

## REJONY I STREFY UBEZPIECZEŃ

Każda jednostka pływająca (niezależnie od rejonu żeglugi) musi mieć możliwość realizacji takich funkcji, które zapewniają jej własne bezpieczeństwo. Zapewnienie bezpieczeństwa stanowi bowiem dla użytkowników podstawowy warunek ich działalności w środowisku morskim.

Towarzystwa ubezpieczeniowe udzielają ochrony w zakresie:

- 1) casco jachtu;
- 2) odpowiedzialności cywilnej armatora jachtu;
- 3) kosztów leczenia załóg za granicą;
- 4) następstw nieszczęśliwych wypadków;
- 5) rzeczy osobistych.

Ubezpieczeniem objęte są jachty wraz z wyposażeniem i osprzętem w zakresie pływania zawartym w jego dokumentach rejestracyjnych i w odpowiedniej strefie.

Największym problemem armatorów jest wybór odpowiedniej firmy ubezpieczeniowej. Choć zdziwieniem traktują oni fakt, że są rozbieżności w przepisach tych firm, a szczególnie jak duże jest zróżnicowanie rejonów pływania ich jednostek.

W Towarzystwie Ubezpieczeniowym Compensa SA. w paragrafie 5. czytamy:

„Ustala się następujące strefy pływania (zobrazowane na załączniku 1.):

- 1) Ubezpieczenie podstawowe jednostek w obrębie wyłączenia z eksploatacji (np. zimowania, remontu) na obszarze Polski jak i poza jej granicami oraz w czasie żeglugi po morskich wodach wewnętrznych i przybrzeżnych PR. oraz polskich wodach śródlądowych.
- 2) Ubezpieczenie jednostek w czasie żeglugi:
  - po M. Bałtyckim wraz Zatoką Botnicką i Zatoką Fińską, Cieśninami Duńskimi, Kattegatem, Skagierakiem, do 10° E;
  - na Kanale Kilońskim, M. Północnym i Kanale Angielskim do południka 0°;
  - po europejskich wodach śródlądowych jednakże bez prawa wychodzenia na wody oceaniczne lub morskie poza M. Bałtyckim i Północnym.
- 3) Ubezpieczenie jednostek w czasie żeglugi:
  - po M. Norweskim ograniczonym od północy równoleżnikiem 65° N i od zachodu południkiem 12° W;
  - po Oceanie Atlantyckim ograniczonym od zachodu południkiem 12° W, a od południa równoleżnikiem 33° N;
  - po M. Śródziemnym, M. Martwym i M. Czarnym.
- 4) Ubezpieczenie jednostek w czasie żeglugi po pozostałych wodach oceanicznych, morskich i śródlądowych z uwzględnieniem aktualnych zastrzeżeń Lloyd'a.

Podobne strefy ustala Towarzystwo Ubezpieczeń i Reasekuracji Warta SA. (załącznik 1.):

- „0” - jednostek w obrębie wyłączenia z eksploatacji znajdujące się w obszarze PR. oraz w czasie żeglugi po morskich wodach przybrzeżnych i wewnętrznych PR.
- „I” - Bałtyk wraz Cieśninami Duńskimi, Kattegatem i Skagierakiem.
- „II” - wody europejskie: Kanał Kiloński, M. Północne, M. Norweskie, wody Oceanu Atlantyckiego na wschód od południka 12° W oraz na południe od równoleżnika 60° N i północ od równoleżnika 33° N, M. Śródziemne, M. Marmara i M. Czarne.

**PZU S.A.** określa strefy (załącznik 1.):

„0” - ubezpieczenie podstawowe jachtów w obrębie wyłączenia z eksploatacji znajdujących się w obszarze Polski i poza jej granicami oraz w czasie żeglugi po morskich wodach wewnętrznych i przybrzeżnych PR. i polskich wodach śródlądowych.

„I” - ubezpieczenie jachtu w czasie żeglugi po Bałtyku wraz z Zatoką Botnicką i Fińską, Cieśninami Kattegat i Skagerak, Kanałem Kilońskim, po M. Północnym ograniczonym od zachodu południkiem 0° i od północy równoleżnikiem 58° N i po europejskich wodach śródlądowych bez prawa wchodzenia na wody morskie lub oceaniczne.

„II” - ubezpieczenie jachtu w czasie żeglugi po wodach europejskich ograniczonych od północy równoleżnikiem 63° N, od zachodu południkiem 12° W, od południa równoleżnikiem 33° N, M. Śródziemne, Marmara i M. Czarne.

„III” - ubezpieczenie jachtów w czasie żeglugi po pozostałych wodach śródlądowych, morskich i oceanicznych.

Zakład ubezpieczeniowy **Hestia Insurance St.** określa swoje zasady (załącznik 1.) tak samo jak PZU S.A. z tym, że zamiast cyframi rzymskimi oznacza strefy literami. I tak: „0” to strefa A, „I” - B, „II” - C, „III” - D. Strefy te z reguły pokrywają się ze sobą, nie pozbawione są jednak pewnych rozbieżności.

Porównajmy. Jeżeli na przykład ubezpieczymy nasz jacht dla strefy „II” w T.U. i R. Warta, a warunki żeglugowe zmuszą nas do przekroczenia równoleżnika 60° N, wówczas ubezpieczenie nam nie obowiązuje, a wystarczyłoby przecież ubezpieczyć się w PZU SA, gdzie jest ono gwarantowane, gdy strefa kończy się tu na 63 równoleżniku.

Jest to oczywiście przykład, których można wymienić jeszcze wiele.

Zachodzi więc potrzeba normalizacji, przystosowania się towarzystw ubezpieczeniowych do istniejących już przepisów np. takiej instytucji jak **P.R.S.** gdzie możemy znaleźć następujący podział (załącznik 1.):

**IV** - ograniczenie żeglugi do rejonu: Zalewu Szczecińskiego, Wiślanego, Zatoki Gdańskiej (na zachód od linii łączącej południowy cypel Mierzei Helskiej z latarnią morską w Krynicy Morskiej), Pomorskiej i innych wód ostłoniętych o podobnych warunkach żeglugowych oraz mór zamkniętych w odległości do 6 Mm od miejsca schronienia.

**III** - rejon wód przybrzeżnych w odległości 20 Mm od linii brzegu na M. Bałtyckim i innych morzach zamkniętych o podobnych warunkach żeglugowych.

**II** - rejon M. Bałtyckiego (z Bełtami, Kategatem, Skagerakiem do 010° E), innych mór zamkniętych o podobnych warunkach żeglugowych oraz mór otwartych do 50 Mm od portu schronienia z dopuszczalną odległością między dwoma miejscami schronienia do 100 Mm.

**I** - rejon M. Północnego (do 62° N i 008° W i do linii łączącej Qesseut we Francji i Fastnet w Irlandii), M. Śródziemnego oraz mór otwartych do 200 Mm od miejsca schronienia z dopuszczalną odległością między dwoma miejscami schronienia do 400 Mm.

Światowy system bezpieczeństwa na morzu **GMDSS** dzieli akweny żeglugi (załącznik 1.) na:

**A 1** - akweny żeglugi będące w zasięgu radiostacji brzegowych pracujących na częstotliwościach UKF w paśmie morskim 156 -174 Mhz, w którym jest zapewniona ciągła niezawodna łączność alarmowa za pomocą cyfrowego selektywnego wywołania. Zasięg działania wynosi ok. 20 - 30 Mm.

**A 2** - akweny żeglugi będące w zasięgu radiostacji brzegowych pracujących na częstotliwościach pośrednich (pasmo 2 MHz).

**A 3** - akweny żeglugi będące w zasięgu łączności satelitarnej, bez akwenu A 1, A 2 w granicach 70° szerokości geograficznej północnej i południowej.

Ten ostatni podział związany z obecnie obowiązującym kryterium wyposażenia jednostek jest bardzo przejrzysty.

Miło zatem by było, aby w oparciu o przepisy międzynarodowe ujednoczyć oferowane przez towarzystwa ubezpieczeniowe strefy pływania. Byłby to na pewno ważny krok w kierunku integracji - konsolidowania organizacji działających dla dobra ludzi morza.

Takimi krokami idziemy do Europy, a wszystkim wiadomo, że morzem zawsze bliżej i łatwiej, zwłaszcza gdy pomyślnie wiatry wypełniają nasze żagle.

## Bibliografia

1. A. Komorowski, M. Drogosiewicz, Ratownictwo.
2. Polski Rejestr Statków, Część I, Zasady Klasyfikacji.
3. Przepisy GMDSS.
4. Przepisy ubezpieczeniowe: HESTIA, KOMPENSA, PZU, WARTA.

Załącznik 1. Zobrazowanie istniejących rejonów i stref

