

WYBRANE PROBLEMY BEZPIECZEŃSTWA ŻYCIA W ŻEGLARSTWIE W ASPEKCIE KONWENCJI SOLAS I SAR

Uprawianie żeglarstwa, obok niewątpliwych walorów sportowych, poznawczych i rekreacyjnych, jak każda działalność na morzu niesie ze sobą pewien element ryzyka wynikającego z charakteru środowiska i innych przyczyn.

Dlatego też podstawową kwestią jest problem bezpieczeństwa jednostek żaglowych podczas przebywania na akwenu morskim.

Można stosować różne określenia dla wyrażenia bezpieczeństwa związanego z przebywaniem jachtów żaglowych na morzu, jednak najczęściej używa się określeń:

- bezpieczeństwo życia na morzu
- bezpieczeństwo żeglugi jako element bezpieczeństwa życia
- bezpieczeństwo nawigacyjne
- bezpieczeństwo statku żaglowego
- bezpieczeństwo środowiska naturalnego.

Dokładne omówienie wszystkich określeń wymagałoby obszernego opracowania. Natomiast celem tego referatu jest próba ogólnej prezentacji wybranych zagadnień dotyczących bezpieczeństwa życia na morzu podczas uprawiania jachtingu.

Pojęcie bezpieczeństwa życia na morzu zdefiniowane zostało przez konwencję SOLAS. Zgodnie z tą konwencją pod pojęciem bezpieczeństwa życia na morzu należy rozumieć spójny ze sobą zespół warunków, których spełnienie minimalizuje zagrożenie dla życia ludzi przebywających na statkach, niezależnie od ich typów i rodzajów. Wspomniany zespół warunków odnosi się do:

- statku, to jest jego konstrukcji, wyposażenia, obsługi i eksploatacji
- unikania zagrożeń
- informowania załóg o zagrożeniach, zwłaszcza ze strony warunków hydrometeorologicznych
- indywidualnych i zbiorowych środków ratunkowych
- wzywania pomocy na morzu
- udzielania pomocy na morzu.

Nie należy jednak zapominać, iż bezpieczeństwo życia na morzu jest

pojęciem znacznie szerszym niż to wynika z konwencji SOLAS, która nie precyzuje m.in. warunków koniecznych do wyeliminowania zderzeń jednostek pływających, jak również niezbędnych do wyeliminowania całego szeregu innych zagrożeń dla życia na morzu.

W Polsce istnieje szereg norm prawnych regulujących zagadnienia bezpieczeństwa żeglugi morskiej jednostek żaglowych. Zostały one wydane przez różne organa i w związku z tym odznaczają się odmiennym zakresem swego obowiązywania.

Analizując istniejące normy prawne dotyczące zagadnień bezpieczeństwa jachtów na morzu można wyodrębnić trzy grupy przepisów precyzujących:

A) kwalifikacje załóg jachtowych, gdzie podstawowym aktem prawnym jest zarządzenie przewodniczącego Głównego Komitetu Kultury Fizycznej i Sportu w sprawie stopni żeglarskich i motorowodnych z dnia 21.07.1985 (M.P. Nr 29 poz. 201).

B) wymogi techniczne dotyczące budowy, wyposażenia jachtu niezbędnego w żegludze. Przykładem tej grupy przepisów są przepisy wydane przez dyrektora PRS ustalające w szczególności tryb nadzoru technicznego i klasyfikacji PRS oraz wyposażenie warunkujące wydanie świadectwa klasyfikacyjnego.

Uzupełnieniem przepisów PRS są przepisy Morskiej Komisji Sportowej PZZ, które w niektórych przypadkach nakładają dodatkowe obowiązki na armatorów i załogi jachtów startujących w regatach morskich lub przystosowuje przepisy ORC (Offshore Racing Council) do realiów krajowych.

C) uprawianie żeglugi przez jachty żaglowe, gdzie podstawowe zasady przypisane do tego zagadnienia wynikają z przepisów wydanych przez resort kultury fizycznej i turystyki; z międzynarodowych przepisów o zapobieganiu zderzeniom na morzu oraz z obowiązków kapitana jako kierownika jednostki, uregulowanych w Kodeksie Morskim.

Ogólnie można stwierdzić, iż wyżej przedstawiony podział przepisów wyjaśnia i reguluje, kto w świetle przepisów może uprawiać jachtową żeglugę sportową lub rekreacyjną, na jakich może się odbywać jednostkach, jakie muszą mieć one wyposażenie oraz jakich zasad postępowania należy przestrzegać ze względu na bezpieczeństwo życia na morzu.

Wiadome jest jednak wszystkim, że nawet najbardziej szczegółowe i precyzyjne przepisy prawne zawierające określone zalecenia dotyczące bezpieczeństwa nie mogą zastąpić konkretnej, merytorycznej wiedzy jaką powinny posiadać osoby uprawiające żeglarstwo. Wiedzy obejmującej nawigację, locję, meteorologię, teorię żeglowania i manewrowania jachtem żaglowym oraz ratownictwo. Jednocześnie możemy wszyscy zaobserwować, że współczesne żeglarstwo staje się coraz bardziej sportem technicznym. Nasylenie techniką współczesnych jachtów niewątpliwie podnosi stopień bezpieczeństwa jachtingu, ale jednocześnie stawia poważne wymagania

w zakresie umiejętności wykorzystania posiadanej techniki. A umiejętność właściwego zastosowania wiedzy nautycznej i technicznej możliwa jest wyłącznie na drodze praktycznej.

Dotychczas nie wymyślono lepszej recepty od konieczności pływania i to najlepiej na różnym sprzęcie.

Z przedstawionych powyżej wywodów wynika, iż jednym z ważniejszych zagadnień dotyczących bezpieczeństwa życia na morzu jest zagadnienie wiedzy nautycznej, a z punktu widzenia ratownictwa morskiego jednym z elementów tej wiedzy są wiadomości z zakresu ratownictwa w szerokim tego słowa znaczeniu.

W zakres tej wiedzy wchodzi szereg zagadnień i wiadomości, których znajomość przez żeglarzy jest wręcz niezbędna, gdyż tylko zdecydowane, bezbłędne i szybkie działanie w sytuacjach awaryjnych lub wymagających wezwania czy udzielenia pomocy gwarantuje minimalizację skutków awarii czy wypadku.

Można przyjąć, iż zakres wiedzy ratowniczej, którą powinien opanować żeglarz uprawiający żeglarstwo morskie, powinna składać się z następujących elementów:

1. Znajomość i umiejętność nadawania sygnałów wzywania pomocy.

2. Zasady współpracy z ratownikiem:

– przy współpracy ze śmigłowcem

– przy współpracy ze statkiem ratowniczym

– przy współpracy z ratownikiem brzegowym.

3. Umiejętność poszukiwania rozbitków.

4. Umiejętność zachowania się w wypadku „człowiek za burtą”.

5. Zasady zachowania się rozbitków.

6. Zasady wykorzystania indywidualnych i zbiorowych środków ratunkowych.

7. Zasady postępowania w przypadku wejścia na mieliznę lub sztrandowania.

8. Zasady postępowania w wypadku zderzenia, pożaru czy awarii lub uszkodzenia sprzętu.

Z przedstawionego zestawienia widać wyraźnie, jak szeroki zakres wiedzy ratowniczej winien posiadać żeglarz uprawiający żeglarstwo morskie. Natomiast otwarta pozostaje kwestia zakresu i szczegółowości opanowania poszczególnych zagadnień przy szkoleniu na kolejne stopnie żeglarskie.

Obserwacje Morskiego Ratowniczego Ośrodka Koordynacyjnego w Gdyni w zakresie zachowań się załóg jachtowych w czasie różnych wypadków morskich, jak również lektura Orzecznictwa Izby Morskiej w Gdyni w sprawach wypadków jachtowych wyraźnie wskazują na niewystarczający poziom wiedzy ratowniczej, szczególnie w zakresie współpracy z ratownikiem.

Przykładem braku elementarnej wiedzy w zakresie współdziałania załogi jachtu ze śmigłowcem jest przebieg akcji ratowniczej na Zalewie Szczecińskim w dniu 03.05.93 kiedy to załoga jachtu COUSTEAU przywiązała podaną ze

śmigłowca linę ewakuacyjną do relingu, narażając tym samym życie załogi śmigłowca.

Przedstawione powyżej zestawienie, w opinii pracowników Morskiego Ratowniczego Ośrodka Koordynacyjnego w Gdyni potwierdza postawioną tezę o niewystarczającym poziomie wiedzy ratowniczej prezentowanym przez część żeglarzy.

Aby więc podnieść poziom tej wiedzy, należałoby w sposób znaczący zwiększyć jej zakres przekazywany w czasie szkoleń na poszczególne stopnie żeglarskie oraz zweryfikować sposób jej egzekwowania. Pracownicy polskiej służby SAR mają nadzieję iż, Oddział Szkolenia Polskiego Związku Żeglarskiego podejmie określone działania w tym kierunku.

Innym zagadnieniem, w poważnym stopniu rzutującym na poziom bezpieczeństwa życia w żeglarstwie morskim jest problem wyposażenia jachtów w podstawowy dziś element bezpieczeństwa jakim jest radiostacja UKF.

Ubożające kluby i armatorzy jachtów nie zawsze uważają, iż wyposażenie jachtu w radiostację UKF jest inwestycją priorytetową. Tylko czy na pewno jest to pogląd słuszny?

Czy może być mowa o skutecznej i właściwej współpracy z ratownikiem bez radiostacji UKF?

Przecież jednym z podstawowych warunków możliwości niezwłocznego podjęcia poszukiwań lub ratownictwa jest dotarcie do Morskiego Ratowniczego Ośrodka Koordynacyjnego właściwej informacji.

Właśnie w tym celu prowadzony jest ciągle nasłuch na częstotliwościach bezpieczeństwa przez uczestników systemu SAR:

– radiostacje brzegowe

– morskie ratownicze ośrodki koordynacyjne

– dyżurne statki ratownicze

– brzegowe stacje ratownicze

– kapitanaty i bosmanaty portów

– punkty brzegowe Mar. Woj. i Straży Granicznej.

Do podstawowych obowiązków każdego uczestnika systemu SAR należy natychmiastowe powiadomienie odpowiedniego Morskiego Ratowniczego Ośrodka Koordynacyjnego nawet wtedy, jeżeli mają one tylko niewielkie podstawy do przypuszczeń, że statek czy jacht znajduje się w stanie zagrożenia.

Dla celów operacyjnych konwencja SAR rozróżnia trzy fazy zagrożenia:

– fazę niepewności, jeżeli statek nie przybył w oznaczonym czasie do portu przeznaczenia lub nie osiągnął spodziewanej pozycji lub nie przekazał oczekiwanego raportu o stanie bezpieczeństwa

– fazę alarmu, jeżeli po fazie niepewności nie powiodły się próby nawiązania łączności, a zapytania skierowane do innych odpowiednich źródeł nie dały rezultatu lub gdy otrzymano informacje wskazujące, że sprawność statku jest zmniejszona, ale nie w stopniu stwarzającym sytuację niebezpieczeństwa

razę niebezpieczeństwa, gdy uzyskano pewną informację, że statek lub jakiegokolwiek osobie zagraża poważne niebezpieczeństwo, i że potrzebują oni natychmiastowej pomocy lub gdy po fazie alarmu dalsze bezskuteczne postępowanie wyjaśniające wskazuje na prawdopodobieństwo, że statek znajduje się w niebezpieczeństwie, lub gdy otrzymano informację wskazującą na to, że sprawność operacyjna statku obniżyła się do tego stopnia, że jest prawdopodobna sytuacja niebezpieczna.

W kontekście przedstawionych powyżej faz operacyjnych, dla poznania określonych zagrożeń należy postawić kilka zasadniczych pytań:

1. Czy bosmanaty odprawiające jachty przed wyjściem na morze (będące jednym z podstawowych ogniw informacyjnych w systemie SAR) zawsze znają cały plan rejsu wraz z terminami?
2. Czy bosmanaty portów docelowych są poinformowane o jednostkach zdążających do nich i spodziewanym czasie wejścia?
3. Czy bosmanaty zawsze szczegółowo kontrolują zgodność stanu wyposażenia ratowniczego z kartą bezpieczeństwa lub wymogami Komisji Sportowej Polskiego Związku Żeglarskiego?

Niestety, na podstawie doświadczeń polskiej służby SAR na wszystkie pytania należy udzielić odpowiedzi negatywnej.

Przy rejsach morskich z zawijaniem do kilku zagranicznych portów często w bosmanatach jako port docelowy odnotowany jest port pierwszego postoju. Natomiast informacje o planie całego rejsu są np. w klubie, niedostępne w godzinach wieczornych i nocnych. Bosmanaty portów wyjścia rejestrują czas wyjścia, port docelowy i termin powrotu. Natomiast bosmanaty portów docelowych tylko odnotowują czas wejścia, nie mając świadomości czy rejs przebiegał zgodnie z planem.

Szczególne nasilenie tego typu zjawiska występuje w obrębie portów Zatoki Gdańskiej, gdzie bardzo często z różnych powodów jachty mające zezwolenie na żeglugę dzienną pozostają na akwenu również nocą. Zaś po powrocie do portu wyjścia w terminie, nie zawsze zwraca się uwagę na zagrożenie (nie tylko dla załogi jachtu) jakie istniało w tym czasie.

Jeszcze groźniejsze są sytuacje, gdy jachty mające zezwolenie tylko na żeglugę w porze dziennej podają jedynie port docelowy i nikt nie wie gdzie w godzinach nocnych jacht przebywa.

Nie trzeba wielkiej wyobraźni, by zdać sobie sprawę z zagrożeń jakie niesie ze sobą taka praktyka.

Ponadto, odpowiedź na dwa postawione wcześniej pytania wyraźnie pokazuje, jak istotna rola w systemie informacyjnym SAR przypada bosmanatom portów jachtowych.

Innym przykładem nieodpowiedzialnego zachowania się żeglarza było pozostawienie kolegi na kadłubie wywróconego katamaranu i płynięcie w pław do brzegu w godzinach wieczornych 31.07.93 ok. 1,5 Mm od Helu. Pomijając fakt rozpoczęcia akcji poszukiwawczej nieodpowiedzialnego pływaka, był to jeden z bardzo niewielu przypadków szczęśliwego zakończenia akcji.

Nie wymaga również komentarza zachowanie się załogi jachtu RODŁO, na którym podczas pogody sztormowej załoga przebywała na pokładzie nie zabezpieczona szelkami bezpieczeństwa w efekcie czego w dniu 19.08.93 zginął pierwszy oficer.

Osobnym problemem jest nadużywanie przez załogi sygnału wzywania pomocy poprzez strzelanie czerwonych rakiet (sygnału zastrzeżonego do sytuacji bezpośredniego zagrożenia życia) a używanego często w przypadkach wejścia na mieliznę, w dobrych warunkach pogodowych, kiedy wyraźnie nie występują sytuacje zagrażające życiu czy zdrowiu załogi.

Używający takiego sygnału wzywania pomocy winni mieć świadomość, że odebranie takiego zawiadomienia o niebezpieczeństwie, przy braku możliwości jego weryfikacji wymaga podjęcia wszelkich starań, jak również użycia wszelkich sił i środków będących w dyspozycji Morskiego Ratowniczego Ośrodka Koordynacyjnego celem udzielenia poszkodowanemu skutecznej pomocy, a dobre warunki pogodowe i inne okoliczności nie stanowią od tego obowiązku zwolnienia.

W minionym roku Polskie Ratownictwo Okrętowe wychodziło dwudziestopięciokrotnie do akcji ratowniczych związanych z jachtami żaglowymi. W tej liczbie mieści się:

- jedenaście wezwań pomocy przy użyciu czerwonych rakiet (z czego dziewięć podczas wejścia na mieliznę bez zagrożenia życia załogi i dwa przy awarii steru)
- pięć wezwań dotyczyło zagrożenia życia (jedno przy użyciu czerwonych rakiet, jedno przez radio i trzy inicjowane były przez bezpośrednich obserwatorów)
- dwukrotnie do wezwania pomocy przy wejściu na mieliznę użyto radia
- pięciokrotnie zawiadomienie o wejściu na mieliznę lub wyrzuceniu na brzeg otrzymano od obserwatorów z brzegu.

W akcjach ratowniczych inicjowanych wskutek wezwania pomocy przy użyciu czerwonych rakiet sześciokrotnie wykorzystywano do akcji śmigłowce. Niestety, aż w pięciu przypadkach interwencja śmigłowca była całkowicie zbędna, gdyż nie istniało zagrożenie życia członków załóg.

Przytoczona na wstępie definicja bezpieczeństwa życia na morzu podkreśla między innymi element „unikania zagrożeń” i zdaniem pracowników Morskiego Ratowniczego Ośrodka Koordynacyjnego w Gdyni jest jeszcze wiele do zrobienia w tej dziedzinie.

Niewątpliwie potrzebne są działania ze strony klubów, armatorów, urzędów administracji morskiej, władz Polskiego Związku Żeglarskiego; przede wszystkim organizacyjne, nie wymagające nakładów finansowych, które w sposób znaczący wpłynęłyby na bezpieczeństwo uprawiania żeglarstwa.

Żeglarstwa, które jest przecież rekreacją i sportem z olbrzymimi walorami edukacyjnymi, przede wszystkim dla ludzi młodych.

Jeżeli dziś nie zostaną wpojone tym młodym żeglarzom zasady bezpieczeństwa życia na morzu, to jutro nie przekażą oni tych zasad swym następcom.