Jak się ustrzec mielizn? Nawigacja, obserwacja, planowanie i ostrożność

Jacht motorowy warty kilkaset tysięcy euro bez żadnej papierowej mapy i bez plotera z mapą elektroniczną – nawet fachowcom od ubezpieczeń z polskiego oddziału firmy Pantaenius, którzy w swej pracy sporo już widzieli, taka sytuacja wydawała się nieprawdopodobna. Do momentu, gdy armator niedoposażonej łodzi wpłynął na mieliznę i zgłosił szkodę... Ten przykład z ubiegłego sezonu to jednak tylko wierzchołek góry lodowej, bo zasady starannej nawigacji łamane są na wielu jednostkach – luksusowych i tych z niższej półki, morskich i śródlądowych, żaglowych i motorowych.

Wejścia jachtów na mielizny i kontakty kadłubów z innymi podwodnymi przeszkodami to dziś prawdziwa plaga. Specjaliści od ubezpieczeń wskazują, że zjawisko to dotyczy zarówno akwenów śródlądowych, jak i morskich wód zatokowych oraz przybrzeżnych. – Szkody spowodowane przez wejścia na mielizny i kontakty z podwodnymi obiektami stanowią od 30 do 40 proc. wszystkich, które likwidujemy – mówią przedstawiciele firmy Pantaenius. W ubiegłym sezonie klienci zgłosili kilkadziesiąt tego typu zdarzeń, z których duża część miała miejsce na Mazurach. Żadna z jednostek, na których przeprowadzono inspekcję powypadkową, nie miała na pokładzie przyrządów i przyborów nawigacyjnych, nawet zwykłej mapy mazurskich akwenów z kiosku w Mikołajkach. – Mieliśmy wrażenie, że niektórzy żeglarze i motorowodniacy w ogóle nie zdają sobie sprawy, że istnieją żeglarskie mapy Wielkich Jezior Mazurskich – mówi Piotr Lubowski z polskiego oddziału firmy Pantaenius.

Wejścia na mielizny zawsze były dość częstymi zdarzeniami. Jednak w ostatnich dwóch sezonach ich liczba wyraźnie wzrosła. Dlaczego? Na akwenach śródlądowych (między innymi na Mazurach) notowaliśmy wyraźne spadki poziomów wód. Spore znaczenie może mieć także coraz większy udział łodzi motorowych we flocie wszystkich ubezpieczonych jednostek. Do tego dochodzi brawura, lekceważenie podstawowych zasad nawigacji i planowania rejsów, a nawet unikanie tak podstawowych nawyków, jak uważne obserwowanie akwenów, szlaków, czy linii brzegowych. – Najwięcej zgłoszeń związanych z wejściami na mielizny i podwodne przeszkody otrzymujemy z Mazur, Zalewu Zegrzyńskiego oraz z Zatoki Gdańskiej, na przykład z okolic ujścia Wisły Śmiałej – dodaje Piotr Lubowski. – Jesienią doszło w tym miejscu do kolizji jachtu z podwodną przeszkodą. Zleciliśmy zbadanie ukształtowania dna firmie FishScan, która wykorzystuje specjalistyczne podwodne drony. Później porównaliśmy zdjęcia z aktualnymi mapami i teraz planujemy wystąpić z wnioskiem do odpowiednich służb o stałe oznakowanie tego miejsca. Zauważamy bowiem, że do większości zdarzeń dochodzi poza szlakami wodnymi oraz wtedy, gdy ▶

oznakowania są zdemontowane. Zwykle przyczyną jest właśnie lekceważenie nawigacji i planowania rejsów oraz brak zwyczajnej ostrożności.

Przed opuszczeniem mariny, skipper musi się zapoznać nie tylko z aktualną prognozą pogody oraz kierunkiem i siłą wiatru. Powinien też zaplanować trasę (nawet gdy rejs będzie trwać zaledwie godzinę) i zapoznać się z warunkami hydrologicznymi panującymi na danym akwenie. Należy przeanalizować głębokości, przebieg szlaków i torów wodnych oraz rozmieszczenie miejsc niebezpiecznych (oznakowanych i nieoznakowanych). Bardzo ważne jest także dostosowanie prędkości do warunków na danym akwenie, szczególnie gdy przemierzamy płytkie wody z licznymi obszarami niebezpiecznymi, na przykład Zatokę Pucką czy Zalew Wiślany.

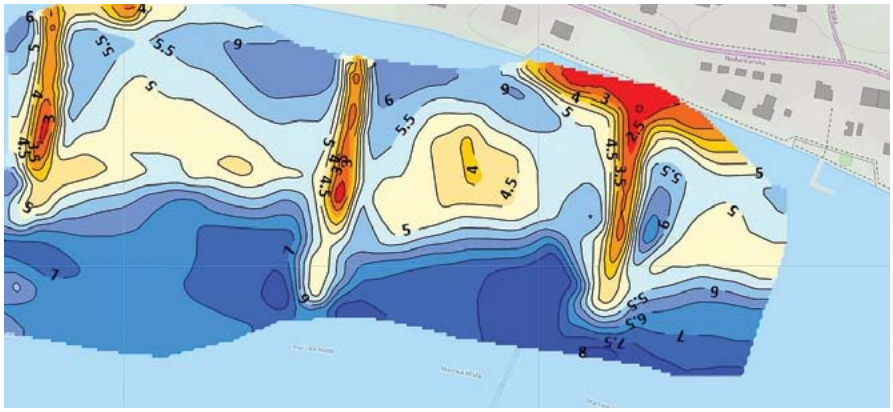
Podstawowym i najważniejszym przyrządem nawigacyjnym jest mapa – powinna się znajdować na każdym pokładzie. Podczas żeglugi powinniśmy prowadzić ciągłą obserwację zjawisk meteo, warunków zmieniających się na akwenie i wszelkich znaków nawigacyjnych. Doskonałe wsparcie w nawigacji stanowią plotery z mapami elektronicznymi – czytelnymi i łatwymi w użyciu.

Polski oddział firmy Pantaenius nie odmówił dotąd wypłaty odszkodowania armatorowi, który wprowadził łódź na mieliznę i nie miał na pokładzie żadnych przyrządów do nawigacji. – Na razie jedynie zwracamy uwagę, że brak podstawowych przyborów (tradycyjna mapa lub ploter) może mieć wpływ na ocenę przyczyn powstania szkody i tym samym prowadzić do wniosku, że doszło do rażącego niedbalstwa – mówi Piotr Lubowski. – Błąd nawigacyjny, w wyniku którego następuje kolizja z podwodną przeszkodą, jest ubezpieczony. Trzeba jednak prowadzić nawigację. Trzeba mieć mapę, wytyczoną trasę i aktywnie ją śledzić. Ewentualnie obserwować wskazania na ploterze. Zaniedbywanie tych czynności, a w szczególności brak mapy, stanowi rażące naruszenie dobrej praktyki żeglarskiej.

Co należy zrobić, gdy przydarzy nam się spotkanie z mielizną? Wiele zależy od prędkości, z jaką płynęliśmy. Niezwłocznie sprawdzamy, czy żaden z członków załogi nie doznał obrażeń. Później kontrolujemy stan techniczny łodzi. Czy pojawiają się przecieki? Czy w zęzie gromadzi się woda? Na jednostkach żaglowych podnosimy drewniane panele podłogowe i sprawdzamy szpilki mocujące kil. Staramy się też ocenić, czy załoga poradzi sobie z opuszczeniem mielizny samodzielnie. Jeśli nie – wzywamy pomoc. Oczywiście, po każdym spotkaniu z mielizną lub podwodną przeszkodą powinniśmy podnieść jacht i sprawdzić na lądzie część podwodną kadłuba (koszty związane z tą operacją są objęte ubezpieczeniem). Gdy konieczna jest naprawa, należy zabezpieczyć silnik, zgłosić szkodę i rozpocząć działania zmierzające do naprawy uszkodzonych elementów. ■

FOT. FISHSCAN.PL (2)

Pantaenius zlecił badanie dna Martwej Wisły firmie FishScan…



…wypłycenia zlokalizowano w pobliżu przystani tramwaju wodnego u zbiegu Nadwiślańskiej i Sobieszewskiej.

Plotery B&G, Simrad i Lowrance

Leszek Kotwiński, firma Parker Poland: „Plotery B&G to urządzenia na pokłady jednostek żaglowych. Simrad to produkty przede wszystkim do łodzi motorowych, a urządzenia Lowrance – wędkarskich. Oczywiście, jeśli ktoś nie wykorzystuje wszystkich specjalistycznych funkcji dedykowanych poszczególnym aktywnościom, może używać tych urządzeń zamiennie. Popularnym narzędziem wielofunkcyjnym jest na przykład siedmiocalowy ploter Vulcan 7 z dotykowym ekranem (4400 zł brutto). Urządzenie ma wbudowany GPS. Obsługuje mapy, na przykład C-Map i Navionics (od 650 zł). Ma też echosondę, a także sonar ForwardScan patrzący do przodu (trzeba dodatkowo zainwestować w odpowiednie czujniki). Do tego możemy dołożyć czujniki wiatru, głębokości i prędkości. Odpowiednikiem modelu B&G Vulcan 7 jest ploter Simrad GO7 dostępny w tej samej cenie. Ta marka proponuje także podstawowe urządzenia z serii Cruise obsługujące mapy i echosondę (siedmiocalowe modele Cruise kosztują 2900 zł brutto, a pięciocalowe – 2200 zł brutto). Co ważne, producenci map udostępniają klientom coraz więcej obszarów obejmujących akweny śródlądowe. Elektroniczne mapy przedstawiają już nie tylko Mazury, ale także inne jeziora".

Plotery marki Raymarine

Tomasz Jankowski, firma Eljacht: „Wielofunkcyjne wskaźniki Raymarine są uniwersalnymi ploterami na pokłady różnych jednostek. Mają wbudowane odbiorniki GPS oraz czytniki map. Umożliwiają podłączanie dodatkowych czujników, a każdy nowy element wzbogaca system i niejako personalizuje urządzenie. Na przykład wędkarze szczególną uwagę zwrócą na echosondy, a żeglarze – na czujniki prędkości łodzi oraz siły i kierunku wiatru. Co dwa, trzy sezony pojawiają się nowe urządzenia, także mapy są coraz dokładniejsze. Szczególną uwagę producent zwraca na interfejs użytkownika – musi być prosty w obsłudze i intuicyjny (bo przecież nie chcemy co chwilę sięgać po instrukcję obsługi).

Armatorom, którzy chcą rozpocząć przygodę z nawigacją elektroniczną, polecamy na przykład plotery Raymarine z serii Element S. Mają czterordzeniowe procesory i wyświetlacze sprawnie działające także przy silnym słonecznym oświetleniu. Urządzenia występują w trzech rozmiarach: 7'', 9'' i 12''. Najmniejszy model kosztuje około 2550 zł brutto. Do tego należy dokupić mapę Navionics lub C-Map.

Pantaenius
Jacht Foto

Zwycięski kadr i najlepsze zdjęcie morskie: „Trener mówił, żeby nigdy nie puszczać steru”. Fot. Wojciech Lewandowski

Pantaenius Jacht Foto. Regatowe akcje lepsze od zachodów słońca

Laureatów dziewiątej edycji konkursu fotografii żeglarskiej Pantaenius Jacht Foto poznaliśmy w niecodziennych okolicznościach – w związku z pandemią koronawirusa organizatorzy dołączyli do akcji #zostańwdomu i zaprosili żeglarzy na internetową transmisję kameralnej uroczystości. W tej edycji Pantaenius Jacht Foto uczestnicy nadesłali 218 prac.

Nagrodę główną (zegarek Garmin Quatix 5 ufundowany przez firmę Pantaenius Ubezpieczenia Jachtów) oraz nagrodę za najlepsze zdjęcie morskie od Pomorskiego Związku Żeglarskiego (kamizelka pneumatyczna) otrzymał Wojciech Lewandowski, autor fotografii zatytułowanej „Trener mówił, żeby nigdy nie puszczać steru”. – Zdjęcie zrobiłem podczas ostatniego dnia Międzynarodowych Mistrzostw PSKO w Dziwnowie – opowiadał autor. – Filip, zawodnik AZS AWFIS Gdańsk, wracając do brzegu trafił na wypłycenie oraz przybój. Wywrócił się, ale zachował spokój. Po krótkiej walce, popłynął dalej. Razem z ratownikami WOPR, będąc w bezpiecznej odległości, asekurowaliśmy Filipa, odprowadzając go do portu.

Nagrodę za drugie miejsce (zestaw akcesoriów fotograficznych od Hama Polska), a także nagrodę specjalną za najlepsze zdjęcie motorowodne (voucher na kurs od Akademii Jachtingu) otrzymał Gwidon Libera, autor fotografii zatytułowanej „I kto tu ma pierwszeństwo”. – Sędzia z pewnością miał trudny orzech do zgryzienia – mówił Gwidon.

Nagrodę za trzecie miejsce (torbę żeglarską od Stoczni Jachtowej Delphia) otrzymała Jola Mir, autorka zdjęcia „Na podbój Antarktydy”. Fotografię wykonano w styczniu 2019 roku podczas 10-dniowego rejsu. – Antarktyda to raj bez palm. Bardzo chcę tam wrócić, bo ten kontynent oczarował mnie swoją dzikością i naturalnym pięknem – mówiła autorka.

Nagrodę specjalną za najlepsze zdjęcie regatowe (lornetkę żeglarską od organizatorów regat Nord Cup Gdańsk) otrzymał Mariusz Kluk, autor fotografii „Laserowy breakdance”. Pan Mariusz zapewnił, że sytuacja uwieczniona na zdjęciu, wyglądająca dość niebezpiecznie, dla wszystkich zakończyła się dobrze. Fotografię wykonano na jeziorze Niegocin, podczas treningu Giżyckiej Grupy Regatowej.

Nagrodę publiczności (plecak ufundowany przez firmę Code Zero), przyznaną przez internautów głosujących na stronie konkursu www.pantaenius-foto.pl, zdobył Karol Bojar, autor zdjęcia „Na kotwicy”, które wykonano podczas rejsu w Chorwacji.

Organizatorzy Pantaenius Jacht Foto dziękują uczestnikom konkursu za zgłoszenia oraz fanom za aktywność na Facebooku. A także partnerom: Hama Polska, Stocznia Jachtowa Delphia, Code Zero, Pomorski Związek Żeglarski, Akademia Jachtingu, Nord Cup Gdańsk oraz Targi Wiatr i Woda. Najlepsze fotografie, ceremonię ogłoszenia wyników oraz albumy z konkursowymi zdjęciami można oglądać na stronie www.pantaenius-foto.pl oraz na Facebooku (Konkurs Jacht Foto). Już dziś zapraszamy wszystkich żeglarzy i motorowodniaków do udziału w kolejnej jubileuszowej edycji konkursu, która rozpocznie się tradycyjnie w grudniu 2020. Tym razem będzie można zgłaszać fotografie nie tylko z ostatniego sezonu żeglarskiego, ale także z całego dziesięciolecia. Zostanie bowiem przyznana dodatkowa nagroda specjalna: Zdjęcie Dekady Pantaenius Jacht Foto. ■

FOT. GWIDON LIBERA

II miejsce: „I kto tu ma pierwszeństwo”.

Najlepsze zdjęcie regatowe. Fot. Mariusz Kluk.

III miejsce: „Na podbój Antarktydy”. Fot. Jola Mir

Nagroda publiczności. Fot. Karol Bojar

SAR może ratować mienie.
Minął pierwszy sezon z nowymi przepisami

Jednostka ratunkowa SAR o nazwie „Wiatr" stacjonuje w Górkach Zachodnich. Fot. Krzysztof Olejnik

Po zmianie ustawy o bezpieczeństwie morskim, której regulacje weszły w życie w grudniu 2019 roku, jednostki Morskiej Służby Poszukiwania i Ratownictwa mogą nie tylko prowadzić akcje ratujące życie na morzu, ale także odpłatne operacje ratujące mienie. W pierwszym sezonie obowiązywania nowych przepisów, SAR przeprowadził w polskiej strefie przybrzeżnej kilkanaście takich operacji. Najczęściej polegały na holowaniu uszkodzonych jednostek, ściąganiu z mielizny, czy też dostarczaniu paliwa. Jak ratownicy oceniają nowe przepisy?

Na morzu dochodzi do wielu zdarzeń, które nie stwarzają bezpośredniego zagrożenia dla życia, a mimo to żeglarze są skazani na pomoc innych łodzi lub służb. Dlatego polski SAR postulował, by umożliwić mu ratowanie nie tylko załóg, ale także mienia. Do grudnia 2019 roku przepisy nie dawały ratownikom takich uprawnień. – Chcieliśmy, by nowe regulacje nie tylko poszerzyły zakres naszej działalności, ale także by w pewien sposób pełniły funkcję prewencyjną – mówi Wojciech Paczkowski, kierownik MRCK (Morskie Ratownicze Centrum Koordynacyjne). – Sądziliśmy, że jeśli wodniacy będą musieli zapłacić za każdą godzinę pracy naszych jednostek, staną się powściągliwi w traktowaniu służby SAR, jak pomocy drogowej lub korporacji taksówkowej dowożącej paliwo na telefon. Niestety, statystyki z pierwszego sezonu obowiązywania nowych przepisów pokazują, że ten mechanizm na razie nie działa – sternicy nadal często proszą nas o pomoc w każdej sprawie, nie zważając na koszty.

Jak nowe przepisy działają w praktyce? Wstępnej oceny danej sytuacji dokonuje inspektor operacyjny dyżurujący w MRCK. Jeśli uznaje, że są podstawy do wysłania jednostki ratowniczej, przekazuje odpowiednią dyspozycję. Jeśli na miejscu się okazuje, że mamy przesłanki do ratowania życia – nie ma dyskusji, akcja jest kontynuowana. W przypadku, gdy dowodzący jednostką ratowniczą stwierdza, że takiej przesłanki nie ma – przedstawia koszty udzielenia pomocy. Oczywiście, inspektor z MRCK może również wcześniej udzielić takich informacji. Koszty mogą być bardzo zróżnicowane. Na przykład godzina pracy jednostki SAR 1500 wyceniana jest na kilkaset złotych (od 700 do 800 zł netto), natomiast godzina pracy statków SAR 3000 czy też flagowej jednostki Morskiej Służby Poszukiwania i Ratownictwa „Kapitan Poinc", to już wydatek kilku tysięcy złotych za godzinę. Pod koniec letniego sezonu do SAR zgłosił się żeglarz narodowości szwedzkiej przemierzający wody terytorialne Rosji. Był około 70 mil od najbliższego polskiego portu i miał awarię steru. Zapytał o możliwość odholowania (służby rosyjskie zaoferowały jedynie podjęcie żeglarza z pokładu i nie chciały się zajmować jachtem). Polscy ratownicy oszacowali koszt takiej akcji na ponad 20 tys. euro netto.

Gdy zostaje podjęta decyzja o odpłatnej akcji, na morzu zawierana jest umowa ustna z osobą wzywającą pomocy. Urządzenia rejestrujące, które znajdują się na wyposażeniu jednostek ratowniczych, nagrywają przebieg zdarzenia i rozwój sytuacji. Po zakończeniu akcji, żeglarz powinien niezwłocznie podpisać umowę, a następnie uiścić należną opłatę (pieniądze nie trafiają do SAR, lecz bezpośrednio do budżetu państwa). Niestety, ratownicy zgłaszają problemy z egzekucją tych należności. Prawdopodobnie połowa akcji prowadzonych w tym roku odpłatnie będzie miała finał w sądach. – Osoby, którym udzielono pomocy odpłatnej, nie są skore do regulowania rachunków – mówi Wojciech Paczkowski. – Często szukają usprawiedliwień i wymówek. Trudno to zrozumieć, bo przecież armatorzy mogą pokrywać te wydatki z ubezpieczeń jachtów. Niekiedy pojawiają się spory między właścicielami jachtów, a kapitanami prowadzącymi dane jednostki. Podobne problemy mają też służby zagraniczne, które ostatnio coraz częściej wydają komunikaty, że będą ograniczać tego typu działalność do niezbędnego minimum.

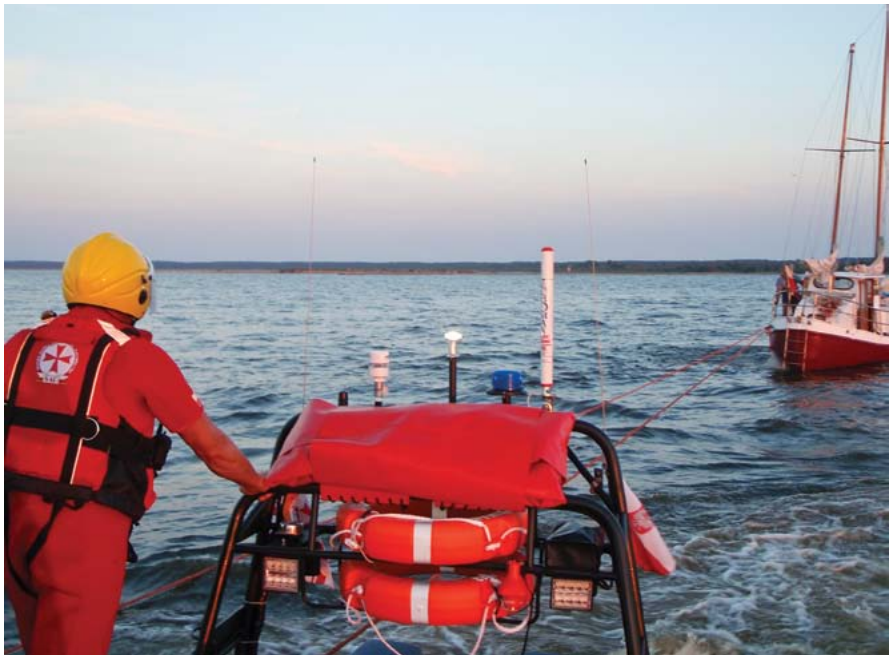
– Nasze polisy ubezpieczenia casco obejmują pokrycie kosztów związanych z ratowaniem mienia, także przez służby ratownicze SAR – mówi Piotr Lubowski z firmy Pantaenius Ubezpieczenia Jachtów. – Armator może oczekiwać zwrotu kosztów związanych z holowaniem jachtu (do 40 tys. zł) w ramach pomocy w nagłym wypadku, nawet jeśli jednostka nie znajduje się w bezpośrednim zagrożeniu. Oprócz holowania do najbliższego miejsca naprawy, ochrona ubezpieczeniowa Pantaenius obejmuje także dostarczenie paliwa, oleju, akumulatora czy nawet części zamiennych (bez kosztów samych części).

Jeśli na przykład jacht zgubi śrubę lub utraci ster, SAR udzieli pomocy na wyraźne żądanie poszkodowanych, którzy nie mogą kontynuować żeglugi i nie mogą skorzystać z pomocy innych jednostek. Taka akcja zapewne zostanie zakwalifikowana jako odpłatna. Pamiętać jednak należy, że SAR nie prowadzi działalności usługowej, więc nie możemy zadzwonić i wydać dyspozycji: „Proszę o przeholowanie mojej jednostki z Łeby do Ustki". Takiego zlecenia ratownicy nie przyjmą, niezależnie od stawki zawartej w wewnętrznym regulaminie, czy nawet oferowanej przez armatora.

Służby mogą pomóc odpłatnie, ratując mienie, gdy mamy rzeczywisty problem i jesteśmy w prawdziwej potrzebie, a nie wtedy, gdy chcemy sobie coś ułatwić, uprościć lub przyspieszyć.

Warto zwrócić uwagę, że nie zawsze akcja ratowania mienia prowadzona przez SAR jest płatna. W szczególnych sytuacjach ratownicy mogą ocenić, że w danych warunkach i okolicznościach najlepiej przeprowadzić akcję ratowania życia poprzez ratowanie mienia. Na przykład, jeśli samotny żeglarz zrani się w rękę i nie może kontynuować rejsu, można uznać, że najlepszym sposobem udzielenia pomocy będzie holowanie jednostki. Wtedy skipper nie będzie obciążony kosztami. Każdą sytuację ocenia na miejscu zdarzenia kapitan jednostki ratunkowej, w porozumieniu z osobą oczekującą pomocy.

Inna sytuacja. Gdy zimową porą jacht motorowy zostanie uwięziony w krze lodowej, bezpośredniego zagrożenia dla życia nie ma. Ratownik może jednak uznać, że pojawi się ono prędzej lub później, bo nadchodzi zmiana pogody, a w zbiornikach może się skończyć paliwo. Załoga będzie się zmagać z zimnem i coraz silniejszym wiatrem, więc akcja ratowania życia i tak zostanie uruchomiona. Więc, nie zwlekając i nie czekając na pogorszenie sytuacji, od razu może przystąpić do udzielania pomocy. To typowa sytuacja wyczerpująca znamiona ratowania mienia dla potrzeb ratowania życia.



Akcje ratujące mienie to najczęściej holowania, ściąganie z mielizn i dostarczanie paliwa.

– Zawsze powtarzamy, by żeglarze nie bali się dzwonić z pytaniami do Morskiego Ratowniczego Centrum Koordynacyjnego – dodaje Wojciech Paczkowski. – W najgorszym przypadku mogą otrzymać informację, że akcja ratowania życia nie zostanie podjęta, bo nie ma ku temu przesłanek. Ale pytać warto, bo nigdy nie wiadomo, jak dana sytuacja zostanie zinterpretowana.

Aktualności z życia Morskiej Służby Poszukiwania i Ratownictwa szukajcie na stronie www.sar.gov.pl. ■

Praktyczne pakiety czarterowe dla całej załogi

Nawet starannie zaplanowana wyprawa może zostać popsuta przez przykre niespodzianki, które zdarzają się przed wyjazdem, podczas podróży do bazy lub w trakcie rejsu. Jak się przed nimi zabezpieczyć? Pantaenius oferuje żeglarzom kompleksowe pakiety czarterowe oraz ubezpieczenie kaucji. Można je łatwo wykupić online na stronie www.pantaenius.pl.

Pakiety czarterowe gwarantują szeroką ochronę kapitanowi i aż dziewięciu członkom załogi (dlatego koszty składki możemy podzielić na poszczególnych uczestników wyprawy). Pamiętajmy, że umowę możemy zawrzeć nie później niż 30 dni przed rozpoczęciem rejsu lub nie później niż 21 dni od zawarcia kontraktu czarterowego w przypadku rezerwacji czarteru last minute. Ubezpieczenie jest ważne na jeden rejs trwający do 28 dni. W zależności od potrzeb, wybieramy jedną z czterech opcji: Basic, Silver, Gold lub Premium. Opłaty wynoszą od 159,66 euro do 487,39 euro za ubezpieczenie z udziałem własnym oraz od 201,68 euro do 571,43 euro za polisę bez udziału własnego.

Podstawą każdego pakietu jest ubezpieczenie OC skippera niezawodowego (suma gwarancyjna wynosi od 3 mln euro do 5 mln euro w pakiecie Premium) oraz ubezpieczenie kosztów związanych z anulacją lub skróceniem rejsu z powodu poważnych zdarzeń losowych (niespodziewana choroba, ciąża, czy utrata pracy osoby ubezpieczonej). Kolejne opcje są wzbogacone o ubezpieczenie kaucji zatrzymanej na skutek szkody powstałej podczas rejsu, ubezpieczenie kosztów leczenia za granicą oraz ubezpieczenie następstw nieszczęśliwych wypadków. Anulacje i skrócenie podróży spowodowane przez wirusa SARS-CoV-2 są obecnie wyłączone z ubezpieczenia.

UBEZPIECZENIE KAUCJI

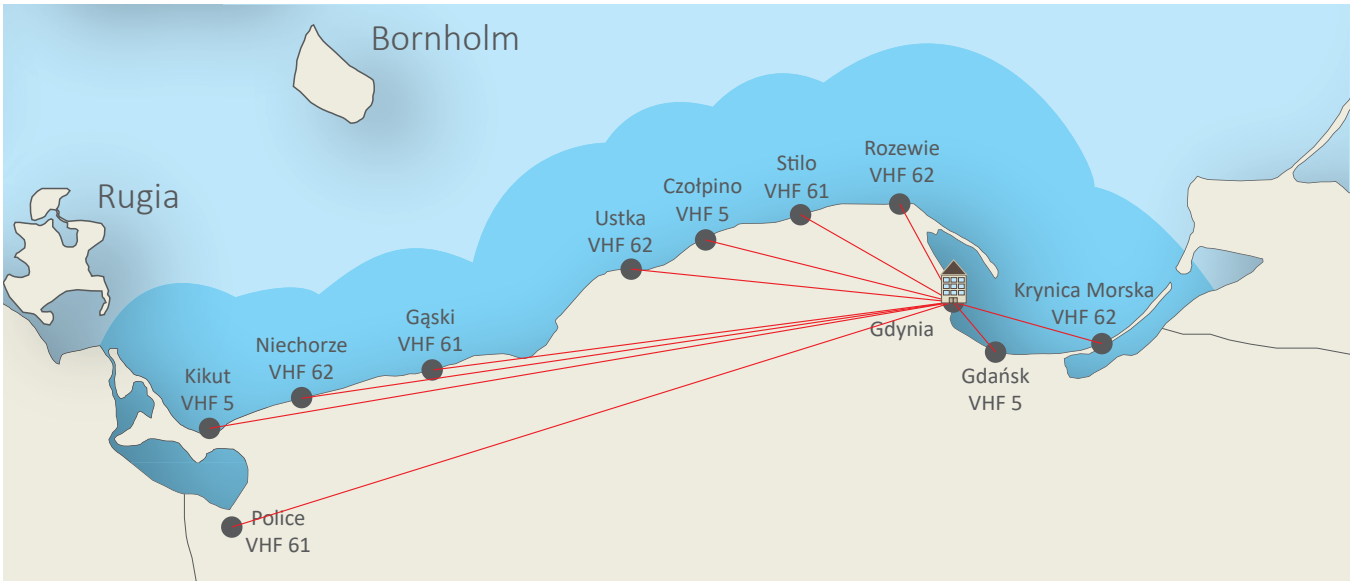
Pantaenius oferuje także osobne ubezpieczenie kaucji – można je wykupić online nawet dzień przed rozpoczęciem podróży. Poniżej przestawiamy poszczególne składki za ubezpieczenie kaucji.

Kaucja	Stawka
1000 €	71.43 €
2000 €	134.45 €
3000 €	184.87 €
5000 €	285.71 €
8000 €	436.97 €
10 000 €	537.82 €
15 000 €	806.72 €

W przypadku szkody można się kontaktować z polskim biurem Pantaenius, dzwoniąc na numer +48 58 350 61 35 lub pisząc na adres szkody@pantaenius.pl. ■

PANTAENIUS
Ubezpieczenia Jachtów
Gdańsk · Tel.: +48 58 350 61 31
pantaenius.pl

Polish Rescue Radio nowym operatorem morskiego systemu łączności



Polish Rescue Radio (SPL), nowa stacja brzegowa, działa w Gdyni. Korzysta z nowej sieci dziesięciu stacji radiotelefonicznych zlokalizowanych od Polic po Krynicę Morską.

Witowo Radio, którego komunikaty przez lata towarzyszyły żeglarzom przemierzającym polską strefę przybrzeżną, przestało nadawać z końcem ubiegłego roku. Swój ostatni komunikat, informujący o zakończeniu działalności, wyemitowało 31 grudnia o godz. 23.59. Witowo Radio znajdowało się w Jarosławcu, niemal pośrodku naszej linii brzegowej. Przekazywało ostrzeżenia nawigacyjne, prognozy pogody, zapewniało też pomoc w sytuacjach awaryjnych. Teraz te zadania realizuje Polish Rescue Radio (SPL), nowa stacja brzegowa działająca w Gdyni, która została krajowym operatorem morskiego systemu łączności w niebezpieczeństwie i dla bezpieczeństwa. Polish Rescue Radio prowadzi całodobowy nasłuch w ramach systemu GMDSS (Światowy Morski System Łączności Alarmowej i Bezpieczeństwa) w polskim obszarze odpowiedzialności za akcje ratownicze SAR.

Identyczne centrum, z takim samym wyposażeniem, jest w Świnoujściu. Pełni ono funkcję stacji rezerwowej – gdyby Polish Rescue Radio miało z jakiegoś powodu chwilowy problem techniczny, pałeczkę natychmiast przejmie ekipa z Morskiego Pomocniczego Centrum Koordynacyjnego, które działa w stacji ratownictwa morskiego SAR przy ul. Nabrzeże Władysława IV 1 (budynek znajduje się przy wejściu do mariny, niemal na główce Basenu Północnego).

Witowo miało swoje stacje pośrednie i własne wyposażenie. Polish Rescue Radio korzysta dziś z nowej niezależnej sieci dziesięciu stacji radiotelefonicznych zlokalizowanych na całym wybrzeżu (od Polic, przez latarnię Kikut na wyspie Wolin, aż po Krynicę Morską). Dodatkowa jedenasta stacja jest na platformie wydobywczej Baltic Beta (złoże B3, 70 km na północ od Jastrzębiej Góry). Ta ekspozytura nie figuruje w oficjalnych publikacjach, bo w przypadku awarii urządzeń i trudnych warunków na morzu, dostęp do niej jest utrudniony. Jednak zwykle komunikacja z wykorzystaniem tego miejsca prowadzona jest bez przeszkód.

– Decyzja o zamianie Witowa na Polish Rescue Radio zapadła w 2018 roku, ale rozmowy w tej sprawie prowadzono już wcześniej. Witowo należało do firmy komercyjnej, która z oczywistych względów nie mogła nam zagwarantować utrzymania usługi na kolejne lata i dekady, na odpowiednim poziomie technicznym i technologicznym, a także finansowym – mówi Michał Hołubowski, kierownik Oddziału Wdrożeń i Utrzymania Systemów IT i Bez-

Radio powstało w Centrum Bezpieczeństwa Morskiego (kapitanat Portu Gdynia).

FOT. URZĄD MORSKI W GRYNI (5)

Górki Zachodnie. Nowy maszt stacji brzegowej powstał w pobliżu falochronu zachodniego…

Krynica Morska. Nowy maszt nad Zatoką Gdańską powstał w pobliżu przystani rybackiej (ul. Marynarzy).

pieczeństwa Morskiego (Wydział Informatyki i Łączności Urzędu Morskiego w Gdyni).

Choć umowę z operatorem stacji Witowo Radio zawierano z zachowaniem procedur związanych z zamówieniami publicznymi, kontrahent był właściwie monopolistą i co rok inkasował około 10 mln zł. Ministerstwo Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej musiało te warunki akceptować, by nie dopuścić do całkowitego braku nasłuchu na częstotliwościach alarmowych.

Polish Rescue Radio powstało w Centrum Bezpieczeństwa Morskiego zlokalizowanym w budynku kapitanatu Portu Gdynia (ul. Polska, Nabrzeże Pilotowe). Od lat w tym miejscu działa Centrum VTS Zatoka Gdańska, czyli system kierujący ruchem statków. Budynek przeszedł całkowitą modernizację. Ma niezbędne serwerownie, systemy chłodzenia i zasilania. By uruchomić w tym miejscu Polish Rescue Radio, wystarczyło zaadoptować jedno obszerne pomieszczenie. Znajdują się w nim dwa stanowiska pracy. Każde składa się z dwóch podstawowych elementów: konsoli radiowej do sterowania radiotelefonami zainstalowanymi na obiektach brzegowych oraz aplikacji mapowej z dostępem do baz danych statków i morskich numerów identyfikacyjnych (MMSI – Maritime Mobile Service Identity). Wszystko to działa w oparciu o serwery komunikacyjne znajdujące się w serwerowni kapitanatu.

Załoga Centrum Bezpieczeństwa Morskiego składa się z 16 osób. Ekipa podzielona jest na cztery wachty zmieniające się co 12 godzin. Każda kieruje ruchem statków w ramach Centrum VTS Zatoka Gdańska, prowadzi nasłuch na kanale 16 oraz odbiera sygnały DSC (Digital Selective Calling – cyfrowe wywołanie selektywne) i przekazuje wiadomości do SAR celem podjęcia akcji ratunkowych.

– Warto też poinformować żeglarzy, że w czerwcu zacznie działać system lokalizacji wykorzystujący radionamierniki morskiego pasma V – dodaje Michał Hołubowski. – To ukłon w stronę tych załóg, które na swych jednostkach nie mają transponderów systemu automatycznej lokalizacji AIS i nie mogą (na przykład w sytuacji awaryjnej) podać swej aktualnej pozycji. To nowe narzędzie pozwala nam wytyczać linie namiarowe za pomocą pobliskich radionamierników. Wystarczy, że skipper ma radio VHF i na chwilę nadusi przycisk nadawania. Jeśli na przykład będzie gdzieś na północ od Łeby, jego przybliżoną pozycję wskażą radionamierniki z latarni morskich Czołpino, Stilo i Rozewie. – To doskonałe rozwiązanie, bo z naszych informacji wynika, że systemów AIS nie ma na pokładach wielu jednostek rekreacyjnych. Nie należy się chyba spodziewać, by zaczęły one zyskiwać jakąś zdecydowanie większą popularność, szczególnie na mniejszych jachtach – dodaje Piotr Lubowski z firmy Pantaenius Polska.

…w połowie masztu zbudowano spory taras techniczny.

Dotąd, gdy obiekt wzywający pomocy nie podawał położenia, znaków identyfikacyjnych i nie miał transpondera AIS, operator radiostacji mógł jedynie stwierdzić, że łódź znajduje się na przykład gdzieś między Świnoujściem a Kołobrzegiem. Teraz zobaczy linie namiarowe ze wszystkich najbliższych radionamierników, które odebrały sygnał. Miejsce przecięcia się tych linii wskaże lokalizację. – Dokładność tej metody zależy od wielu czynników, głównie od stanu instalacji urządzenia nadawczego – mówi Michał Hołubowski. – Dlatego warto przestrzegać podstawowych zasad montażu i eksploatacji radiotelefonów VHF. Chodzi o umieszczanie anten w możliwie najwyższym miejscu, stosowanie odpowiedniego okablowania zapewniającego niskie tłumienie oraz wykonywanie okresowych kontroli anten, złączy i samego radiotelefonu. Jakość jachtowej instalacji może mieć ogromne znaczenie, gdy wyścig z czasem będzie się toczyć o zdrowie lub życie załogi.

Uzupełnieniem systemu lokalizacji wykorzystującego radionamierniki morskiego pasma V są stacje radarowe zlokalizowane w portach polskiego wybrzeża. One również ▶

PANTAENIUS
Ubezpieczenia Jachtów

Pantaenius GmbH Oddział w Polsce
ul. Gradowa 11, 80-802 Gdańsk.
Tel. 58 350 61 31
e-mail: info@pantaenius.pl

Chcesz zgłosić szkodę? Zadzwoń lub napisz:
Tel. 58 350 61 35,
e-mail: szkody@pantaenius.pl

W Polish Rescue Radio są dwa stanowiska pracy. Każde ma konsolę radiową i aplikację z bazą danych o statkach.

przekazują informacje o jednostkach będących w zasięgu. Oba te mechanizmy, tworzące Krajowy System Bezpieczeństwa Morskiego (KSBM), pozwalają w dość precyzyjny sposób określić położenie jednostki i skierować na miejsce odpowiednie siły SAR.

Przypomnijmy, że na polskim wybrzeżu korzystamy z kanału 16 VHF (przez całą dobę). Do wywołań DSC używamy kanału 70. Warto też zanotować kanały, na których przekazywane są komunikaty przez poszczególne lokalne nadajniki (są to kanały 5, 61 i 62). Przydział kanałów do poszczególnych miejsc jest ściśle określony – chodzi tu o eliminowanie zakłóceń w pracy sąsiadujących stacji. Oczywiście, radiooperator na pokładzie jachtu nie musi znać na pamięć wszystkich kanałów. Wystarczy wywołać Polish Rescue Radio na kanale 16 i poprosić o przydział kanału roboczego do prowadzenia dalszej komunikacji. Na kanale 16 możemy też oczekiwać zapowiedzi komunikatów pogodowych i ostrzeżeń nawigacyjnych. Od marca podawane są razem, o tej samej porze. Zmieniono też godziny nadawania komunikatów (aby dostosować je do prognoz otrzymywanych z Instytutu Meteorologii i Gospodarki Wodnej). Poza tym, Polish Rescue Radio stosuje teraz czas LT (Lokal Time – czas lokalny) zamiast UTC (Universal Time Coordinated – uniwersalny czas koordynowany).

Zasięgi nadajników wynoszą od 20 do 29 mil morskich i zależą między innymi od wysokości umieszczenia naszej anteny jachtowej. Ostrzeżenia nawigacyjne oraz komunikaty pogodowe podawane są w językach polskim i angielskim. Jeszcze w tym sezonie Polish Rescue Radio uruchomi stronę internetową, na której znajdziemy aktualne informacji związane z funkcjonowaniem stacji i nowego systemu. ■

POLISH RESCUE RADIO	
Sygnał wywoławczy	Sierra Papa Lima (SPL)
Numer MMSI	002618102
e-mail	gmdss@umgdy.gov.pl
Telefon	+48 58 355 36 70
Fax	+48 58 620 53 63
Ostrzeżenia nawigacyjne i komunikaty pogodowe	Cztery razy na dobę: 1:35, 7:35, 13:35 i 19:35 (Local Time)
Police	VHF 61
Kikut	VHF 5
Niechorze	VHF 62
Gąski	VHF 61
Ustka	VHF 62
Czołpino	VHF 5
Stilo	VHF 61
Rozewie	VHF 62
Gdańsk	VHF 5
Krynica Morska	VHF 61

Wiemy, że każdy akwen żeglugi oraz każdy klient ma swoje, indywidualne wymagania. Niezależnie czy na silniku, czy pod żaglami nasze rozwiązania ubezpieczeniowe są uszyte na miarę twoich potrzeb.

PANTAENIUS
Ubezpieczenia Jachtów

Gdańsk · Tel.: +48 58 350 61 31
pantaenius.pl