

**ZAPROSZENIE DO UDZIAŁU W  
OGÓLNOPOLSKIEJ KONFERENCJI SZKOLENIOWEJ  
"BEZPIECZEŃSTWO W JACHTINGU"**

**Wielce Szanowni Panowie Kapitanowie**

**żeglarze morscy potrzebują Waszego doświadczenia i wiedzy – liczymy na Waszą wypowiedź w referacie przewidzianym do druku i dyskusji.**

Sytuacja w żegludze światowej w ostatnich latach ulega szybkim zmianom, które charakteryzują się między innymi:

- narastającą intensywnością i planowanym dalszym wzrostem przewozów morskich w strefie brzegowej;
- wzrostem przewozów ładunków niebezpiecznych (chemicznych, ropopochodnych, odpadów nuklearnych itp.);
- wzrostem ruchu pasażerskiego ( w żegludze promowej, wycieczkowej, liniowej itp.);
- wzrostem ruchu jednostek rekreacyjnych ( sportowo - turystycznych, wędkarskich, itp.);
- wzrostem napadów rabunkowo-terrorystycznych, przemytu narkotyków i broni, oraz nielegalnej emigracji ludzi drogą morską.

Zjawiska te zmusiły do wprowadzenia z inicjatywy IMO nowych globalnych systemów:

- łączności i ratownictwa (GMDSS);
- kontroli, regulacji i zarządzania ruchem statków (VTS i AIS);
- bezpieczeństwa statków, portów i ładunków (ISPS);
- jednolitego systemu wymogów kwalifikacyjnych załóg pływających (STCW).

Możliwości wprowadzenia tych koniecznych i kosztownych systemów na ok. 50 tys. statkach światowej floty komercyjnej, zaistniały po zastosowaniu nowej technologii opartej na technice cyfrowej i satelitarnej. Jednocześnie opracowano standardy wyposażenia i kwalifikacji załóg - obowiązujące na statkach konwencyjnych tj. podlegających wymogom Konwencji SOLAS 74. Jednak wymogom tym, dającym możliwość uczestniczenia w w/w systemach globalnych i lokalnych, nie podlega większa od komercyjnej - flota małych jednostek niekonwencyjnych, ( ok. 500 tys) a w szczególności jachtów, których drobnych właścicieli nie zawsze stać na pokrycie kosztów dodatkowego wyposażenia. Brak jest też motywacji i kwalifikacji.

Można stwierdzić, że kapitanowie jachtów żaglowych i motorowych, nie mają pełnej świadomości zachodzących zmian w organizacji ruchu i bezpieczeństwa na szlakach morskich wokół kontynentu europejskiego i północno-amerykańskiego. Nieświadome uczestnictwo w tym ruchu, może stać się przyczyną zakłóceń i zagrożenia bezpieczeństwa dla wszystkich uczestników wodnostrady morskiej. Ponadto otwarcie w Polsce - podobnie jak w innych krajach - tzw. "cruisingu" , a więc możliwości żeglugi rekreacyjno - sportowej jachtów śródlądowych w pasie morskich wód przybrzeżnych i na morskich wodach wewnętrznych, wymaga od kapitanów i sterników większych kwalifikacji.

Zaproponowana tematyka tej Konferencji „Bezpieczeństwo w Jachtingu”, odbiega nieco od poprzednich, mniej będzie tematów związanych ze „sztuką i warsztatem żeglarskim”, natomiast więcej o współczesnych, zewnętrznych uwarunkowaniach bezpieczeństwa w jachtingu morskim. Przedstawiamy wypowiedzi głównie zawodowych marynarzy i osób profesjonalnie zajmujących się bezpieczeństwem żeglugi, ratownictwem morskim i żeglarstwem.

Spodziewamy się, że przedstawione referaty i dyskusja przyczynią się do opracowania materiałów szkoleniowych, wniosków i wymogów, dotyczących bezpiecznego uczestnictwa małych jednostek sportowo-rekreacyjnych w światowym i lokalnym systemie organizacji ruchu statków morskich i ratownictwa.

Jednocześnie pragniemy zasygnalizować narastanie nowego poważnego problemu związanego z możliwością zagrożenia atakami terrorystycznymi na morzu, skierowanymi przeciwko komunikacji morskiej (np. statkom pasażerskim czy handlowym z ładunkiem niebezpiecznym) i jednostkom MW. Z dotychczasowych doświadczeń wynika, że do działań takich mogą być użyte niewielkie popularne jednostki turystyczno-sportowe, nabyte w normalnym obrocie handlowym, lub jednostki uprzednio skradzione na przystaniach. Obecnie realne zagrożenie bezpieczeństwa na morzu ze strony terrorystów istnieje również na Bałtyku. Do środków zapobiegawczych ograniczających ewentualne skutki takich działań, należą między innymi:

- monitorowanie jednostek handlowych o wysokim stopniu ryzyka zagrożenia (np. statków wycieczkowych, LNG, LPG, zbiornikowców i jednostek przewożących odpady nuklearne);
- ustanawianie stref zamkniętych wokół potencjalnych celów ataku ( np. w/w statków) w portach i na redach;
- wzmocnienie obserwacji i operacji boardingowych w strategicznie ważnych punktach i na podejściach do portów.

Z wszystkimi w/w realiami i spodziewanymi działaniami zapobiegawczo - kontrolnymi ze strony Administracji Morskiej, Straży Granicznej i Marynarki Wojennej, musi liczyć się jachting polski i europejski.

Mamy nadzieję, że na Konferencji powstanie możliwość przedstawienia koniecznych informacji i wzajemnych oczekiwań.

Szczecin 18.05.2010

W imieniu organizatorów:

Przewodniczący Rady Programowej  
dr inż. Jędrzej Porada kpt.ż.w.

W zał. : Komunikat Nr 1