

# Kanały w pobliżu nabrzeży stoczniowych są jak plac budowy

**ROZMOWA //** Stocznia nie może zabronić rejsów, jeżeli statek spełnia warunki statecznościowe, ma kartę bezpieczeństwa i odpowiednie wyposażenie – mówi dr hab. inż. kpt. ż. w. Grzegorz Rutkowski



**Dorota Abramowicz**  
d.abramowicz@zawszepomorze.pl

## Jakie przepisy regulują pływanie jednostek turystycznych w pobliżu dużych statków?

Wodnym „kodeksem ruchu” jest prawo drogi morskiej, które dotyczy jednostek pływających poruszających po morzach i oceanach oraz wszystkich wodach wewnętrznych z nimi połączonych. Przepisy te obejmują również łodzie rybackie, żaglówki, jachty motorowe, holowniki, barki, a nawet małe łodzie wiosłowe, które uprawiają żeglugę. Przepisami Międzynarodowego Prawa Drogi Morskiej (COLREGS 72) objęte są zatem wszystkie rzeki wpadające do morza, akweny z nimi połączone, wszystkie akweny portowe, jeziora otwarte oraz wszelkie zalewy i kanały żeglowne. Prawo to m.in. mówi, że mniejsza jednostka nie powinna przeszkadzać, o ile jest to możliwe i wykonalne, w manewrowaniu większych statków po wyznaczonych torach wodnych, a w szczególności podczas manewrowania statkiem w tzw. akwenach ograniczonych.

## Także w porcie?

Rejony portowe są specyficzne, niemal zawsze są to obszary wodne ograniczone szerokością akwenów żeglownych, głębokością kanałów, charakteryzują się stosunkowo dużym natężeniem ruchu. Wejście statku do portu i manewrowanie w porcie leży w gestii Kapitana Portu.

## Gdzie wydawana jest zgoda na rejsy z turystami?

Armator, który założył działalność gospodarczą, zarejestrował w sądzie statki, które otrzymały wcześniej stosowne certyfikaty bezpieczeństwa, może uprawiać żeglugę na wyznaczonych akwenach żeglownych. Dla mniejszych i mało stabilnych jednostek żegluga może być ograniczona tylko do np.

jezior lub wód portowych i uzależniona od dogodnych warunków hydrometeorologicznych. Wiadomo, że w Gdańsku rejsy turystyczne w pobliżu Stoczni Remontowej odbywały się regularnie, nawet nocą. A przecież Stocznia Remontowa jest placem budowy! Osoba przebywająca na terenie stoczni musi uzyskać zgodę na wejście, powinna wcześniej ubrać się w odpowiedni strój ochronny, kask, buty robocze itp.

## Mówimy jednak o wodach opływających tereny stoczniowe...

Kanały żeglowne w pobliżu nabrzeży stoczniowych należy traktować analogicznie jak plac budowy. Nikt postronny nie powinien podchodzić lub podpływać do statków, na których wykonywane są prace stoczniowe, operacje ładunkowe lub manewry portowe, a w szczególności manewry cumownicze. Z relacji świadków wynika, że tuż przed nieszczęśliwym wypadkiem szyprowie holowników obsługujących statek podczas manewrów cumowniczych wielokrotnie ostrzegali mniejsze jednostki, w tym Galar Gdański przed nadmiernym zbliżaniem się do rufy holowników, wykonujących typowe manewry portowe. Nie posłuchano ich.

## Dlaczego?

Jak to się mówi, zawinił „czynniki ludzki”. Doszło tu do tragicznego w skutkach konfliktu interesów. Firma turystyczna stara się przypodobać pasażerom i często podpływa zbyt blisko dużych jednostek nawodnych stojących w porcie, nie zdając sobie sprawy z ogromu ryzyka. Również pasażerowie nie wiedzą, jak niebezpieczna jest ta atrakcja! Galary gdańskie to drewniane, płaskodenne jednostki o niewielkiej masie. Są bardzo niestabilne. Po umieszczeniu kilkunastu pasażerów na górnym pokładzie ich środek ciężkości znajduje się bardzo wysoko, co



Fot. Karchiwum prywatne

## Dr hab. inż. kpt. ż. w. Grzegorz Rutkowski jest profesorem Uniwersytetu Morskiego w Gdyni

zwiększa wywrotność. Dlatego galary mogą operować wyłącznie na spokojnych wodach wewnętrznych, czyli rzekach i jeziorach.

## To w jaki sposób dostały zgodę na pływanie w pobliżu stoczni?

Stocznia już w lipcu br. wniosowała, by armator nie organizował rejsów w jej bezpośrednim sąsiedztwie bądź na granicach stref produkcyjnych, gdyż stanowi to zagrożenie dla przewożonych osób. A armator zażądał uzasadnienia, dlaczego mówi się o braku bezpieczeństwa, skoro spełnione zostały wszystkie formalne warunki prowadzonej działalności gospodarczej.

## Właściciele galarów mogli zlekceważyć żądania stoczni?

Stocznia nie może zabronić rejsów. Armatora można porównać do firmy taksówkowej. Jeśli samochód jest sprawny, może wozić pasażerów. Jeżeli statek spełnia warunki statecznościowe, ma kartę bezpieczeństwa i odpowiednie wyposażenie, jest dopuszczony do żeglugi. Firma oficjalnie funkcjonowała, prowadziła działalność gospodarczą, odprowadzała podatki, miała wielu klientów. Kapitan Portu nie zajął przy tym jednoznacznego stanowiska, twierdząc, że pływanie w pobliżu nabrzeży

stoczniowych jest zarówno bezpieczne, jak i niebezpieczne.

## Nie rozumiem.

To zależy od okoliczności. Sytuacja nawigacyjna powinna być jednoznacznie oceniana w stosunku do wielu panujących czynników, m.in. hydrometeorologicznych. Ponadto Kapitan Portu zwykle wydaje decyzję, czy statek może wyjść z portu na otwarte morze lub wejść do portu. Tu jednak mamy nietypową sytuację, bo armator działał wyłącznie na terenie portu, a jego siedziba jest ulokowana w porcie. Kapitan Portu nie może zabronić prowadzenia działalności gospodarczej firmie zarejestrowanej w tym rejonie.

## Prawo jest to bezsilne?

Tak bym tego nie nazwał. Prawo do posiadania łódki i pływania nią nie oznacza, że można podpływać do innych jednostek stanowiących zagrożenie lub odwrotnie, stanowić dla nich zagrożenie. Trzeba stosować się do prawa drogi morskiej. Galar mógł uprawiać żeglugę, jednak bez podchodzenia na bliską odległość do jednostek, prowadzących operacje cumowniczo-manewrowe w porcie. Daleki też jestem od zakazu działania pozostałym armatom. To, że jakaś „taksówka wodna” nie przestrzega przepisów, nie oznacza, że trzeba wszystkim zabierać licencje. Z drugiej strony należy jednak poważnie potraktować pismo Stoczni Remontowej. Jeśli latem zarządca stoczni zgłaszał armatorowi, że pływanie w pobliżu statków, doków pływających, nabrzeży stoczniowych stanowi zagrożenie, można domniemywać, że wcześniej dochodziło do ryzykownych zachowań.

## Bezkarne?

Nikt nie nakładał za to kar finansowych dla armatora.