

PRAWO DROGI NA MORZU - Z POKŁADU JACHTU ŻAGLOWEGO

Prawo drogi morskiej jest zespołem norm regulujących zasady wzajemnego zachowania się statków znajdujących się na pełnym morzu i wodach z nim połączonych.

Międzynarodowe przepisy o zapobieganiu zderzeniom na morzu (MPZZM) określają wzajemne obowiązki spotykających się statków, a więc między innymi zasady wymijania się, wyprzedzania, wzajemnego informowania się o swoich czynnościach i możliwościach manewrowych itp. Jednakże przepisy te nie rozwiązują wszystkich problemów jakie mogą wystąpić podczas pływania na morzu. Uzupełnieniem tych przepisów są zasady zwykłej praktyki morskiej, wynikające z doświadczeń wielu pokoleń marynarzy. Nie są one opublikowane w formie przepisów, a wynikają między innymi z analizy wypadków na morzu. Reguły postępowania określone w prawidłach MPZZM wymagają pewnego doświadczenia w interpretacji ich znaczenia.

Interpretację tych przepisów opisał m.in. Władysław Rymarz w podręczniku pt. „Międzynarodowe prawo drogi morskiej” (2). Opracowanie to zawiera wykładnię postępowania dla kapitana statku, w różnych sytuacjach, w tym także przy spotkaniu ze statkiem żaglowym, natomiast brak w nim spojrzenia na MPZZM z punktu widzenia kapitana prowadzącego jacht żaglowy.

Prowadzący jacht żaglowy interpretując przepisy MPZZM powinien w pierwszej kolejności wziąć pod uwagę pewne specyficzne dla jachtu ograniczenia jakie one w sobie zawierają oraz dokładnie sobie uświadomić w jakich warunkach jacht żaglowy może liczyć na pierwszeństwo drogi. Prawidła MPZZM mają zastosowanie do wszystkich statków na morzu pełnym i na wszystkich wodach z nim połączonych. Jednakże w myśl tych przepisów nie wszystkie statki mają jednakowe obowiązki i prawa.

II. W każdych warunkach widzialności w wąskich przejściach (P.9b) „statek o długości mniejszej niż 20 metrów lub statek żaglowy nie powinien przeszkadzać w przejściu statku, który może nawigować tylko w granicach wąskiego przejścia lub toru wodnego”, natomiast na akwenach z systemem rozgraniczenia ruchu (P.10j) „statek o długości mniejszej niż 20 metrów lub statek żaglowy nie powinien przeszkadzać bezpiecznemu przejściu statku o napędzie mechanicznym, idącemu torem kierunkowym”, a jednocześnie

w myśl prawidła (P.10d) zezwala się tym statkom na korzystanie ze strefy ruchu przybrzeżnego. Prawidło (P.8i) „działanie w celu uniknięcia zderzenia” zaleca statkowi, który jest zobowiązany do nieprzeszkadzania przejściu lub bezpiecznemu przejściu innego statku, podjęcie zawnazu takiego działania, aby pozostawić wystarczająco dużo miejsca na morzu dla bezpiecznego przejścia innego statku. Tak więc w myśl ww. prawideł statek żaglowy w wąskich przejściach nie ma przywileju pierwszeństwa drogi w stosunku do statków ograniczonych swoim zanurzeniem, a ~~więc~~ w systemach rozgraniczenia ruchu w stosunku do żadnego statku o napędzie mechanicznym. Jedynie przechodząc wzdłuż toru wodnego może liczyć na ustępowanie z drogi przez poławiające statki rybackie, co jest też mało prawdopodobne w praktyce w stosunku do małego jachtu. Zasady ograniczenia prawa drogi statków żaglowych w wąskich przejściach i na torach wodnych dotyczą również warunków ograniczonej widzialności.

2. Warunki ograniczonej widzialności nakładają na każdy statek obowiązek pływania z prędkością bezpieczną, a każdy statek o napędzie mechanicznym powinien utrzymywać swoje maszyny gotowe do wykonania natychmiastowego manewru. Na statku żaglowym, podczas ograniczonej widzialności możemy mieć do czynienia z następującymi przypadkami:

- statek porusza się na żaglach
- statek „nie odpowiada za swoje ruchy” (brak wiatru).

Obydwa w sytuacji dobrej widzialności, gdy statki widzą się wzajemnie dają statkowi żaglowemu uprzywilejowanie w drodze, jednakże w sytuacji ograniczonej widzialności wszystkie statki są sobie równe, w myśl prawideł MPZZM i powinny po usłyszeniu sygnału mgłowego przypuszczalnie sprzedać swego trawersu zmniejszyć prędkość do minimum koniecznego do utrzymania się na swoim kursie, a w razie konieczności zatrzymać się. Nadawanie sygnału mgłowego (-.) statku żaglowego lub statku nie odpowiadającego za swoje ruchy nie daje nam żadnych przywilejów w stosunku do innych statków. Sygnały te są dla nich jedynie informacją o naszych możliwościach. Należy również pamiętać o zasięgu słyszalności sygnałów mgłowych, które w warunkach optymalnych wynoszą odpowiednio:

- dla statków o długości 200 metrów i więcej - 2 Mm
- dla statków o długości 20-200 metrów - 1,5-1 Mm
- dla statków poniżej 20 metrów - 0,5 Mm.

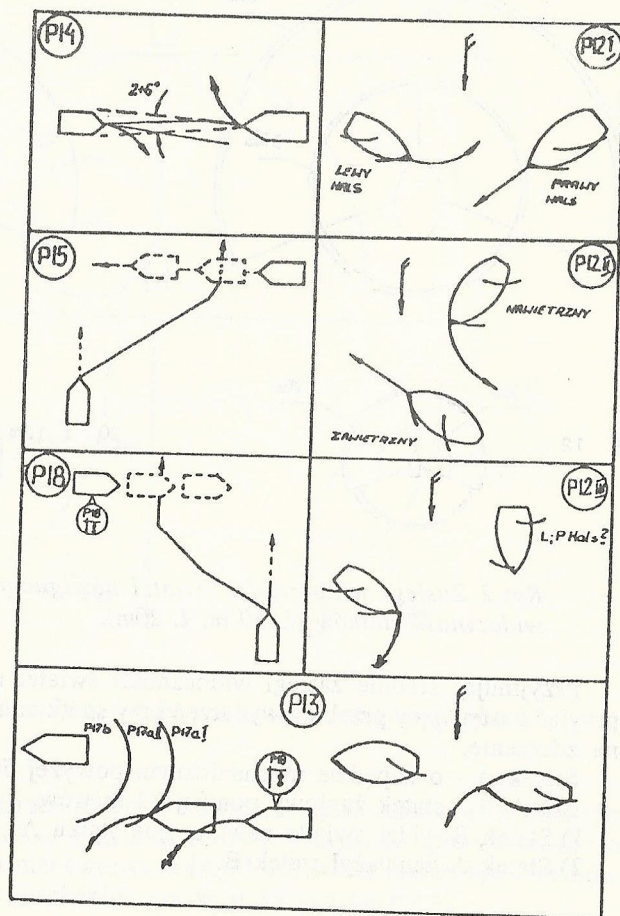
Słyszając sygnał mgłowy powinniśmy ocenić po tonacji i sile dźwięku z jakim statkiem mamy do czynienia i odpowiedzieć sobie na pytanie czy ten statek nas słyszy i rozumie naszą trudną sytuację, czy tylko widzi nas na radarze lub też w ogóle nie wie o naszym istnieniu. Można powiedzieć, że zgodnie z dobrą praktyką morską w warunkach ograniczonej widzialności powinniśmy unikać pozostawiania w rejonie żeglugi dużych statków.

3. Prawidła wymijania zawarte w części B rozdział II stosuje się dla statków widzących się wzajemnie, które dążą do niezamierzonego spotkania i istnieje ryzyko zderzenia. Każdy żeglarz zapewne zna prawidło 18

„wzajemne obowiązki statków”, gdzie w myśl (P.18a IV) statek o napędzie mechanicznym w drodze powinien ustąpić statkowi żaglowemu. Jednocześnie prawidło 18 nakłada na statek żaglowy obowiązek ustąpienia z drogi:

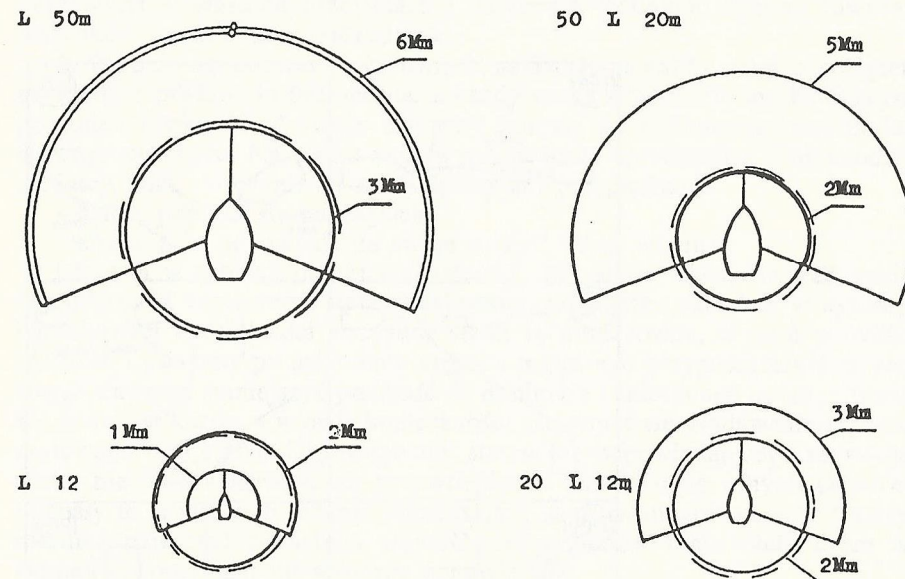
- statkowi, który nie odpowiada za swoje ruchy
- statkowi o ograniczonej zdolności manewrowej
- statkowi zajętemu połowem

oraz w myśl prawidła (P.18d I) unikać przeszkadzania bezpiecznemu przejściu statku ograniczonego swoim zanurzeniem. W myśl tych prawideł dwa statki widząc się wzajemnie oraz zbliżając się do siebie w taki sposób, że powoduje to ryzyko zderzenia powinny w zależności od rodzaju statków i od ich wzajemnych kursów wykonać manewry zgodnie ze schematem pokazanym na rys. 1.



Rys.1 Zachowanie się statków widzących się wzajemnie.

Zastosowanie ww. prawideł ma miejsce, gdy statki widzą się wzajemnie. Wzajemna widoczność statków w warunkach dobrej widzialności w dzień, raczej nie stanowi problemu przy ocenie wyboru sposobu postępowania, jednakże płynąc nocą musimy sobie przede wszystkim odpowiedzieć na pytanie jakie prawidło zastosować, gdy zauważymy światła drugiego statku. Każdy statek w nocy (również w warunkach ograniczonej widzialności) ma zapalone światła nawigacyjne, których zasięg w myśl prawidła (P.22) zależy od długości jednostki (rys.2). Zasięg ten jest podany dla dobrych warunków widzialności. Może on być mniejszy w zależności od kąta widzenia światła w płaszczyźnie pionowej (dlatego na statku żaglowym stosujemy specjalne lampy nawigacyjne o poszerzonym kącie świecenia w płaszczyźnie pionowej).

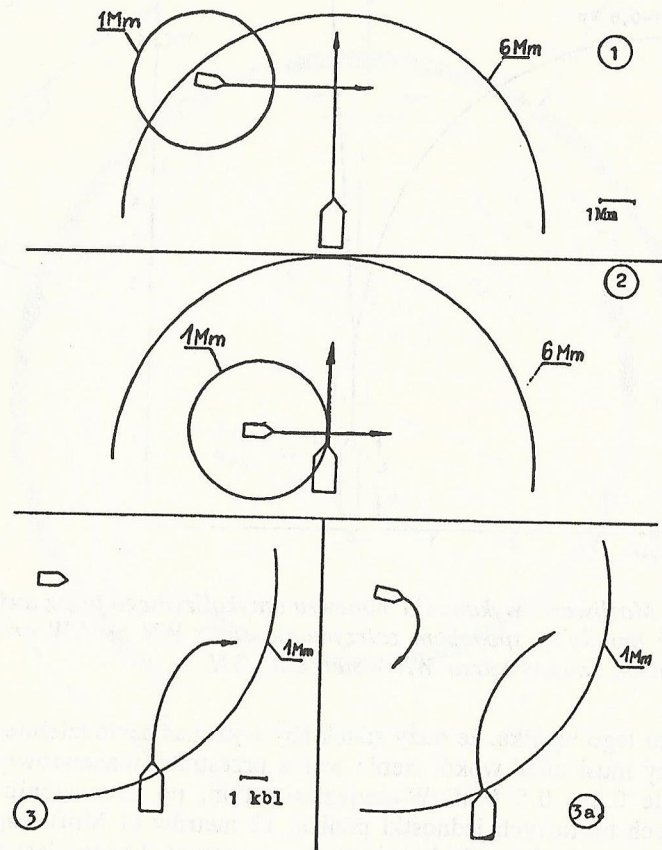


Rys.2 Zasięgi widoczności światel nawigacyjnych. Wzajemna widoczność statków (L 50 m, L 20m).

Przyjmując średnie zasięgi widoczności światel nawigacyjnych możemy przyjąć następujący przebieg wydarzeń przy spotkaniu dwóch statków idących na zderzenie.

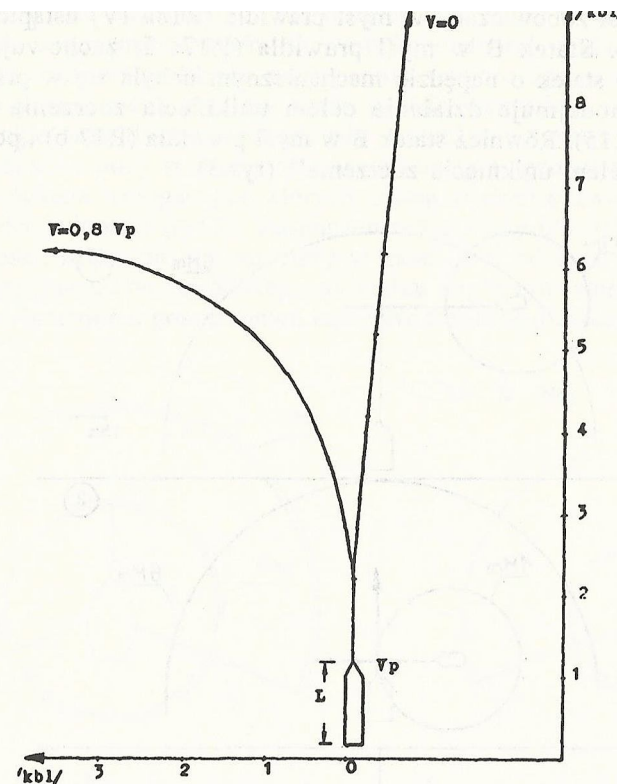
- Statek A - o napędzie mechanicznym powyżej 50 metrów,
- Statek B - statek żaglowy poniżej 12 metrów.
- 1) Statek B widzi światła nawigacyjne statku A.
- 2) Statek A zauważył statek B.

- 3) Statek A jest zobowiązany w myśl prawidła (P.18a IV) ustąpić z drogi statkowi B. Statek B w myśl prawidła (P.17a I) zachowuje kurs i prędkość, a statek o napędzie mechanicznym uchyla się w prawo.
- 3a) Statek A podejmuje działanie celem uniknięcia zderzenia w myśl prawidła (P.15). Również statek B w myśl prawidła (P.17 b) „podejmuje działanie celem uniknięcia zderzenia” (rys.3)



Rys.3 Spotkanie dwóch statków w warunkach dobrej widzialności w nocy.

To czy przebieg wydarzeń przyjmuje formę 3 czy 3a zależy od możliwości manewrowych obu statków, jednak w naszym przypadku głównie statku o gorszych możliwościach manewrowych (A). Możliwości manewrowe statków handlowych o napędzie mechanicznym są pokazane na rys.4.

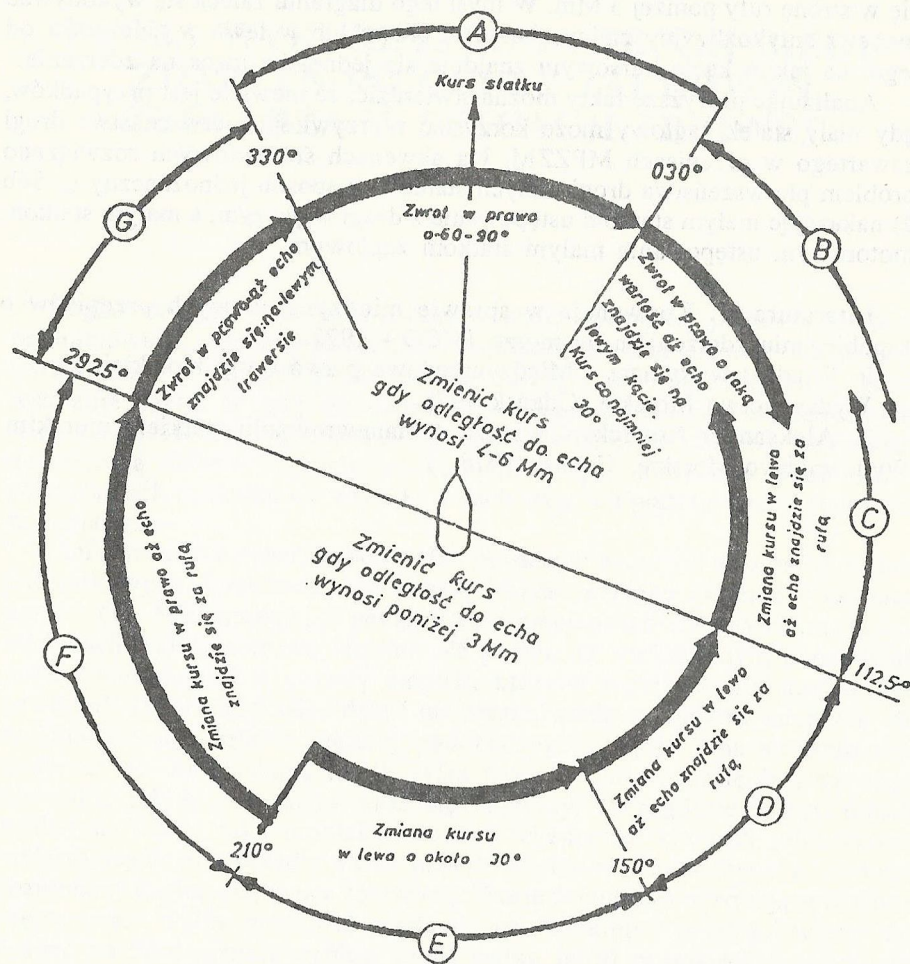


Rys.4 Możliwości wykonania manewru antykolizyjnego przez duży statek handlowy sposobem zatrzymania się z WN na CW oraz sposobem zmiany kursu WN - ster L.B. WN.

Z rysunku tego wynika, że duży statek aby wykonać samodzielnie manewr antykolizyjny musi mieć wokół siebie wolną przestrzeń manewrową zawartą w przedziale 0,2 - 0,5 Mm. W związku z tym, po zauważeniu świateł nawigacyjnych burtowych jednostki poniżej 12 metrów (1 Mm), kapitan ma niewiele czasu na wykonanie bezpiecznego manewru. Lepsza jest sytuacja, gdy jednostka ta ma zapalone „światła żaglowca”, których zasięg wynosi 2 Mm.

W świetle powyższych wyjaśnień można wyciągnąć wnioski, że kapitan statku żaglowego powinien stale pamiętać o prawidło (P.17), które w części 17a II zezwala na działanie celem uniknięcia zderzenia własnym manewrem, pomimo posiadania pierwszeństwa drogi oraz po części 17b, które nakazuje podjęcie działania celem uniknięcia zderzenia, z chwilą gdy stanie się

oczywiste, że tylko przez działania statku mającego ustąpić z drogi nie unikniemy zderzenia. Statek podejmujący działanie celem uniknięcia zderzenia może wykorzystać diagram manewrowy Cockcrofta (rys.5).



Rys.5 Diagram manewrowy Cockcrofta.

Stosowanie tego diagramu jest zalecane (1) przy wykonywaniu manewrów w stosunku do jednego echa wykrytego na ekranie radaru, tzn. gdy statki nie widzą się wzajemnie. Diagram ten również można polecić żeglarzom do stosowania w przypadku wykrycia światła statku w odległości 4-6 Mm, gdy nie występuje sytuacja wzajemnego widzenia się statków. Diagram Cockcrofta zbudowany jest w ten sposób, że przedstawia akwen wokół statku i dzieli go

na dwie części linią łączącą kąty kursowe 112,5° oraz 292,5°. W stosunku do ech znajdujących się w przód od linii rozgraniczającej działanie zapobiegawcze należy podjąć, gdy odległość wynosi 4-6 Mm, a gdy echa znajdują się w stronę rufy poniżej 3 Mm. W myśl tego diagramu zaleca się wykonywać manewr antykozlizyjny zmianą kursu w prawo lub w lewo w zależności od tego, na jakim kącie kursowym znajduje się jednostka idąca na zderzenie.

Analizując powyższe fakty można stwierdzić, że niewiele jest przypadków, gdy mały statek żaglowy może korzystać z przywileju pierwszeństwa drogi zawartego w przepisach MPZZM. Na akwenach śródlądowych rozwiązano problem pierwszeństwa drogi małych statków w sposób jednoznaczny (86b 2) nakazując małym statkom ustępowanie z drogi większym, a małym statkom motorowym ustępowanie małym statkom żaglowym.

- Literatura:
1. Konwencja w sprawie międzynarodowych przepisów o zapobieganiu zderzeniom na morzu IMCO - 1972.
 2. Władysław Rymarz - Międzynarodowe prawo drogi morskiej. Wydawnictwo Morskie, Gdańsk 1978.
 3. Aleksander Nowicki - Wiedza o manewrowaniu statkiem morskim. Wydawnictwo Morskie, Gdańsk 1978.

ŻAGLE

1878 WTW

MAGAZYN SPORTÓW WODNYCH

fachowy, niezależny i aktualny
miesięcznik każdego żeglarza

KAŻDY NUMER ZAWIERA
BLANKIET PRENUMERACYJNY