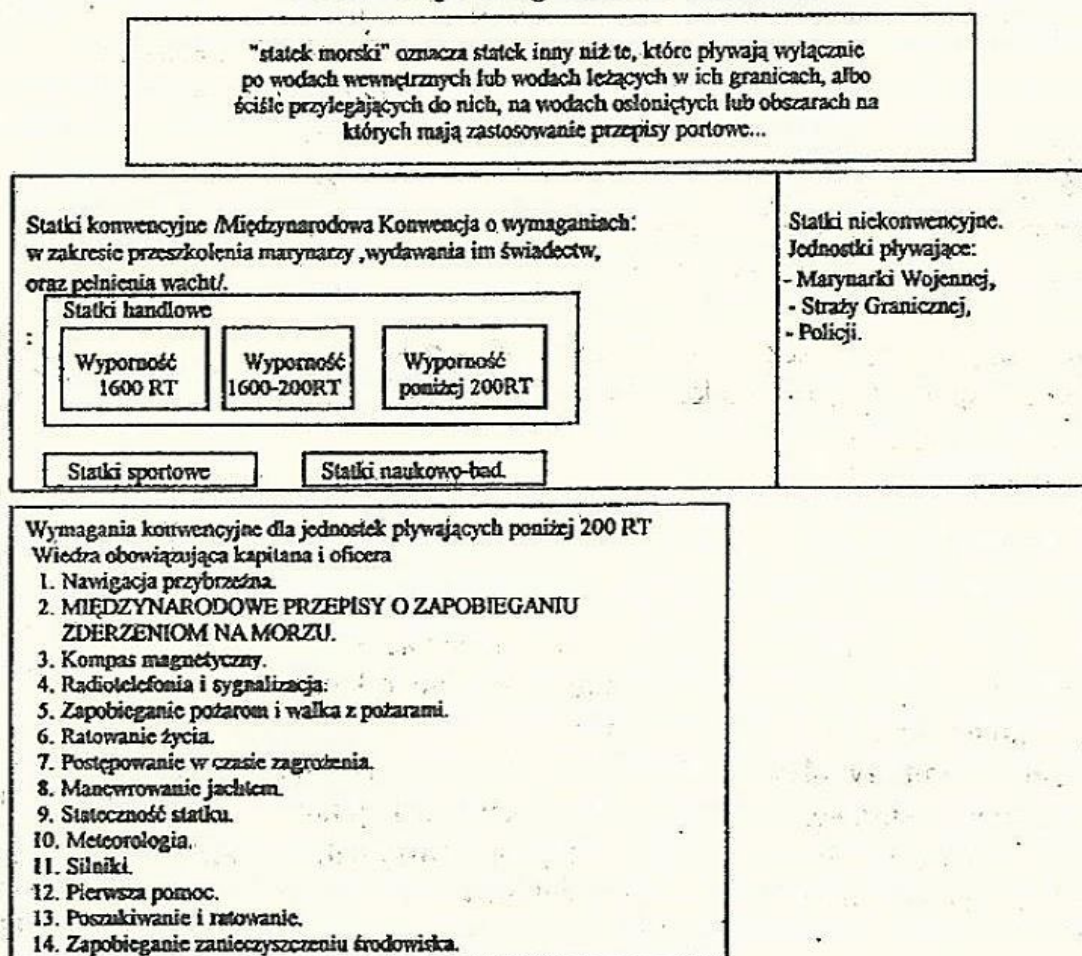


## BEZPIECZNY, KULTURALNY KAPITAN

Kolejnym krokiem zmian w polskim żeglarstwie było wprowadzenie nowej „Ustawy o kulturze fizycznej”, w której między innymi wprowadzono nowe zasady uzyskiwania uprawnień żeglarskich. Jest to pierwszy krok do wspólnoty europejskiej, gdzie ilość stopni jest ograniczona, jednak wydanie dyplomu, pomimo prostych form egzaminowania, jest zgodne z konwencjami międzynarodowymi. Ponieważ statki sportowe należą w myśl polskiego prawa do jednostek konwencyjnych (Kodeks Morski: „statkiem morskim jest każde urządzenie pływające przeznaczone lub używane do żeglugi na morzu i wodach z nim połączonych, a uczęszczanych przez statki morskie”) należałoby uwzględnić obowiązujące w tej mierze przepisy do układania programu szkolenia /rys. 1/. Program ten obejmuje między innymi wiadomości z dziedziny nawigacji, wyposażenia radionawigacyjnego, meteorologii, znajomości przepisów żeglugowych oraz ratownictwa.

### Kwalifikacje załóg statków morskich.



Rys. 1. Program szkolenia kierującego statkiem morskim

Dzięki nowoczesnej technice określenie pozycji okrętu nawiązanie łączności, czy też otrzymanie komunikatu meteorologicznego nie sprawia dzisiaj kłopotów nawet początkującym żeglarzom. Jednocześnie rośnie ilość przepisów prawnych regulujących żeglugę na morzu. Rośnie znaczenie znajomości prawideł MPZZM, zasad ubezpieczeń jachtów, znajomości zasad wzywania pomocy oraz umiejętność oceny sprawności technicznej jachtów i wyposażenia. Zgodnie z programem szkolenia niebagatelną rolę odgrywają Międzynarodowe Przepisy Zapobiegania Zderzeniom na Morzu. Przepisy te podają ściśle zasady uprawiania żeglugi na morzu w każdym

warunkach pływania, zasady prawa pierwszeństwa drogi dla dwóch statków widzących się wzajemnie oraz zasady pływania w warunkach ograniczonej widzialności. W przepisach tych zawarte są również światła, znaki, sygnały dźwiękowe i świetlne oraz sygnały wzywania pomocy. Ogólnie dostępna literatura z zakresu MPZZM w minimalnym stopniu omawia problemy stosowania tych przepisów na statkach żaglowych. Na poprzedniej konferencji bezpieczeństwa omawiany był problem zachowania się dwóch statków widzących się wzajemnie [1]. W dalszej części artykułu przedstawiony będzie problem pływania w wąskich przejściach oraz w systemach rozgraniczenia ruchu.

Dotychczasowa prewencja bezpiecznego pływania jako przykłady złej praktyki morskiej podawała wypadki morskie i kolizje, a izby morskie określały winę i wydawały wyroki. Obecnie coraz częściej podawane są przykłady nieprawidłowego pływania i naruszania przepisów żeglugowych pomimo, że nie doszło do wypadku. Kapitanowie winni nieprzebrzegania przepisów pociągani są przez urzędy morskie do odpowiedzialności administracyjnej. Coraz większe możliwości techniczne systemów nadzoru żeglugi oraz kierowania ruchem statków powodują możliwość wykrycia nieprzepisowego pływania oraz rejestracji ww. zdarzenia. Kary za nieprzebrzeganie przepisów żeglugowych ma prawo nałożyć Urząd Morski, na którego wodach nastąpiło naruszenie przepisów, albo Urząd Morski państwa Bandery, jeżeli naruszenie przepisów nastąpiło na wodach międzynarodowych. Kary te w przypadku Polski określone są w Kodeksie Morskim (Dział I, rozdział 6.) oraz w Ustawie z dnia 21 marca 1991 r. „O obszarach morskich Rzeczypospolitej Polskiej i administracji morskiej” (Dział IV - „Kary pieniężne”).

W art. 56. ww. ustawy wymienione są kary nakładane na kapitana za nieprzebrzeganie przepisów żeglugowych, między innymi za niewłaściwe prowadzenie statku, niewłaściwe kotwiczenie, nawiązywanie łączności z wybrzeżem powodujące zagrożenie bezpieczeństwa żeglugi oraz za niszczenie i niewłaściwe wykorzystanie znaków nawigacyjnych. Wysokość tej kary może wynieść dziesięć wartości miesięcznego wynagrodzenia w gospodarce uspołecznionej za rok poprzedzający.

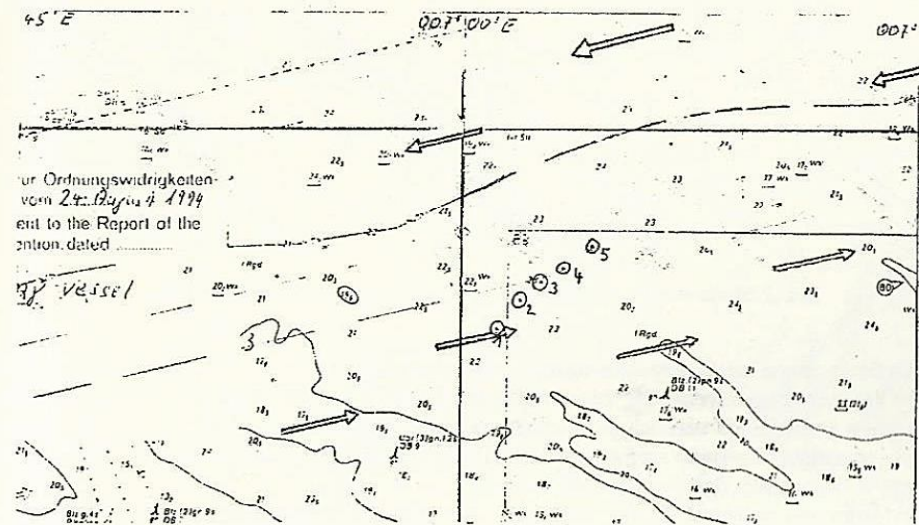
Są przypadki, że naruszenie przepisów żeglugowych przez polskie jachty na wodach międzynarodowych spowodowało reakcję władz niemieckich w postaci raportu o naruszeniu MPZZM (patrz załącznik 1. i 2.).

W pierwszym z omawianych przypadków jacht naruszył prawidła MPZZM nie paląc światła nawigacyjnych po zachodzie słońca. Nie jest to odosobniony przypadek na polskich jachtach.

Drugi z omawianych przypadków jest przykładem na nieumiejętne poruszanie się po strefie rozgraniczenia ruchu. Naruszając prawidło 10c „statek powinien unikać przecinania torów kierunkowych, a jeżeli musi to uczynić, to powinien przecinać je idąc kursem najbardziej (jak to jest możliwe) zbliżonym do kąta prostego w stosunku do ogólnego kierunku ruchu”.

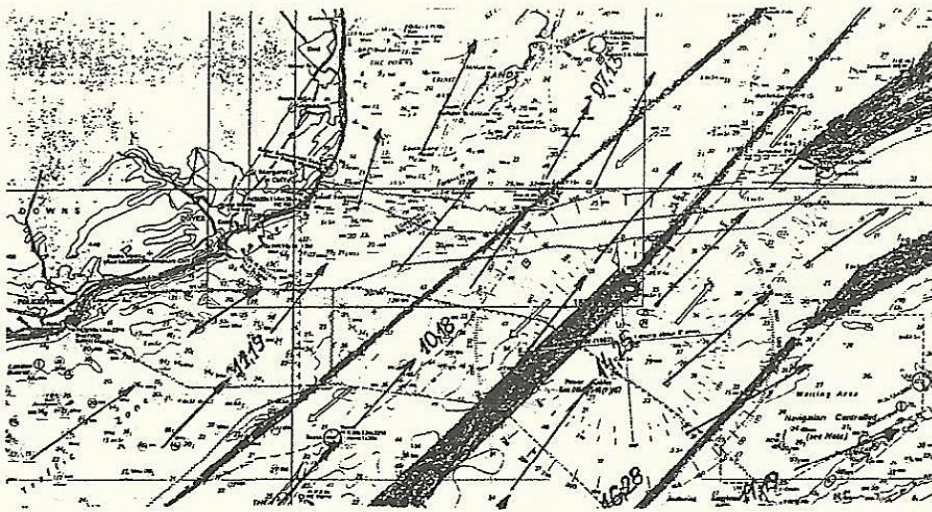
Przebrzeganie przepisów żeglugowych, w tym MPZZM, jest ważnym elementem bezpiecznej żeglugi, kultury pływania załogi i wizytówką kapitana. Prowadzący jacht żaglowy powinien zdawać sobie sprawę, że MPZZM nakładają na kapitana „statku żaglowego”, w tym każdego jachtu, przywileje i obowiązki. Każdy kapitan doskonale potrafi je wymienić. Problemem natomiast jest umiejętna interpretacja tych przepisów i określenie, który z nich ma teraz zastosowanie.

Z praktyki wiadomo, że najtrudniejszymi do pływania akwenami są wąskie przejścia i systemy rozgraniczenia ruchu. Dlatego w przepisach ustalono specjalne dwa prawidła dodatkowo regulujące zasady prawa drogi morskiej. Intencją ustawodawców jest między innymi teza, żeby małe jednostki (w tym statki żaglowe) w miarę możliwości nie korzystały ze stref rozgraniczenia ruchu, a w wąskich przejściach nie przeszkadzały w żegludze.



Rys.2. Schemat niewłaściwego manewrowania jachtu w strefie rozgraniczenia ruchu

Prawidło 9. ma zastosowanie dla wąskiego przejścia lub toru wodnego. MPZZM nie definiuje pojęcia wąskiego przejścia. Opierając się na literaturze mówiąc o wąskich przejściach mamy na myśli cieśniny, przejścia pomiędzy mieliznami lub innymi niebezpieczeństwami nawigacyjnymi. Tory wodne są najczęściej wyznaczone na obszarach wąskich przejść. W polskich przepisach portowych za tor wodny uważa się część drogi wodnej wyznaczoną przez stałe lub pływające znaki nawigacyjne, akwen pomiędzy falochronami oraz akwen pomiędzy brzegami rzek itp. Systemy rozgraniczenia ruchu są to specjalnie utworzone strefy żeglugowe, w których odbywa się ruch tranzytowy. Utworzone są w celu podniesienia bezpieczeństwa żeglugi na akwenach, gdzie koncentruje się ruch statków, lub też odsunięcie ruchu tranzytowego od rejonów intensywnej żeglugi przybrzeżnej. Strefa rozgraniczenia ruchu składa się z dwóch kierunkowych torów wodnych. Często spotykanymi w pobliżu ww. stref są strefy ruchu przybrzeżnego. Dzieląc akweny na te strefy dążono do wydzielenia ruchu tranzytowego od przybrzeżnego.



Rys. 3. Strefa rozgraniczenia ruchu z zaznaczonymi prądami pływowymi

Ogólnie znane są zasady obowiązujące w prawidło w 9 i 10 strefach. Jednakże mniej wprawny kapitan może zapomnieć, że podstawą interpretacji ww. prawideł jest to, że uzupełniają one pozostałe prawidła. W wąskich przejściach oraz w systemach rozgraniczenia ruchu obowiązują wszystkie pozostałe prawidła zarówno dla statków widzących się wzajemnie jak też prawidła stosowane w warunkach ograniczonej widzialności.

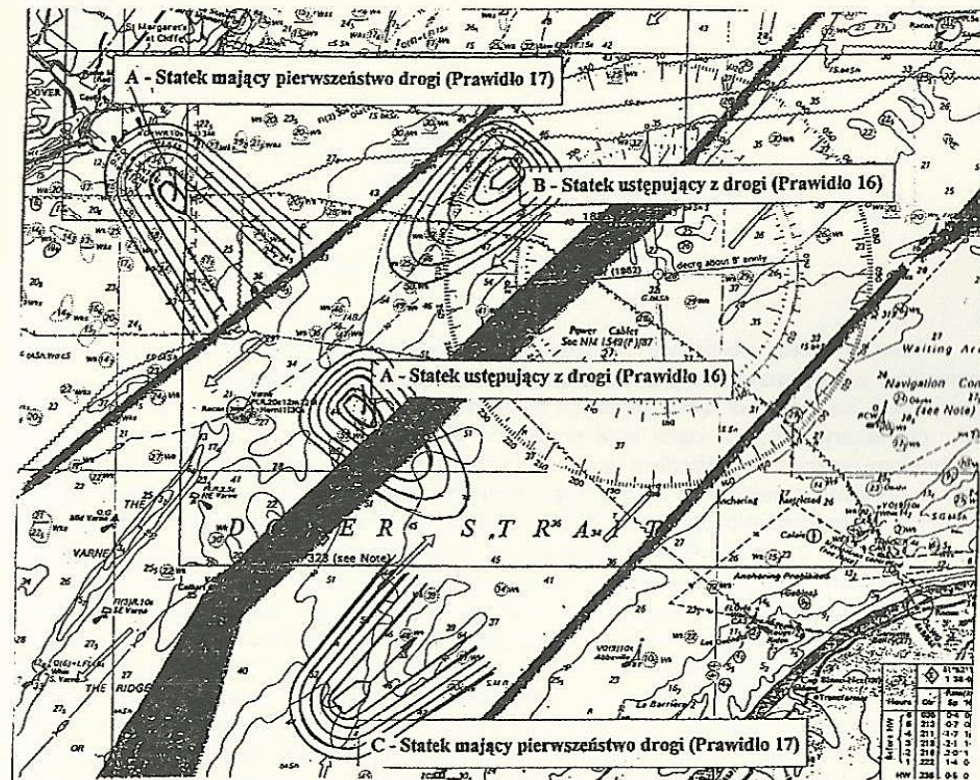
Podstawową definicją którą należałoby przypomnieć jest zamieszczona w prawidło 8 definicja statku, który jest zobowiązany do nieprzeszkadzania przejściu drugiego statku. Statek taki powinien „(...)pozostawić wystarczająco dużo miejsca na morzu celem bezpiecznego przejścia innego statku”. Należy przy tym pamiętać, że statek płynący torem wodnym może zmieniać kurs zgodnie z kierunkiem toru wodnego lub też w celu opuszczenia ww. toru. Jednocześnie statek którego przejściu nie należy przeszkadzać, „pozostaje w pełni zobowiązany do przestrzegania prawideł wymijania, gdy dwa statki zbliżają się do siebie w taki sposób, że powoduje to ryzyko zderzenia”.

Zawarte w przepisach żeglugowych określenie prędkości bezpiecznej jest z punktu widzenia małych jednostek (w tym małych jednostek żaglowych) zbyt wąskie. Prędkość bezpieczna w myśl tych przepisów często rozumiana jest jako prędkość mniejsza od maksymalnej. Płynąc „statkiem żaglowym” w wąskim przejściu lub w strefie rozgraniczenia ruchu nie należy ograniczać prędkości jachtu. Duża prędkość jachtu powoduje skrócenie czasu przebywania w ww. strefie, daje możliwość właściwego określenia parametrów ruchu jachtu na ekranach radarowych przepływających statków oraz zmniejsza ilość wyprzedzających statek żaglowy innych szybszych statków. Mając dobre właściwości manewrowe i wystarczającą widzialność, możemy płynąć maksymalną prędkością. Możliwości utrzymania prędkości bezpiecznej zależą również od występujących w rejonie prądów morskich, zwłaszcza pływowych. Prąd o prędkości 2-4 węzłów (często więcej) ma duży wpływ na jacht poruszający się z prędkością od 2-10 węzłów po wodzie. Szczególnie niebezpieczne są prądy płynące w poprzek toru wodnego oraz żegluga w miejscach zmiany kierunku toru wodnego.

Zasada utrzymania odpowiedniej prędkości na statku żaglowym oznacza, że należy być przygotowanym do szybkiej zmiany kursu (zmiana kierunku i siły wiatru pozornego) bez utraty prędkości bezpiecznej. Manewrując w ww. rejonach należy mieć załogę przygotowaną do szybkiej zmiany lub też ustawienia żagli, tak aby nie dopuścić do utraty prędkości. Oczywiście dobrym w takim wypadku rozwiązaniem są rolfoki stosowane przez bardziej zamożnych żeglarzy, ale

bardziej mogą je zastąpić siłami często liczniejszej załogi. Gdy żegluga na żaglach nie zapewnia szybkiego i właściwego (wzdłuż lub w poprzek) przemieszczania się jachtu, należy uruchomić silnik

Przy podejmowaniu decyzji o miejscu i czasie wejścia w wąskie przejście lub strefę rozgraniczenia ruchu należy wykonać symulację sytuacji nawigacyjnej rejonu. Przecinając strefę rozgraniczenia ruchu należy mieć na uwadze, że bardziej korzystne z punktu widzenia prawa drogi morskiej jest wejście w system rozgraniczenia. Związane jest to z prawem ustępowania z drogi statkom znajdującym się z prawej burty.

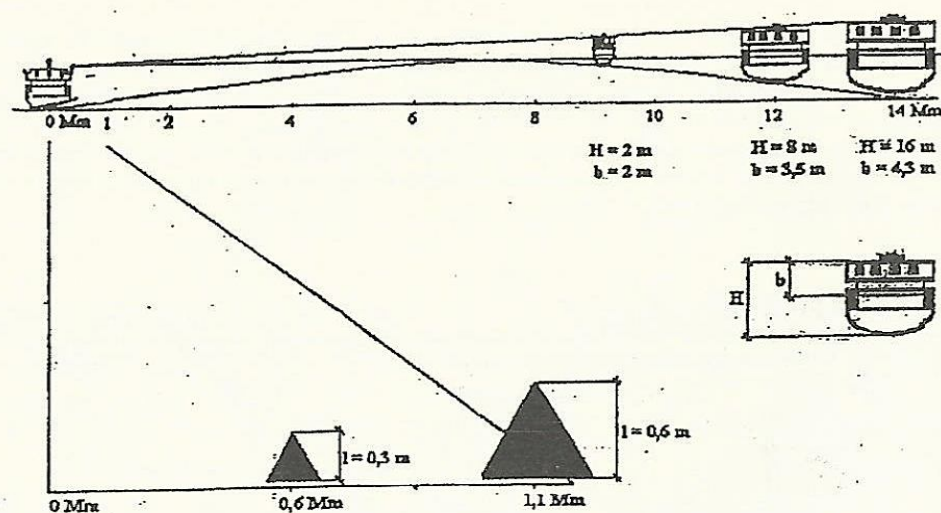


Rys. 4. Schemat przecinania systemu rozgraniczenia ruchu

Wyżej podane rady są znane każdemu kapitanowi, który choć raz przechodził np. przez Kanał Angielski /La Manche/. Doświadczenie w tym względzie zdobywa się szybko, jednak zawsze jest ten pierwszy raz. Dlatego uważam, że bardzo przydatne jest odbywanie stażu na wodach pływowych.

Podjęcie właściwej decyzji przez kapitana prowadzącego jacht w wąskim przejściu lub w strefie rozgraniczenia ruchu ułatwia ciągłe i nieprzerwane prowadzenie obserwacji oraz utrzymywanie łączności radiowej.

Prowadzenie obserwacji jest najczęściej ograniczone do obserwacji wzrokowej. Powinniśmy ją prowadzić gołym okiem oraz za pomocą lornetki - przemiennie. Należy pamiętać, żeby obserwacja była ciągła. Możliwości obserwacji wzrokowej pokazane są na rys. 5.

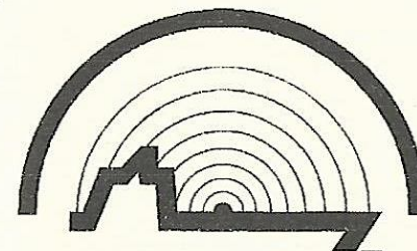


Rys. 5. Zasięgi wykrycia i rozpoznania statków na morzu

Uzupełnieniem obserwacji wzrokowej jest łączność radiowa. Jednym z trudniejszych elementów jej wykorzystania jest wzajemna identyfikacja rozmawiających, zwłaszcza gdy w rejonie jest kilka jednostek. Pomocnym jest tu podanie pozycji, wzajemnych namiarów optycznych cech charakterystycznych, kursu oraz prędkości. W takich sytuacjach najbardziej przydatne są radiotelefony ręczne. Uzupełnieniem łączności radiowej są sygnały dźwiękowe przydatne zwłaszcza przy wyprzedzaniu statków. Podczas tego manewru należy pamiętać o nadawaniu sygnałów mgłowych przewidzianych prawidem 9e/i/. Statek wyprzedzany ma obowiązek odpowiedzieć na sygnał zapytania i podjąć działanie zezwalające na bezpieczne przejście statku wyprzedzającego. Są to tylko przykłady umiejętności pływania w rejonach trudnych pod względem żeglugowym.

Właściwa interpretacja prawa drogi morskiej przez kapitana małego statku żaglowego ma decydujący wpływ na bezpieczeństwo żeglugi oraz na kulturę pływania. Przyjemna, bezpieczna żegluga wymaga wiedzy i doświadczenia oraz poszanowania prawa. Idąc drogą do wspólnoty europejskiej musimy dorównać innym w bezpiecznym, kulturalnym pływaniu. Braki możliwości technicznych należą do przeszłości, pozostały kłopoty finansowe. Nie usprawiedliwiają one jednak np. pływania bez świateł, wymuszania prawa drogi lub też pływania po akwenach wydzielonych w sposób niezgodny z przeznaczeniem. Kulturalny żeglarz opowiada o swoich sukcesach regatowych, o odwiedzonych portach, poznanych ludziach, walce z żywiołem i swoimi słabościami. Nie powoduje i nie opowiada z dumą o mrozących krew w żyłach manewrach pomiędzy statkami. Na straży kultury i prawa oprócz opinii braci żeglarskiej stoją również urzędy morskie. Należałoby się zastanowić nad systemem promocji „bezpiecznych kapitanów”. Może zacząć od wprowadzenia ulg ubezpieczeniowych za bezpieczne pływanie? Dotychczasowy system ulg ubezpieczeniowych promuje armatorów, a nie prowadzących statki. Przeniesienie korzyści ulg ubezpieczeniowych na prowadzących bezawaryjnie jachty spowodowałoby poprawę kryteriów doboru kapitana.

1. Materiały na konferencję bezpieczeństwa PZZ Gdynia 1994.
2. Międzynarodowe Przepisy Zapobiegania Zderzeniom na Morzu. PRS Gdańsk 1993.
3. Eugeniusz Czekał, Daniel Duda. Bezpieczeństwo żeglugi. UM Gdynia 1995.



**smart**

ZAOPATRZENIE TECHNICZNE  
STATKÓW STOCZNI I JACHTÓW

Smart Co. Ltd.  
ul. Czechosłowacka 3  
P.O. Box 224  
81-963 Gdynia, Poland  
phone: (48 58) 27-70-18  
(48 58) 27-12-56  
phone/fax: (48 58) 20-45-67  
fax: (48 58) 22-45-60  
tlx: 54101

Federal Ministry of Transport  
Maritime Division  
Robert-Schuman-Platz  
53175 BONN

Bonn, den 17. Oktober 1995

Telefon: 0228 320-0  
Telefax: 0228 700-3428/3429  
Mail: 100 000  
Telex: 228345 GUV

**REPORT  
OF A CONTRAVENTION OF THE INTERNATIONAL  
REGULATIONS FOR PREVENTING COLLISIONS AT SEA, 1972,  
IN ACCORDANCE WITH IMO RESOLUTION 432 (A.XI)**

**CONTRAVENING VESSEL**

THE VESSEL \_\_\_\_\_

FLAG Poland PORT OF REGISTRY Darłowo CALL SIGN \_\_\_\_\_

TYPE sailing vessel REFERENCE NUMBER \_\_\_\_\_

Lloyd's Register  
 Lloyd's Index  
 Hasekraf  
 \_\_\_\_\_

ON THE 28.08.1995 BETWEEN 19.30 AND \_\_\_\_\_ (UTC)

CONTRAVENED THE INTERNATIONAL REGULATIONS AS SPECIFIED HEREFTER:

**LOCATION**

OUTSIDE SCHEME  
 TRAFFIC SEPARATION SCHEME  
 LAKE  
 SEPARATION ZONE  
 ASSOCIATED INSHORE ZONE  
 OTHER LOCATION

INTERNATIONAL WATERS  
 TERRITORIAL WATERS OF \_\_\_\_\_

**PLOTTING AND IDENTIFICATION**

THE CONTRAVENING VESSEL HAS BEEN PLOTTED BY (method) radar

AS SHOWN ON ATTACHED CHART, AND IDENTIFIED BY (name) patrol vessel BG 16 "Alsfeld"

ON THE 28.08.1995 AT 19.30 (UTC) IN POSITION 54° 49,2N 014° 04,1E

**WEATHER/TIDE CONDITIONS**

WIND \_\_\_\_\_ SEA STATE (Douglas) 2-3

DIRECTION NW FORCE (Beaufort) 5-6

VISIBILITY 8 (MILES) TIME OF HIGH WATER AT \_\_\_\_\_ (UTC)

**CONTRAVENED REGULATIONS**

**RULE 10**

Subparagraph	Paragraph	Paragraph
<input type="checkbox"/> (b) (i)	<input type="checkbox"/> (c)	<input type="checkbox"/> (d)
<input type="checkbox"/> (b) (ii)	<input type="checkbox"/> (e)	<input type="checkbox"/> (n)
<input type="checkbox"/> (b) (iii) (sailing)	<input type="checkbox"/> (f)	<input type="checkbox"/> (r)
<input type="checkbox"/> (b) (iv) (sailing)	<input type="checkbox"/> (g)	<input type="checkbox"/> (s)

OTHER RULES 20 b

**REMARKS**

The sailing vessel sailed without position lights after sunset during complete darkness.

Federal Ministry of Transport  
Maritime Division  
Robert-Schuman-Platz  
Postfach 100100  
53100 BONN 1

Bonn, den 9. März 1995

**REPORT  
OF A CONTRAVENTION OF THE INTERNATIONAL  
REGULATIONS FOR PREVENTING COLLISIONS AT SEA, 1972,  
IN ACCORDANCE WITH IMO RESOLUTION 432 (A.XI)**

**CONTRAVENING VESSEL**

THE VESSEL \_\_\_\_\_

FLAG Poland PORT OF REGISTRY Gdynia CALL SIGN \_\_\_\_\_

TYPE sailing vessel REFERENCE NUMBER \_\_\_\_\_

Lloyd's Register  
 Lloyd's Index  
 Hasekraf  
 \_\_\_\_\_

ON THE Aug 24th 1994 BETWEEN 16.17 AND 16.41 (UTC)

CONTRAVENED THE INTERNATIONAL REGULATIONS AS SPECIFIED HEREFTER.

**LOCATION**

OUTSIDE SCHEME  
 INTERNATIONAL WATERS  
 TRAFFIC SEPARATION SCHEME  
 TERRITORIAL WATERS OF \_\_\_\_\_

Terschelling - German Bight

LAKE  
 SEPARATION ZONE  
 ASSOCIATED INSHORE ZONE  
 OTHER LOCATION

**PLOTTING AND IDENTIFICATION**

THE CONTRAVENING VESSEL HAS BEEN PLOTTED BY (method) radar

AS SHOWN ON ATTACHED CHART, AND IDENTIFIED BY (name) Patrolboat BG 22 "NEUSTREITZ"

ON THE Aug 24th 1994 AT 16.41 (UTC) IN POSITION 53° 52,7'N, 07° 04,2'E

**WEATHER/TIDE CONDITIONS**

WIND \_\_\_\_\_ SEA STATE (Douglas) 1

DIRECTION W FORCE (Beaufort) 3 Aug 24th 1994

VISIBILITY 10 (MILES) TIME OF HIGH WATER AT Norderney 12.18 (UTC)

**CONTRAVENED REGULATIONS**

**RULE 10**

Subparagraph	Paragraph	Paragraph
<input type="checkbox"/> (b) (i)	<input checked="" type="checkbox"/> (c)	<input type="checkbox"/> (g)
<input type="checkbox"/> (b) (ii)	<input type="checkbox"/> (d)	<input type="checkbox"/> (n)
<input type="checkbox"/> (b) (iii) (sailing)	<input type="checkbox"/> (e)	<input type="checkbox"/> (r)
<input type="checkbox"/> (b) (iv) (sailing)	<input type="checkbox"/> (f)	<input type="checkbox"/> (s)

OTHER RULES \_\_\_\_\_

**REMARKS**