



Twitter | KM PSP Gdańsk

Dramat na Motławie. Dlaczego galary dostały zgode na pływanie w pobliżu stoczni?

GDAŃSK // Jeśli latem zarządca Stoczni Remontowej zgłaszał armatorowi, że pływanie jednostek z turystami w pobliżu statków, doków pływających, nabrzeży stoczniowych stanowi zagrożenie, można domniemywać, że już wcześniej dochodziło do ryzykownych zachowań – mówi po tragicznym wypadku galara na Kanale Kaszubskim dr hab. inż. kpt. ż.w. Grzegorz Rutkowski, profesor Uniwersytetu Morskiego w Gdyni.

Dorota Abramowicz // 11.10.2022 / 11:29

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

Wodnym „kodeksem ruchu” jest prawo drogi morskiej (collision regulations at sea), które dotyczy wszystkich jednostek pływających poruszających się po morzach i oceanach oraz wszystkich wodach wewnętrznych z nimi połączonych. Przepisami Międzynarodowego Prawa Drogi Morskiej objęte są zatem rzeki wpadające do morza, akweny z nim połączone, wszystkie akweny portowe, jeziora otwarte oraz wszelkie zalewy i kanały żeglowne, w tym również wody Motławy i Zalewu Wiślanego. W praktyce normy prawne obejmują każdą jednostkę pływającą, w tym również: łodzie rybackie, żaglówki, jachty motorowe, holowniki, barki, a nawet małe łodzie wiosłowe, które uprawiają żeglugę po morzach otwartych lub wodach wewnętrznych z nim połączonych. 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.

PRZECZYTAJ TEŻ: 19-letni sternik po tragedii galara nie trafi do aresztu

Kto wydaje zgodę na rejsy z turystami?

Armator, który założył działalność gospodarczą, zarejestrował w sądzie statki, które otrzymały wcześniej stosowne certyfikaty bezpieczeństwa (wydawane zwykle przez towarzystwa klasyfikacyjne, za zgodą administracji morskiej, w imieniu państwa bandery), może uprawiać żeglugę na wyznaczonych akwenach żeglownych. Dla mniejszych i mało stabilnych jednostek żegluga może być ograniczona tylko do np. jezior lub wód portowych, oraz 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 i/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 w ostatnią sobotę, tuż przed tym nieszczęśliwym wypadkiem, szyprowie holowników obsługujących statek podczas manewrów cumowniczych wielokrotnie ostrzegali inne mniejsze jednostki, w tym wspomniany już wcześniej mały statek turystyczny Galar Gdański, przed nadmiernym zbliżaniem się do rufy holowników, które wykonywały wówczas typowe manewry portowe. Nie posłuchano ich.

Dlaczego?

Jak to się mówi, zawinił „czynnik 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 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?

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

Dlaczego właściciele galarów zlekceważyli żądania stoczni?

Stocznia nie może nikomu 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 bardzo dużo klientów. Kapitan portu nie zajął przy tym jednoznacznego stanowiska, twierdząc, że pływanie w pobliżu nabrzeży stoczniowych jest zarówno bezpieczne, jak i niebezpieczne.

PRZECZYTAJ TEŻ: **Tragiczny wypadek łodzi w Gdańsku. Są zarzuty dla 19-letniego sternika**

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.

Czy nie jest to bezsilność prawna?

Tak bym tego nie nazwał. Prawo do posiadania łódki i pływania nią po Kanale Elbląskim czy Zalewie Wiślanym 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 NIE MIAŁ PRAWA PODCHODZIĆ NA BLISKĄ ODLEGŁOŚĆ DO INNYCH JEDNOSTEK PROWADZĄCYCH OPERACJE CUMOWNICZO-MANEWROWE W PORCIE.

Daleki też jestem od wprowadzania zakazów działania wobec pozostałych armatorów. To, że jakaś „taksówka wodna” nie przestrzega przepisów, nie oznacza, że trzeba wszystkim zabierać licencje. Z drugiej strony, należy 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 już wcześniej dochodziło do ryzykownych zachowań.

PRZECZYTAJ TEŻ: 14 osób wpadło do Motławy w Gdańsku, po tym jak przewróciła się łódź! Trzy osoby nie żyją
Bezkarne?

Nikt nie nakładał za to kar finansowych na armatora.



WESPRZYJ NAS,

aby mieć wybór, alternatywę i dostęp do obiektywnej, wiarygodnej i rzetelnej informacji.

BEZ PROPAGANDY

Zawsze Pomorze NIEZALEŻNY TYGODNIK I PORTAL REGIONALNY

ZAPRENUMERUJ E-WYDANIE

Zaprenumeruj