

WPROWADZENIE

Konferencje Bezpieczeństwa - organizowane były początkowo przez PZZ w Centralnym Ośrodku Żeglarstwa w Trzebieży i traktowano je jako specyficzne forum wymiany doświadczeń na określone tematy. Referaty były zamawiane przez organizatora i dotyczyły głównie problematyki ratownictwa, bezpieczeństwa żeglugi, a także analizy wypadków polskich jachtów morskich. Takie coroczne spotkania doświadczonych kapitanów i szkoleniowców, finansowane z funduszu prewencyjnego WARTY, były również formą utrzymywania kondycji fachowej i podnoszenia kwalifikacji w zakresie omawianej problematyki. Spotkania konferencyjne żeglarzy z całej Polski odnosiły także dodatkowy skutek - zbliżały i zacieśniały kontakty żeglarskiej „elity”, która przenosiła dyskutowane treści do szerokiego grona żeglarzy. Pomagały temu, wydawane często z opóźnieniem, materiały konferencyjne. Ta tradycja żeglarskich spotkań, ogromnie potrzebna naszemu środowisku, została nagle przerwana w 1990 roku.

Główna Komisja Morska PZZ uznała w 1993 roku, iż należy wrócić do organizacji podobnych spotkań, bowiem nie ma w PZZ innych form przekazywania informacji o zaistniałych wypadkach, a także wiadomości z zakresu bezpieczeństwa żeglugi i występujących zagrożeń. Tym razem na miejsce spotkania wybrano Gdynię, której połączenia komunikacyjne z całym krajem są bezspornie lepsze.

Zmieniono przy tym nieco formę organizacyjną Konferencji Bezpieczeństwa przyjmując do dyskusji i publikacji materiały zgłoszone z inicjatywy samych autorów. Załączone teksty są wydrukowane na odpowiedzialność autorów bez poprawek redakcyjnych. Wprowadzono na konferencji blok zajęć praktycznych, korzystając z pomocy Dowództwa Marynarki Wojennej RP, Ośrodka Szkoleniowego Ratownictwa Morskiego i Jacht Klubu Marynarki Wojennej KOTWICA.

Organizatorzy konferencji - Główna Komisja Morska PZZ i Gdański Okręgowy Związek Żeglarski z uwagą zapoznają się z wszelkimi odzewami, dotyczącymi zarówno spraw organizacyjnych, jak i tematyki wygłoszonych referatów w celu uwzględnienia ich w następnych spotkaniach z tego cyklu, o ile zajdzie taka potrzeba.

Na zakończenie należy dodać, iż polskie żeglarstwo przechodzi pewnego rodzaju metamorfozę, związaną ze zmianami finansowania i zmianami własności sprzętu pływającego. Flotylla polskich jachtów morskich znacznie podupadła, osiągnęła „dojrzały” wiek, a wynikające stąd zagrożenia zdają się być ogólnie znane. Nowych jachtów buduje się coraz mniej, a szkoda. W tej sytuacji wskazywanie kierunków ewentualnych działań zmierzających do zwiększenia bezpieczeństwa załóg jachtów wydaje się najbardziej celowe.

Kmdr dr hab. Antoni KOMOROWSKI