

ROZWÓJ SYSTEMU KONTROLNO-INFORMACYJNEGO DLA PORTÓW POLSKICH (PHICS)

W referacie przedstawiono przyczyny budowy Systemu Kontrolno-Informacyjnego dla Portów Polskich (PHICS) oraz przeanalizowano jego cztery komponenty składowe oznaczone skrótami: IMO – FAL, HAZMAT, PAS-REG i PSC. Piąty komponent – bazę danych o marynarzach i ośrodkach szkoleniowych oraz bazę Centralnej Morskiej Komisji Egzaminacyjnej opisano w oddzielnym referacie prezentowanym też na tej konferencji.

WSTĘP

Unia Europejska, dążąc do zwiększenia kontroli nad bezpieczeństwem transportu morskiego i środowiska naturalnego oraz zmniejszenia obciążeń administracyjnych przedsiębiorstw żeglugowych, a także właścicieli ładunków i spedytorów, wprowadza jako organizacja regionalna zcentralizowany system automatycznej wymiany informacji i dokumentów niezbędnych do obsługi statków morskich w portach, wymaganych konwencjami Międzynarodowej Organizacji Morskiej (IMO), aktami prawnymi Unii Europejskiej (UE) i przepisami krajowymi, a także dostępu do elektronicznych baz danych w państwach członkowskich na temat statków morskich oraz przewożonych nimi pasażerów i ładunków. Dane te mają być dostępne i przekazywane za pośrednictwem pojedynczych krajowych punktów kontaktowych utworzonych w poszczególnych państwach członkowskich (National Single Window - NSW) poprzez system łączności internetowej Unii Europejskiej zwany SafeSeaNet (SSN). Podstawy prawne działań w tym zakresie w Polsce dają przepisy Ustawy z dnia 18 sierpnia 2011 r. o bezpieczeństwie morskim wraz z późniejszymi zmianami i akty wykonawcze wydane na jej podstawie, wdrażające wymagania stosownych aktów prawnych UE, w szczególności dyrektywy:

- Rady 93/75/EWG z 13 września 1993 r. dotyczącej minimalnych wymagań dla statków zmierzających do lub opuszczających porty Wspólnoty i przewożących ładunki niebezpieczne lub zanieczyszczające środowisko, wraz z późniejszymi zmianami, uchylonej dyrektywą 2002/59/WE,
- Rady 98/41/EC z 18 czerwca 1998 roku w sprawie rejestracji osób odbywających podróże na statkach pasażerskich wpływających lub wypływających z portów państw członkowskich Wspólnoty,
- Parlamentu Europejskiego i Rady 2002/59/WE z 27 czerwca 2002 r. ustanawiającej wspólnotowy system monitorowania i informacji o ruchu statków i uchylającej dyrektywę 93/75/EWG,
- Parlamentu Europejskiego i Rady 2010/65/UE z 20 października 2010 r. w sprawie formalności sprawozdawczych dla statków wchodzących do lub wychodzących z portów państw członkowskich i uchylającej dyrektywę 2002/6/WE,
- Komisji Europejskiej 2014/100/UE z dnia 28 października 2014 r. zmieniającej dyrektywę 2002/59/WE ustanawiającą wspólnotowy system monitorowania i informacji o ruchu statków.

Należy podkreślić, że już Rezolucja Rady Unii Europejskiej z dnia 8 czerwca 1993 r. na temat wspólnej polityki bezpiecznych mórz określiła, że najważniejszym celem działań Wspólnoty w tym

zakresie jest przyjęcie jednego, wspólnego systemu przekazywania stosownych informacji. Wdrożenie takiego systemu realizującego w pełni automatyczną wymianę informacji związanych z bezpieczeństwem żeglugi i środowiska naturalnego oraz umożliwiającego sprawną obsługę statków, pasażerów i ładunków w portach za pomocą dokumentów przesyłanych elektronicznie do jednego punktu kontaktowego w danym państwie, zajmuje Unii Europejskiej już prawie 25 lat. Długotrwałość procesu wynika z ciągłego rozszerzania zadań, które system ma realizować oraz z konieczności ujednoczenia dokumentów, głównie przewozowych, celnych i sanitarnych, stosowanych w poszczególnych państwach.

Polski Narodowy System Monitorowania Ruchu Statków i Przekazywania Informacji, zwany „Narodowym System SafeSeaNet”, ustanowiono zgodnie z wymaganiami Ustawy o bezpieczeństwie morskim i wydanego na jej podstawie Rozporządzenia MTBiGM z dnia 4 grudnia 2012 r. w sprawie Narodowego Systemu Monitorowania Ruchu Statków i Przekazywania Informacji, w celu zapewnienia wymiany informacji o statkach lub zdarzeniach stanowiących potencjalne niebezpieczeństwo dla żeglugi lub zagrożenie bezpieczeństwa na morzu, bezpieczeństwa ludzi lub środowiska morskiego, których skutki mogą rozciągać się na polskie obszary morskie lub na obszary morskie innych państw członkowskich Unii Europejskiej oraz monitorowania ruchu statków, obejmującego zarządzanie i nadzór nad tym ruchem [4,6]. System składa się z dwóch elementów: systemów bazodanowych i Systemu Wymiany Informacji Bezpieczeństwa Żeglugi (SWIBŻ) umożliwiającego wymianę danych pomiędzy poszczególnymi użytkownikami oraz współpracę z podobnymi systemami wdrożonymi w innych państwach UE i w Europejskiej Agencji Bezpieczeństwa Morskiego (European Maritime Safety Agency – EMSA). Systemy bazodanowe to System Kontrolno-Informacyjny dla Portów Polskich - PHICS (Polish Harbour Information & Control System) i krajowy system monitorowania ruchu statków za pośrednictwem sieci stacji brzegowych systemu automatycznej identyfikacji (Automatic Identification System - AIS) statków. Przyczyny i zasady wprowadzenia systemu PHICS oraz jego elementy składowe przedstawiono już fragmentarycznie na wcześniejszych konferencjach, LogiTrans, TransComp i TransNav [1,5,7,8,9,10,11,12]. Został on wdrożony w 2004 r. i od tego czasu był kilka razy rozbudowywany i modernizowany, wraz z rozwojem możliwości technicznych gromadzenia i przesyłania danych oraz rozszerzeniem realizowanych zadań. Komunikacja odbywa się przez Internet, a więc użytkownicy systemu mogą się łączyć ze sobą w dowolnym czasie i z dowolnego miejsca.

Celem tego artykułu jest analiza struktury i możliwości systemu PHICS ponad dwadzieścia lat po jego oddaniu do eksploatacji.

Aktualnie system składa się z pięciu niezależnych baz danych, zwanych komponentami PHICS i oznaczonych skrótami:

1. IMO FAL.
2. HAZMAT.
3. PAS-REG.
4. PSC.
5. STCW.

Komponenty 1-4 zostaną omówione w kolejnych rozdziałach, a komponent STCW w drugim referacie przedstawionym też na tej konferencji.

Zaletą oprogramowania systemu PHICS jest wyposażenie go w funkcję „Pomoc (HELP)”, zawierającą przykładowo wypełnione wzory formularzy i definicje podstawowych pojęć związanych z użytkowaniem programu.

1. KOMPONENT IMO-FAL

Komponent IMO FAL – to baza danych o statkach zawijających do polskich portów i porty te opuszczających, zawierająca dokumenty wymagane przez Konwencję Międzynarodowej Organizacji Morskiej (IMO) o ułatwieniu międzynarodowego ruchu morskiego z 9 kwietnia 1965 roku wraz z późniejszymi zmianami (Convention on Facilitation of International Maritime Traffic - FAL) i umożliwiającą przesyłanie tych dokumentów w wersji elektronicznej do upoważnionych odbiorców. Obowiązek zgłaszania do tej bazy dotyczy wszystkich statków pasażerskich, statków przewożących ładunki niebezpieczne lub zanieczyszczające środowisko oraz innych jednostek morskich o pojemności brutto nie mniejszej niż 150. Zgodnie z art. 87 Ustawy o bezpieczeństwie morskim, armator, kapitan lub przedstawiciel kapitana statku zmierzającego do portu polskiego jest obowiązany przekazać kapitanowi portu informacje dotyczące identyfikacji statku, portu przeznaczenia, przewidywanego czasu przybycia do portu i przewidywanego czasu wyjścia z portu oraz liczby wszystkich osób na statku [2,6]:

- przynajmniej na 24 godziny przed przybyciem statku do portu,
- najpóźniej w chwili, gdy statek opuszcza poprzedni port – jeżeli podróż trwa krócej niż 24 godziny lub
- jeżeli port przeznaczenia nie jest znany lub zmienia się podczas podróży – niezwłocznie po uzyskaniu takiej informacji.

W przypadku statków wypływających z portu, informacje należy wprowadzić i przesłać przed odcumowaniem. Zaakceptowanie przesłanej informacji przez władze portowe jest warunkiem dopuszczenia statku do odprawy (granicznej, celnej i ewentualnie sanitarnej) i wyrażenia zgody na opuszczenie przez jednostkę portu.

Wymienionego wyżej zgłoszenia dokonuje najczęściej agent wynajęty przez armatora lub czarterującego statek, wykorzystując do tego celu moduł „Agent”. W module tym należy wypełnić i przesłać formularz zgłoszenia wstępnego zwanego też zgłoszeniem ogólnym, deklaracją ogólną, „Pre-Arrival Report” i „IMO General Declaration” (dokument FAL 1) oraz inne dokumenty wymagane Konwencją FAL. Wypełniony formularz zgłoszenia wstępnego stanowi wstępną deklarację zgłoszenia statku, która jest przesyłana w celu akceptacji do właściwej służby kontroli ruchu statków (Vessel Traffic Service - VTS) lub, w przypadku braku takiej służby, do właściwego kapitanatu portu.

W celu umożliwienia wypełniania formularzy elektronicznych poprzez eksport danych z systemów informatycznych, wzorcowe pliki wymiany danych są przygotowane w formacie XML. Formularze elektroniczne umożliwiają [13]:

- przygotowywanie/wypełnianie danych w formularzach bez dostępu do sieci Internet i/lub systemu PHICS,
- wielokrotne wykorzystywanie tych samych danych do zgłaszania wielu zawinięć statków,

- proste wprowadzanie modyfikacji i uzupełniania danych w celu odwzorowania stanu faktycznego oraz wykorzystania do zgłoszenia zmian, wypłynięcia lub kolejnego zawinięcia.

Dla ułatwienia wypełniania danych w formularzach oraz wprowadzenia mechanizmów kontroli ich poprawności, wdrożono stosowne słowniki, np. materiałów niebezpiecznych, typów statków, odpadów, itp.

Dane szczegółowe zgłoszenia wstępnego prezentowane są za pomocą formularza „Szczegóły zgłoszenia wstępnego” przedstawionego na Rys. 1. Dane podstawowe wyświetlane są bezpośrednio pod tytułem formularza, dane pozostałe podzielone zostały na grupy:

- statek,
- certyfikat okrętowy i agent,
- pozostałe informacje i ostatnia modyfikacja formularza.

Rys. 2-5 prezentują poszczególne grupy danych formularza „Szczegóły zgłoszenia” [13].

Szczegóły deklaracji ogólnej (IMO FAL Form 1)	
Rodzaj użytkownika	A - (agent) Deklaracja zewnętrzna
Urząd Morski	GUM - Urząd Morski w Gdyni
Rodzaj deklaracji	Deklaracja przybycia
Port przybycia/wyjścia	PLGDY - Gdynia
ETA/ETD	2006-05-18 20:00
Port skąd przybył/Port przeznaczenia	GBHUL - Hull
Statek	
Nazwa	TOPAZ
Typ	A35C - CONTAINER RO-RO CARGO SHIP
Bandera	CY - Cyprus
Kapitan	SLASKI
Numer IMO	9213911
Sygnal wywoławczy	P3SW8
DWT	5000
LOA	93,98
BEAM	16,60
DRAFT	6,40
Tonaż brutto	3930
Tonaż netto	1940
Właściciel	EUROAFRICA

Rys. 1. Moduł agenta w systemie PHICS i formularz zgłoszenia wstępnego statku (deklaracji ogólnej statku - dokument FAL 1) [13].

Zgłoszenie wstępne powinno zawierać następujące informacje [13]:

1. Nazwę adresata, do którego dokument jest przesyłany,
2. Nazwy portów, z którego statek płynie i do którego przybywa, podane skrótami zgodnymi z ich listą przygotowaną przez Europejską Komisję Ekonomiczną ONZ (United Nations Economic Commission for Europe) tzw. „UN/LOCODE” oraz przewidywany czas przybycia (Estimated Time of Arrival – ETA), a w przypadku statków zamierzających wypłynąć z portu polskiego: nazwy portu z którego będzie wypływać i do którego popłynie oraz przewidywany czas wypłynięcia (Estimated Time of Departure – ETD).

3. Dane statku: nazwa, numer IMO, sygnał wywoławczy, bandera, typ, nośność, pojemność rejestrowa brutto i netto, długość całkowita, szerokość oraz zanurzenie - odpowiednio, na wejście do portu lub wyjście z portu.
4. Nazwę armatora.
5. Nazwisko kapitana statku.
6. Informację o rejestracji statku: port macierzysty oraz numer i datę wystawienia certyfikatu okrętowego (Certificate of Registry).
7. Nazwę i dane kontaktowe agenta obsługującego statek w polskim porcie (adres oraz numery telefonu i faxu).
8. Liczbę pasażerów i członków załogi.
9. Informację o miejscu postoju statku w porcie – dotyczy zgłoszenia jednostki wypływającej w morze.
10. Krótką informację dotyczącą rejsu (poprzednie i kolejne porty z zaznaczeniem portów, w których będzie wylądowywany pozostały ładunek).
11. Krótki opis ładunku (ilość i rodzaj).
12. Informację czy są dołączone do zgłoszenia niżej wymienione dokumenty opisane w Konwencji FAL, wraz z podaniem liczby ich kopii:
 - deklaracja ogólna (IMO General Declaration) - dokument FAL 1,
 - deklaracja ładunku (IMO Cargo Declaration) – dokument FAL 2,
 - deklaracja zasobów statkowych (IMO Ship's Stores Declaration) – dokument FAL 3,
 - deklaracja rzeczy załogi (IMO Crew Effects Declaration) – dokument FAL 4,
 - lista członków załogi (IMO Crew List) – dokument FAL 5,
 - lista pasażerów (IMO Passenger List) – dokument FAL 6,
 - manifest ładunków niebezpiecznych (IMO Dangerous Cargo Manifest) - dokument FAL 7,
 - morską deklarację zdrowia (Maritime Declaration of Health).
13. Informację czy są dołączone dokumenty wymagane Międzynarodowym Kodeksem Ochrony Bezpieczeństwa Statku i Obiektu Portowego (Kodeksem ISPS): wykaz portów zawinięć i deklaracja ochrony.
14. Wymagania odnośnie portowych urzędzeń do odbioru ze statku odpadów i osadów.
15. Ewentualne uwagi i informacje dodatkowe.
16. Dane osoby sporządzającej zgłoszenie oraz datę i czas jego przesłania.

Informacje zawarte w deklaracji złożonej przez agenta i zatwierdzonej przez operatora systemu PHICS zostają trwale zapisane w systemie.

Wymiana danych odbywa się w sposób ciągły, tj. 24 godziny na dobę, bez jakichkolwiek przerw. W przypadku awarii aplikacji, użytkownik zewnętrzny ma możliwość przesłania danych za pośrednictwem fax-u lub telefonicznie w celu ręcznego ich wprowadzenia do systemu przez jego operatora.

2. KOMPONENT HAZMAT

Komponent HAZMAT służy organom administracji morskiej jako narzędzie wspomagające w czynnościach inspekcyjnych i kontrolnych. Za jego pośrednictwem uzyskuje się informacje o ilości i rodzaju ładunku niebezpiecznego, miejscu jego przeładunku, trasie przewozu oraz statku je przewożącym. System Safety SeaNet umożliwia wymianę informacji pomiędzy administracjami morskimi różnych państw znajdujących się wzdłuż trasy przewozu danego ładunku niebezpiecznego.

Szczegóły zgłoszenia	
Rodzaj użytkownika	A - (agent) Deklaracja
Urząd Morski	UMS - Urząd Morski w
Rodzaj deklaracji	Deklaracja przybycia
Port przybycia	PLSZZ - Szczecin
ETA	2010-11-09 12:00
ETD/ETA (szacunkowy czas wyjścia)/(szacunkowy czas dojścia)	2010-11-11 12:00
Port skąd przybył	PLGDY - Gdynia

Rys. 2. Grupa „Szczegóły zgłoszenia” [13].

Statek	
Nazwa	0100
Typ	B11B - FISHING VESSEL
Bandera	LT - LITHUANIA
Kapitan	222
Numer IMO	8331560
Sygnał wywoławczy	LYAK
DWT	61
LOA	26,50
BEAM	6,59
DRAFT	2,29
Tonaż brutto	104
Tonaż netto	31
Właściciel	1745077

Rys. 3. Grupa „Statek” [13].

Certyfikat okrętowy	
Port	-
Data	
Numer	
Agent	
Nazwa	"Secco" Janusz Just
Adres	ul. Daszyńskiego 12
Adres	
Telefon	(091) 442 09 58
Fax	(091) 442 09 58

Rys. 4. Grupa „Certyfikat okrętowy i agent” [13].

Pozostałe informacje	
Liczba członków załogi	12
Liczba pasażerów	12
Pozycja w porcie	
Krótki opis podróży	
Krótki opis ładunku (ilość i rodzaj)	we
Uwagi	
Czy jest dołączony FAL5 - lista członków załogi	<input checked="" type="checkbox"/>
Czy jest dołączony FAL6 - lista pasażerów	<input checked="" type="checkbox"/>
Czy jest dołączony FAL7 - manifest ładunków niebezpiecznych	<input checked="" type="checkbox"/>
Czy jest dołączony Manifest odpadów	<input checked="" type="checkbox"/>
Czy jest dołączony dokument ochrony	<input checked="" type="checkbox"/>
Ostatnia modyfikacja	
Autor	1

Rys. 5. Grupa „Pozostałe informacje i ostatnia modyfikacja” [13].

Zgodnie z postanowieniami załącznika I do Dyrektywy 2002/59/EC, komponent HAZMAT gromadzi następujące dane:

- Informacje ogólne
 - identyfikacja statku tj. nazwa, sygnał wywoławczy, numer identyfikacyjny (IMO lub MMSI), port przeznaczenia, liczba osób na statku,
 - dla statku zmierzającego do portu Wspólnoty - oczekiwany czas przybycia do punktu brania pilota,
 - dla statku opuszczającego port Wspólnoty - szacowany czas odpłynięcia z punktu brania pilota oraz spodziewany czas przybycia do punktu brania pilota następnego portu.
- Informacje na temat przewożonych statkiem ładunków niebezpiecznych:
 - adres kontaktowy pod którym można uzyskać szczegółowe informacje o ładunku,
 - numery ONZ ładunków (jeśli istnieje),
 - klasy ładunków według kodeksu IMDG, IBC lub IGC,
 - klasa statku przy przewożeniu ładunków radioaktywnych (zgodnie z wymaganiami prawidła 14.2 rozdziału VII Konwencji SOLAS),
 - liczba i numery identyfikacyjne transportowych jednostek ładunkowych oraz masy netto ładunków,
 - potwierdzenie posiadania przez statek manifestu lub planu ładunkowego zawierającego szczegółowe informacje o przewożonych ładunkach niebezpiecznych lub zanieczyszczających oraz plan ich rozmieszczenia na statku,
 - poprawne nazwy przewożonych ładunków niebezpiecznych lub zanieczyszczających.
- Informacje o statku i jego aktualnej pozycji podane zgodnie z zaleceniami: rezolucji IMO MSC.43(64) „Wskazówki i kryteria dla systemów zgłaszania statków” zmienionymi rezolucją MSC.111(73) i rezolucji A.851(20) „Ogólne zasady i wymagania systemów zgłaszania statków, w tym Wytyczne zgłaszania wypadków z ładunkami niebezpiecznymi, substancjami szkodli-

wymi i/lub morskimi materiałami zanieczyszczającymi”, oznaczone zgodnie z zalecanym przez nie kodem literowym:

- A – identyfikacja statku (nazwa, sygnał wywoławczy, numer IMO lub MMSI),
 - B – data i czas,
 - C/D – pozycja geograficzna: szerokość i długość geograficzna lub zamiar rzeczywisty i odległość w milach morskich od łatwego rozpoznawalnego obiektu lądowego,
 - E – kurs,
 - F – prędkość,
 - I – port przeznaczenia i czas spodziewanego przybycia,
 - P – ładunek, a w przypadku ładunku niebezpiecznego lub zanieczyszczającego, jego ilość oraz klasa IMO (jeżeli istnieje),
 - T – adres kontaktowy, pod którym można uzyskać szczegółowe informacje o ładunku,
 - W – całkowita liczba osób na statku,
 - X – inne informacje - status nawigacyjny oraz szacowana ilość paliwa i jego charakterystyka - dotyczy statków przewożących więcej niż 5000 ton paliwa.
- Informacje nieobowiązkowe - podane dobrowolnie informacje dotyczą ładunku po opuszczeniu portu lub przed dotarciem do niego:
 - nazwa załadowcy, miejsce i kraj załadunku ładunków niebezpiecznych lub zanieczyszczających środowisko,
 - nazwa odbiorcy, miejsce i kraj rozładunku ładunków niebezpiecznych lub zanieczyszczających,
 - środki transportu wykorzystane przy transporcie ładunku,
 - kraje tranzytowe,
 - używane przejścia graniczne znajdujące się na terenie kraju,
 - szacowany czas dostarczenia ładunku do miejsca przeznaczenia.
- Opisany komponent ma funkcję wyszukiwania danych opartą na następujących kryteriach dotyczących ładunku niebezpiecznego:
- Port załadunku/rozładunku.
 - Czas załadunku/rozładunku.
 - Poprawna nazwa przewożowa ładunku.
- Wyszukiwanie może być oparte na jednym, dwóch lub trzech kryteriach, a pod stwierdzeniem „dane” kryją się informacje wymagane przez załącznik I do Dyrektywy 2002/59/EC.

3. KOMPONENT PAS-REG

Komponent wdrożono w celu usprawnienia ewentualnej akcji ratowniczej poprzez dostarczenie morskim ratowniczym centrom koordynacyjnym – MRCC (Maritime Rescue Coordination Centre - MRCC) podstawowych danych o statku pasażerskim i przewożonych nim pasażerach. W bazie danych są dostępne następujące informacje:

- Nazwa armatora.
- Wdrożona metoda liczenia pasażerów, zaakceptowana przez dyrektora właściwego urzędu morskiego, np.:
 - automatyczne liczenie z wykorzystaniem bramki elektronicznej,
 - liczenie pasażerów wchodzących na statek, itp.
- Nazwa i adres przedstawiciela armatora posiadającego informacje o pasażerach znajdujących się aktualnie na statku.
- Najszybszy sposób uzyskania liczby i/lub listy pasażerów, np.:
 - e-mail,
 - tel/fax,
 - strona www.
- Port wyjścia i port docelowy.

6. Nazwa statku.
7. Typ jednostki: jacht, sezonowy statek wycieczkowy, prom, itp.
8. Maksymalna liczba pasażerów i maksymalna liczba osób jaka może przebywać na statku.
9. Data zatwierdzenia systemu rejestracji pasażerów i data kolejnej inspekcji statku.

Opcjonalnie można wprowadzić listę pasażerów.

Komponent powinien spełniać wymagania Rozporządzenia MTBiGM z dnia 23 kwietnia 2013 r. w sprawie liczenia i systemu rejestracji osób odbywających podróż morską. W razie zagrożenia bezpieczeństwa osób odbywających podróż morską lub w razie wypadku, armator przekazuje zarejestrowane informacje Morskiej Służbie Poszukiwania i Ratownictwa (Służbie SAR) oraz na żądanie:

- dyrektorowi właściwego urzędu morskigo,
- Morskiemu Oddziałowi Straży Granicznej,
- Marynarce Wojennej RP,
- policji,
- Szefowi Agencji Bezpieczeństwa Wewnętrznego.

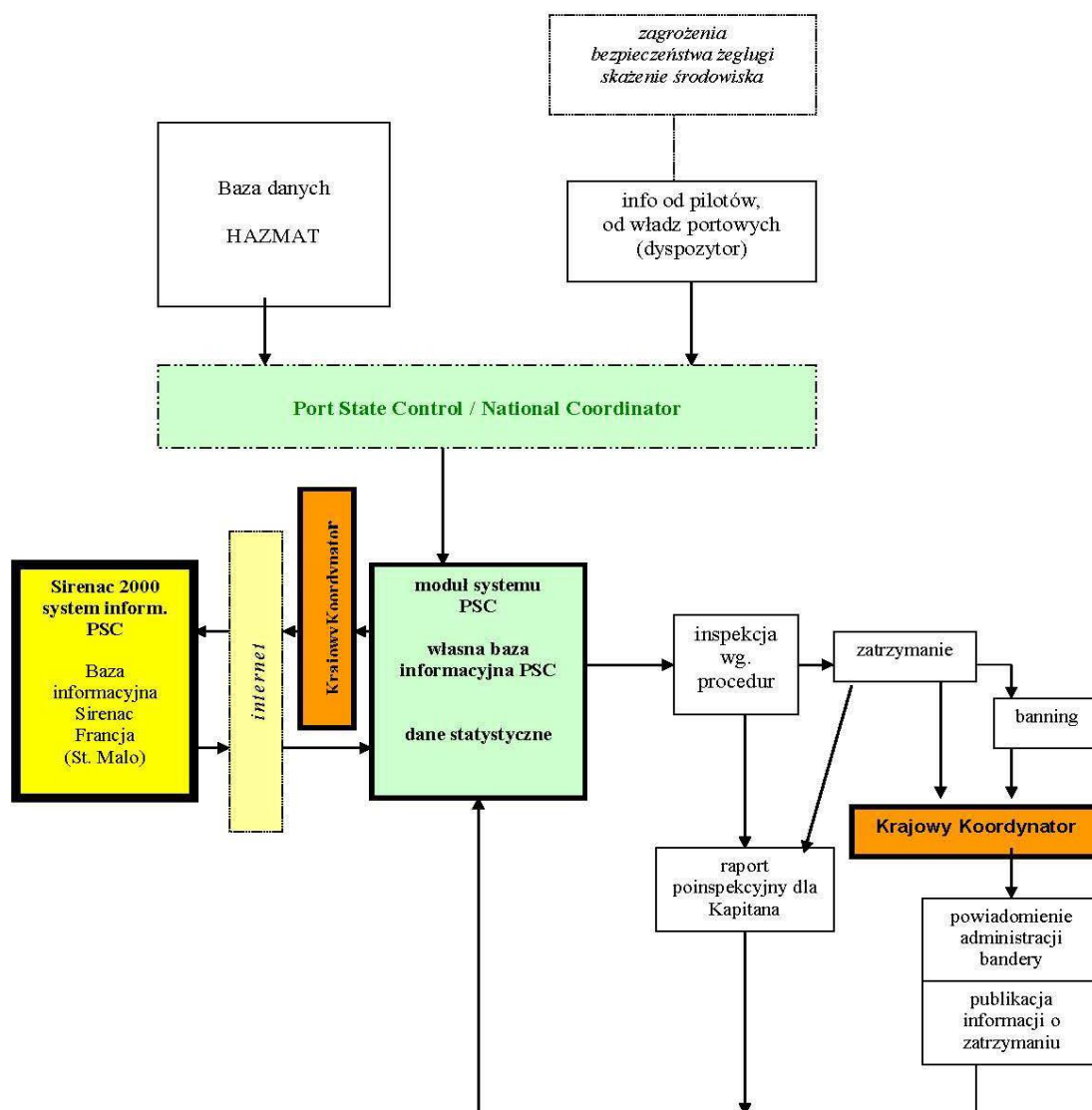
Istnieje też formularz gromadzący dane o pasażerach dołączany do deklaracji składanej przed przybyciem statku do portu. Zawarte w nim informacje to:

1. Dane pasażera: nazwisko, imiona, narodowość, data i miejsce urodzenia, płeć, wiek lub kategoria wieku, wymagana ewentualnie opieka medyczna
2. Port zaokrętownia i wyokrętownia.

4. KOMPONENT PSC

Komponent PSC to baza informacyjna utworzona na potrzeby oficerów Inspekcji Państwa Portu (PSC) w Polsce, dotycząca inspekcjonowanych przez nich statków oraz przechowująca dane dotyczące działalności polskiego PSC, które wykorzystywane są do celów informacyjnych i statystycznych. Umożliwia ona w łatwy sposób uzyskanie informacji o inspekcjach przeprowadzanych na poszczególnych statkach oraz o ich wynikach. W systemie istnieje konieczność współdzielenia danych zawartych w tej bazie ze służbami kontroli ruchu administracji morskiej tak, aby informacja o statkach zgłaszających się do portu była dostępna dla inspektorów PSC maksymalnie szybko. Potrzebna jest także funkcja dystrybucji informacji z tej bazy o jednostkach podlegających zatrzymaniu lub zakazowi wplynięcia do portu wśród portowych służb ruchu.

Selekcji statków przeznaczonych do inspekcji w danym dniu dokonuje wybrany oficer PSC z uwzględnieniem określonych przez



Rys. 6. Schemat działania inspekcji państwa portu (PSC) [14].

Memorandum Paryskie (Paris MoU), czyli Międzynarodowe porozumienie państw Europy z 1982 r. w sprawie regionalnego systemu kontroli portowej statków obcych bander zmierzających do ich portów, na podstawie analizy danych pochodzących z:

1. Zainstalowanej w Saint Malo, dostępnej na stronie internetowej Paris MoU bazy danych tego porozumienia zwanej SIRENAC 2000. Zawiera ona historię inspekcji poszczególnych statków w portach europejskich i raporty z kolejnych ich inspekcji oraz pozwala wymieniać informacje z zakresu działalności organów PSC w poszczególnych portach Paris MoU. Łączność odbywa się drogą internetową.
2. Służb kontroli ruchu statków (VTS) i kapitanatów portów – dane statków dostępnych do inspekcji w danym porcie: nazwa statku, sygnał wywoławczy, nr IMO, bandera, pojemności brutto, długość, aktualne miejsce postoju (nabrzeże, reda), dane agenta obsługującego statek oraz termin spodziewanego zawinięcia do portu i wyjścia z niego.
3. Informacje z bazy danych HAZMAT o ładunkach niebezpiecznych.
4. Informacje wprowadzane przez pilotów, dokerów, marynarzy i inne zainteresowane strony na temat statków, panujących na nich warunkach pracy i socjalno-bytowych oraz ich załóg.

Po wybraniu statku do inspekcji i wprowadzeniu informacji o niej do systemu, zostaje automatycznie wyświetlony raport z poprzedniej inspekcji wybranego statku. Dostępna jest też ewidencja raportów z inspekcji polskich inspektoratów PSC z podziałem na miejsce ich przeprowadzenia: Gdańsk, Gdynia, Szczecin i Świnoujście. Sporządzane są także automatycznie miesięczne, kwartalne i roczne raporty zawierające dane statystyczne o przeprowadzonych inspekcjach, z podziałem na:

1. Inspekcje w poszczególnych portach bez uwag (raporty na formularzu A).
2. Inspekcje z uwagami (raporty na formularzu B):
 - skutkującymi zatrzymaniem statku, z podaniem przyczyn zatrzymania – wymienieniem nazw konwencji i ich prawideł, których wymagania zostały naruszone,
 - nie skutkującymi zatrzymaniem statku w porcie, z podaniem uwag, zgodnie z ich grupami kodowymi, opisujących wykryte niezgodności z wymaganiami konwencji międzynarodowych i ich kodeksów oraz terminów ich usunięcia.

PODSUMOWANIE

Wdrożenie oraz ciągła rozbudowa i modernizacja Systemu Kontrolno-Informacyjnego dla Portów Polskich (PHICS), w szczególności jego czterech komponentów przeanalizowanych w referacie, jest efektem wdrażania przez polską administrację morską stale rozwijanych wymagań Komisji Europejskiej dla systemu realizującego w pełni automatyczną wymianę informacji związanych z bezpieczeństwem żeglugi i środowiska naturalnego oraz umożliwiającego obsługę statków, pasażerów i ładunków w portach za pomocą dokumentów przesyłanych elektronicznie do jednego punktu kontaktowego w danym państwie. Za pośrednictwem Systemu Wymiany Informacji Bezpieczeństwa Żeglugi (SWIBŻ), możliwa jest wymiana danych pomiędzy systemem PHICS i podobnymi systemami wdrożonymi w innych państwach UE i w Europejskiej Agencji Bezpieczeństwa Morskiego (European Maritime Safety Agency – EMSA). Należy podkreślić, że w tym zakresie analizowany system spełnia wszystkie wymagania wymienionych w referacie przepisów Unii Europejskiej i polskich. Trzeba jednak zaznaczyć, że analizowany system nadal nie spełnia w pełni wymagań art. 7 Ustawy o bezpieczeństwie morskim w sprawie funkcjonowania elektronicznej bazy danych o statkach o polskiej przynależności i Rozporządzenia

MTBiGM z dnia 8 lutego 2012 r. na ten sam temat. Rozporządzenie to, jako akt wykonawczy, określa zasady funkcjonowania bazy danych wymienionej w ustawie, wprowadzania do niej i aktualizacji informacji o statkach, zakresu ich wykorzystania oraz warunków dostępu do nich właściwych organów polskich i państw członkowskich Unii Europejskiej oraz Komisji Europejskiej [3].

Zgodnie z art. 7 Ustawy o bezpieczeństwie morskim terenowe organy administracji morskiej powinny utworzyć elektroniczną bazę danych o statkach o polskiej przynależności zawierającą informacje dotyczące [2]:

1. Identyfikacji statku.
2. Przeprowadzonych przeglądów i inspekcji państwa bandery.
3. Uznanych organizacji uczestniczących w klasyfikacji i certyfikacji statku.
4. Organu, który przeprowadził inspekcję statku w ramach kontroli państwa portu, oraz daty inspekcji.
5. Wyników inspekcji przeprowadzonych w ramach inspekcji państwa portu, w szczególności dotyczących uchybień i zatrzymań statku.
6. Wypadków i incydentów morskich.
7. Identyfikacji statków, które zmieniły banderę z polskiej na obcą w ciągu ostatnich 12 miesięcy.
8. Innych danych o statkach o polskiej przynależności uznanych za istotne przez organy administracji morskiej.

Informacje wymienione w poszczególnych punktach powinny wprowadzać [2]:

1. W punktach 4 i 5 – armator statku o polskiej przynależności.
2. W punkcie 6 – podmioty właściwe do prowadzenia dochodzeń w sprawach wypadków i incydentów morskich.
3. W punkcie 7 – podmioty prowadzące rejestr statków o polskiej przynależności.

Baza danych, która ma być administrowana przez Dyrektora Urzędu Morskiego w Gdyni, powinna być prowadzona w sposób zapewniający dostęp do niej uprawnionym pracownikom lub funkcjonariuszom [3]:

1. Ministerstwa obsługującego ministra właściwego do spraw gospodarki morskiej.
2. Urzędów morskich.
3. Izb morskich.
4. Podmiotu prowadzącego badania wypadków i incydentów morskich.
5. Polskiej Morskiej Służby Poszukiwania i Ratownictwa.
6. Morskiego Oddziału Straży Granicznej.
7. Uznanych organizacji, upoważnionych do wykonywania zadań administracji.
8. Polskiego związku sportowego prowadzącego polski rejestr jachtów.
9. Innych podmiotów, którym administrator zapewni dostęp do bazy danych ze względu na zakres ich zadań związanych z potrzebami administracji morskiej.

Bazy danych poszczególnych jednostek powinny zakładać, w zależności od rodzaju statku, uprawnieni urzędnicy urzędów morskich, izb morskich i polskiego związku sportowego prowadzącego polski rejestr jachtów. Informacje do bazy danych, w szczególności dotyczące przeglądów i inspekcji, w tym wydanych w ich wyniku certyfikatów i innych dokumentów, powinien wprowadzać, aktualizować i usuwać z bazy dyrektor urzędu morskiego właściwy dla portu macierzystego statku, którego te informacje dotyczą. Administrator może upoważnić innych użytkowników do wprowadzania informacji do bazy danych lub ich aktualizacji. Informacje zamieszczone w bazie powinny być aktualizowane na bieżąco. W przypadku informacji przesyłanych do administratora, ich wprowadzenie do bazy danych ma nastąpić w czasie 7 dni roboczych od dnia otrzy-

mania. Wprowadzanie informacji do bazy danych, ich aktualizacja i usuwanie powinny być rejestrowane. Informacje o wprowadzeniu danych do bazy, ich aktualizacji lub usunięciu z bazy mają być przechowywane przez okres co najmniej 2 lat. Bazę danych należy prowadzić w sposób gwarantujący bezpieczeństwo informacji w niej zamieszczonych, a dane osobowe gromadzone na potrzeby jej prowadzenia przetwarzać zgodnie z przepisami o ochronie danych osobowych [3].

Administrator ma zapewnić dostęp do informacji zamieszczonych w bazie danych właściwym organom państw członkowskich Unii Europejskiej i Komisji Europejskiej. Warunkiem udzielenia dostępu jest złożenie wniosku przez właściwy organ państwa członkowskiego Unii lub Komisji Europejskiej wraz z dokumentacją uzasadniającą, że dostęp do informacji zamieszczonych w bazie danych jest niezbędny ze względu na [3]:

1. W przypadku państwa członkowskiego Unii Europejskiej – konieczność zapewnienia bezpieczeństwa i ochrony żeglugi lub ochrony środowiska morskiego tego państwa.
2. W przypadku Komisji Europejskiej – konieczność zapewnienia bezpieczeństwa i ochrony żeglugi lub ochrony środowiska morskiego państw członkowskich Unii Europejskiej.

Informacje zawarte w bazie danych mogą być wykorzystywane w zakresie [3]:

1. Nadzoru nad statkami i składania sprawozdań przez organy administracji morskiej podmiotom prawa międzynarodowego.
2. Wydawania dokumentów rejestracyjnych przez izby morskie, urzędy morskie i polski związek sportowy prowadzący polski rejestr jachtów.
3. Inspekcji statków przeprowadzanych przez organy inspekcyjne oraz wydawania na podstawie tych inspekcji certyfikatów i innych dokumentów.
4. Przeglądów i inspekcji statków przeprowadzanych przez uznane organizacje upoważnione do wykonywania zadań polskiej administracji morskiej oraz wydawania na podstawie tych przeglądów i inspekcji certyfikatów i innych dokumentów.
5. Potrzeb Morskiej Służby Poszukiwania i Ratownictwa oraz podmiotu prowadzącego badania wypadków i incydentów morskich, w zakresie dotyczącym informacji o statku.
6. Inspekcji statków przeprowadzanych przez Straż Graniczną.

Z porównania wyżej wymienionych wymagań Ustawy o bezpieczeństwie morskim i wydanego na jej podstawie aktu wykonawczego oraz opisu czterech komponentów systemu PHICS wynika, że w celu spełnienia wymagań ustawowych należy wdrożyć nowy komponent „statki polskie”. Można to uczynić wykorzystując bazy danych Inspektoratów Państwa Bandery (FSC) urzędów morskich, zawierające informacje o inspekcjach przeprowadzonych przez inspektorów FSC i dokumentach wydanych na ich podstawie.

BIBLIOGRAFIA

1. Królikowski A., Wawruch R., *Implementation of the EU Legislation in Poland on VTMIS and Reporting Formalities for Ships Operating To or From Ports of the EU Member States*, The International Journal on Marine Navigation and Safety of Sea Transportation “TransNav” 2016, Vol. 10, No 1.

2. *Obwieszczenie Marszałka Sejmu Rzeczypospolitej Polskiej z dnia 29 stycznia 2016 r. w sprawie ogłoszenia jednolitego tekstu ustawy o bezpieczeństwie morskim*, Dz.U. z 4 marca 2016 r., poz. 281
3. *Rozporządzenie MTBiGM z dnia 8 lutego 2012 r. w sprawie funkcjonowania elektronicznej bazy danych o statkach o polskiej przynależności*, Dz. U. z dnia 14 lutego 2012 r.
4. *Rozporządzenie Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej dnia 4 grudnia 2012 r. w sprawie Narodowego Systemu Monitorowania Ruchu Statków i Przekazywania Informacji*, Dz. U. z dnia 14 grudnia 2012 r.
5. Stupak T., Wawruch R., *System monitorowania statków i przewożonych nimi pasażerów i ładunków*, Logistyka 2007, nr 3.
6. *Ustawa z dnia 18 sierpnia 2011 r. o bezpieczeństwie morskim*, Dz. U. z dnia 24 października 2011 r.
7. Wawruch R., *Conception of the integrated European ships' monitoring and information system*, Logistyka 2010, nr 2.
8. Wawruch R., *Krajowy system bezpieczeństwa morskiego (KSBM) jako infrastruktura techniczna narodowego systemu SafeSeaNet*, Zeszyty Naukowe AM w Gdyni, Gdynia, 2016, nr 97.
9. Wawruch R., *Pojedynczy punkt kontaktowy (Single Window) w obrocie portowo-morskim w Polsce*, Logistyka 2015, nr 4.
10. Wawruch R., *Rozwój i modernizacja europejskiego zintegrowanego systemu monitorowania ruchu statków i przekazywania informacji o statkach*, Logistyka 2011, nr 3.
11. Wawruch R., *The concept of a single window in e-navigation and according to the EU regulations*, The International Journal on Marine Navigation and Safety of Sea Transportation “TransNav” 2015, Vol. 9, No 4.
12. Wawruch R., *Zintegrowany system Unii Europejskiej monitorowania ruchu statków i przekazywania informacji o statkach*, Logistyka 2011, nr 5.
13. <http://www.ums.gov.pl>
14. <http://www.umgdy.gov.pl>

Development of the polish harbours information and control system

The paper presents reasons for establishing of the Polish Harbours Information and Control System (PHICS) and the analysis of its four constituent components: IMO - FAL, HAZMAT, PAS - REG and PSC. The fifth component – databases of the seafarers, training centres and Polish Central Maritime Examination Commission are analysed in a separate paper presented on the same conference.

Autor:

dr hab. inż. kpt.ż.w. **Ryszard Wawruch**, prof. nadzw. AMG – Akademia Morska w Gdyni, Wydział Nawigacyjny, Katedra Nawigacji.

JEL: L96 DOI: 10.24136/atest.2018.078

Data zgłoszenia: 2018.05.22 Data akceptacji: 2018.06.15