

2

DEFINICJE



Znamy oczywiście światła i znaki, jakie powinny być pokazywane przez statki w różnych sytuacjach, wiemy też, że nasz jacht czy żaglowiec (choć ma w Karcie Bezpieczeństwa napisane „jacht żaglowy z napędem pomocniczym”) jest w rozumieniu Konwencji po prostu „statkiem”. Wiemy również, że z momentem uruchomienia silnika i zasprężenia śruby stajemy się statkiem o napędzie mechanicznym. Przypomnijmy więc znaczenie niektórych pojęć użytych w prawidłach, abyśmy nie mieli żadnych wątpliwości.

STATEK W DRODZE

– oznacza statek, który nie stoi na kotwicy, nie jest przymocowany do lądu i nie stoi na mieliźnie.

Sformułowanie niby oczywiste, ale myślę, że należy je trochę uściślić. Powinniśmy dodać, że

» na kotwicy oznacza również statek na boi lub np. alongside burty innego statku stojącego na boi lub kotwicy. «

Za moment początkowy przyjmuje się chwilę, gdy kotwica dotknie dna, nie czekając, aż się statek ustawi, i w tym momencie wystawiamy światła lub znak. Schodzimy z kotwicy w chwili zerwania jej z dna i zanim będzie w kluzie, statek jest już **w drodze**. W czasie wybierania kotwicy z pionu do kluzy statek może już manewrować. **Jeśli kotwica nie trzyma i razem z nią dryfujemy** lub też gdy rzuciliśmy ją tylko w celach manewrowych, należy taką sytuację interpretować jako stan statku **w drodze** i odpowiednio postępować. To znaczy, że w dzień nie możemy pokazywać czarnej kuli, a w nocy powinniśmy pokazać światła pozycyjne i wygasić kotwiczne.

Obowiązują nas wówczas wszystkie prawidła dotyczące np. spotkań i mijania się statków.

STATEK NIEODPOWIADAJĄCY ZA SWOJE RUCHY

Czyli *statek, który wskutek wyjątkowych okoliczności nie jest w stanie manewrować zgodnie z wymaganiami prawideł i dlatego nie może ustąpić z drogi innemu statkowi*.

I taki właśnie statek ma formalnie bezwzględne pierwszeństwo przed wszystkimi innymi. Znam teorie, że moglibyśmy to na jachcie wykorzystać. „**Wyjątkowe okoliczności**” są określeniem ogólnym i mogą oznaczać nie tylko awarię pozbawiającą statek możliwości ewentualnego ustąpienia z drogi innemu, ale także każde czynniki zewnętrzne powodujące **ten sam skutek**. Czy jest tak, gdy dryfujemy, bo jest flauta, i nie możemy zejść z kursu innego statku? Wydaje się, że tak, jednakże **tylko w przypadku**, gdy nie mamy silnika ani wiosła. Inaczej mamy zdolność manewrową, tylko trzeba jej użyć.

Spotkałem się na żaglowcach z sytuacjami, gdy żeglując w sztormowych warunkach ostro do wiatru mocno nawietrzny statek po prostu nie chciał od wiatru odpaść. Wyobraźmy sobie żaglowiec na lewym halsie w nocy, a po naszej prawej przed trawersem radar pokazuje echo statku w prawie stałym namiarze. Niesiemy światła pozycyjne i żadnych innych na masztach, bo nie musimy. Z chwilą gdy wyraźnie widać jego światła pozycyjne, sytuacja nadmiernego zbliżenia przeradza się w ryzyko kolizji, a tymczasem statek nie odpowiada na wywołanie pozycją geograficzną. Fale są wysokie i **musimy zdawać sobie sprawę z tego**, że może nie widzieć naszych nisko umieszczonych świateł burtowych; widzi tylko nasze echo na radarze i jest przekonany o swoim pierwszeństwie jako statku z naszej prawej burty. Nie widząc świateł, może być przeświadczony o naszym mechanicznym napędzie. Nie możemy na rejowym żaglowcu zrobić szybko zwrotu

przez sztag; poza tym po zwrocie może nie być łatwo odpaść od linii wiatru. To trwałoby zbyt długo i mogłoby ryzyko tylko zwiększyć. Naszym najbardziej czytelnym manewrem byłoby odejście w prawo za rufę statku, ale tego właśnie nasz statek nie chce wykonać wyłącznie sterem. Znamy go i zdajemy sobie sprawę z jego właściwości. Rodzi się pytanie: czy w takiej lub podobnej sytuacji **na pewno odpowiadamy za swoje ruchy?**

Czy mamy prawo zapalić dwa czerwone światła na maszcie? Jacht ma duże możliwości manewrowe niemal w każdych warunkach, ale już żaglowiec jest w innej sytuacji. Nie wszystko i nie zawsze można wykonać szybko; najczęściej wiąże się to z koniecznością wykorzystania znacznej części załogi – wymaga więc czasu. W prawidło jest napisane: **statek, który wskutek wyjątkowych okoliczności nie jest w stanie manewrować**, więc to chyba właśnie taka sytuacja. Decyzję musi podjąć kapitan, wiedząc, że być może będzie zobowiązany ją uzasadnić. Kapitan powinien także pamiętać, że szczególnie w trudnych warunkach silnik musi być w każdym momencie gotowy do użycia, mimo że jest to żaglowiec. To tylko przykład, ale wypływają z tego pewne wnioski: ▼

STATEK O OGRANICZONEJ ZDOLNOŚCI MANEWROWEJ

Jest to statek, którego zdolność manewrowa jest ograniczona ze względu na charakter jego pracy.

I dalej prawidło wymienia sześć dość konkretnych przykładów, ale warto zwrócić uwagę na taki fragment: określenie to obejmuje te przykłady, lecz się do nich **nie ogranicza**. To pozostawia pewną swobodę występowania innych przypadków, jednak następuje tutaj precyzyjne określenie, że ograniczenie powinno być ściśle **związane z charakterem pracy**, a nie z jakąś szczególną sytuacją. To wyjaśnia wszystko w odniesieniu do jachtów i statków żaglowych.

Jeśli taki statek wykonuje swoje prace, stojąc na kotwicy, pokazać musi również światła kotwiczne, a w dzień czarną kulę. **Wyjątkiem jest pogłębiarka lub statek zajęty pracami podwodnymi** – stojąc na kotwicy **nie może pokazać** kuli ani światła kotwicznego, tylko burtę zajęłą oraz wolną do mijania.

Mimo że **normalny zespół holowniczy nie ma szczególnych przywilejów**, to holowanie tak nietypowej „rzeczy” jak np. doki czy platformy wiertnicze, spowoduje sygnalizowanie

- ▶ Jeśli wolno nam nosić na maszcie dodatkowo czerwone i zielone światło sygnalizujące statek żaglowy, to chociaż nie jest obowiązkowe, zamontujmy je i zapalajmy, nie oszczędzajmy prądu, bo ceną jest bezpieczeństwo przede wszystkim nasze, gdyż prawie zawsze jesteśmy po prostu mniejsi.
- ▶ Im wyżej światła, tym lepiej będą widoczne, nawet jeśli są stosunkowo słabe. Inni dużo wcześniej zobaczą kolorowe światła na maszcie niż nasze pozycyjne nisko nad wodą.
- ▶ Maszty i reje żaglowca dają dobre i dość mocne echo na ekranie radaru, ale żeglując na jachcie, nie zapomnijmy wyposażyć go w dobry reflektor radarowy.
- ▶ W trudnych warunkach pogodowych na uczęszczanych szlakach powinniśmy na żaglowcu trzymać podwachtę w pogotowiu do pomocy wachcie służbowej przy ew. manewrach na pokładzie.
- ▶ Warto zainwestować w zamontowanie AIS; wszyscy będą wiedzieć o rodzaju naszego napędu, a i my wiemy, kogo wywołać z nazwy w razie potrzeby. Wywołanie statku jego nazwą niemal zawsze jest skuteczne.