kapitanacie, że piloci się zgodzili jeżeli warunki zostaną złagodzone, a w stacji pilotowej, że Kapitan Portu zmieni warunki jeżeli piloci zgodzą się wykonać usługę przy wyższej sile wiatru. Niemała była w tym rola stoczniowego kapitana, który uznał, że ustalone warunki są wygórowane. W końcu, przy granicznej sile wiatru, po wydokowaniu, statek zamiast przy nabrzeżu XXX-lecia wylądował na Węgierskim i tylko dzięki umiejętnościom i doświadczeniu pilota Stacji Pilotowej w Gdyni, pomimo prób telefonicznego dyrygowania kapitanem przez dyrekcję stoczni, nie doszło do awarii i olbrzymich uszkodzeń statków i infrastruktury w tym rejonie.

Przykład drugi dotyczy wniosku stoczni o złagodzenie warunków przy wydokowywaniu statków z SD2 po dokonanej modernizacji, mającej na celu ochronę przed zdzieraniem farby z burty podczas przemieszczania statku wzdłuż ściany doku. Opinia stacji była negatywna, ponieważ w wyniku modernizacji pogorszyły się warunki manewrowania. Pomimo tego stoczniowy kapitan wraz ze swoimi pryncypałami naciskali na zmianę stanowiska. Pierwsze wydokowanie statku w pełni potwierdziło opinię stacji.

Naszym zdaniem, względy ekonomiczne nie mogą brać góry nad zdrowym rozsądkiem i utrzymaniem wysokiego poziomu bezpieczeństwa żeglugi.

Chociaż argumenty ekonomiczne nie są przesłanką do powołania nowej stacji pilotowej, to nie sposób nie odnieść się do wydumanych, nieprawdziwych, śmiesznych i populistycznych tez przedstawionych zarówno w piśmie wnioskodawcy jak i w pismach popierających pomysł. Generalnie, wnioskodawca wraz z popierającymi go zarządem stoczni i trzema związkami zawodowymi uważają, że ponoszone przez stocznię wysokie koszty pilotażowe znacząco wpływają na zmniejszenie konkurencyjności Stoczni Gdynia na rynku, gdyż podrażają cenę budowy statku, posiadanie zaś własnej stacji pilotowej spowoduje obniżenie kosztów produkcji okrętowej i wpłynie na zwiększenie konkurencyjności Stoczni Gdynia na światowym rynku produkcji okrętowej.

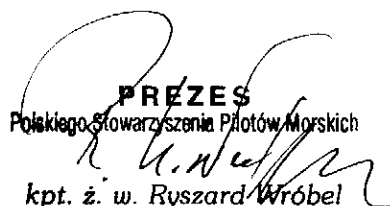
W roku 2005 koszty wszystkich usług pilotowych dla Stoczni Gdynia S.A. wyniosły 163 tys PLN, co przy wielomiliardowych obrotach stoczni jest ziarenkiem w morzu piasku. Dalej, według oficjalnej informacji armatora o zawarciu kontraktu na budowę w Stoczni Gdynia S.A. pierwszego ze statków serii 8168 (GT 57700, Loa 199.98 m, B 32,26 m, T 10.00m), jego cena wynosiła 57 mln USD. Cena trzech usług pilotowych dla tego statku (wydokowanie statku, wyjście w próby morskie i wejście do stoczni po próbach) stanowiła dziesiątą część promila (!) ceny statku. Jeżeli Zarząd uważa, że utworzenie nowej stacji pilotowej a nie zmniejszanie własnych kosztów produkcji wpłynie na konkurencyjność stoczni na światowych rynkach, to nie ma się co dziwić, że stocznia znajduje się w obecnej sytuacji. Pieczętuje to opinia jednego ze związków, który chce aby zaoszczędzone „wysokie koszty pilotażowe” zostały przeznaczone na inne cele, w tym szczególnie na modernizację i polepszenie warunków pracy - nowa stacja będzie działała więc bez żadnych kosztów. Ponadto uważa się, że utworzona stacja pilotowa z całkowicie polskim kapitałem będzie tworzyła nowe miejsca pracy dla pracowników z Trójmiasta, tak jakby Stacja Pilotowa w Gdyni posiadała kapitał z Wenus, a zatrudnia pilotów z Marsa.

Nie od rzeczy będzie tu przypomnieć, że w polskich portach taryfy stosowane przez stacje pilotowe są najniższymi w krajach Unii Europejskiej.

Pragnę zwrócić uwagę, że w piśmie wnioskodawcy nie ma ani słowa na temat zasobów kadrowych i materialnych przyszłej stacji pilotowej. Nie porusza się tematu kwalifikacji i ilości pilotów. Wnioskodawca nie wyjaśnia też w jaki sposób, przy tak znikomej ilości usług pilotowych jaka jest wykonywana na akwencie stoczni, piloci będą mogli uzyskiwać kolejne, wyższe uprawnienia pilotowe. Ponieważ opinia PSPM nie może opierać się na spekulacjach i domysłach powyższe pytania muszą pozostać bez odpowiedzi.

Akwen stoczni graniczy bezpośrednio z newralgicznym dla portu nabrzeżem Helskim i mając na względzie bliskie uruchomienie nowego terminalu kontenerowego przy nabrzeżu Bułgarskim, a zatem zwiększeniem i tak dużego ruchu w tym akwencie, oraz biorąc pod uwagę konieczność utrzymania bezpieczeństwa, porządku a także dla zapewnienia sprawnej obsługi pilotowej statków tam się poruszających, nie jest uzasadnione tworzenie nowej stacji pilotowej. Bezpieczeństwo i porządek w porcie jako wspólne dobro wszystkich użytkowników infrastruktury portowej nie powinno być przedmiotem niezdrowej konkurencji i przerośniętych ambicji.

Umiejętności i wiedza pilotów Stacji Pilotowej w Gdyni nabyta w czasie wieloletniej praktyki, doskonała znajomość akwenu, parametrów manewrowych holowników zarówno stoczniowych jak i portowych, umiejętność współpracy z załogami holowników, są najlepszym gwarantem utrzymania należytego poziomu bezpieczeństwa żeglugi w rejonie pilotowym Gdynia-Hel-Władysławowo oraz efektywnej i sprawnej obsługi wszystkich statków. Potwierdzeniem tego jest uzyskanie w 2001 r. certyfikatu systemu zarządzania jakością ISO 9001:2000 w zakresie działania stacji pilotowej, który to system corocznie jest sprawdzany i potwierdzany przez Det Norske Veritas.


PREZES
Polskiego Stowarzyszenia Pilotów Morskich
kpt. ż. w. Ryszard Wróbel