



PKBWM

PAŃSTWOWA KOMISJA BADANIA
WYPADKÓW MORSKICH

RAPORT KOŃCOWY

34/15

bardzo poważny wypadek morski

JACHT ŻAGLOWY QUARK

wypadnięcie za burtę i utonięcie kapitana
na Zatoce Pomorskiej w dniu 11 sierpnia 2015 r.

Kwiecień 2017



Badanie bardzo poważnego wypadku jachtu żaglowego QUARK prowadzone było na podstawie ustawy z dnia 31 sierpnia 2012 r. o Państwowej Komisji Badania Wypadków Morskich (Dz. U. z 2012 r. poz. 1068 oraz z 2015 r. poz. 1320) oraz uzgodnionych w ramach Międzynarodowej Organizacji Morskiej (IMO) norm, standardów i zalecanych metod postępowania, wiążących Rzeczpospolitą Polską.

Zgodnie z przepisami wyżej wymienionej ustawy celem badania wypadku lub incydentu morskiego jest ustalenie okoliczności i przyczyn jego wystąpienia dla zapobiegania wypadkom i incydentom morskim w przyszłości oraz poprawy stanu bezpieczeństwa morskiego.

Państwowa Komisja Badania Wypadków Morskich nie rozstrzyga w prowadzonym przez siebie badaniu o winie lub odpowiedzialności osób uczestniczących w wypadku lub incydencie morskim.

Niniejszy raport nie może stanowić dowodu w postępowaniu karnym albo innym postępowaniu mającym na celu ustalenie winy lub odpowiedzialności za spowodowanie wypadku, którego raport dotyczy (art. 40 ust. 2 ustawy o PKBWM).

Państwowa Komisja Badania Wypadków Morskich

ul. Chałubińskiego 4/6, 00-928 Warszawa

tel. +48 22 630 19 05, tel. kom. +48 664 987 987

e-mail: pkbwm@mgm.gov.pl

www.pkbwm.gov.pl



Spis treści

str.

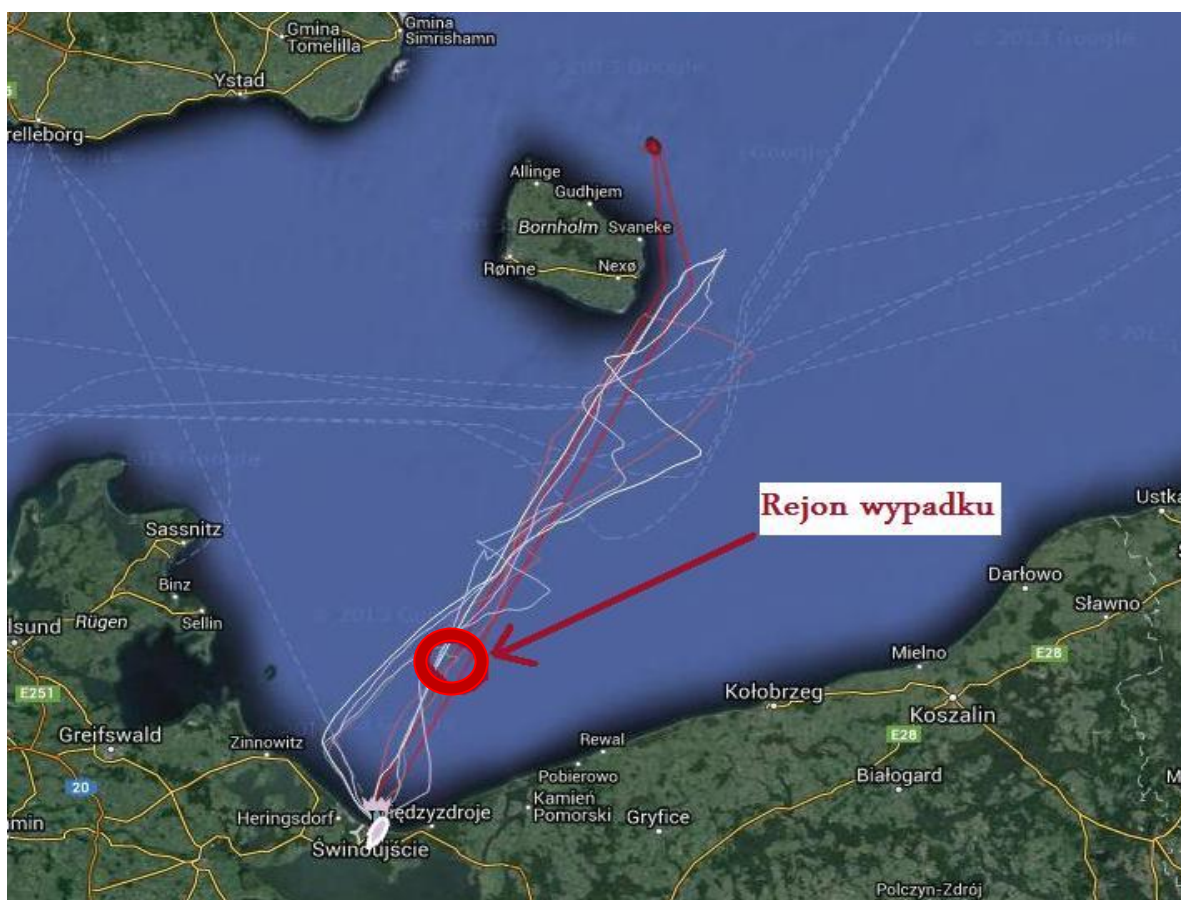
1. Fakty	3
2. Informacje ogólne	4
2.1. Dane jachtu	4
2.2. Informacje o podróży jachtu	5
2.3. Informacje o wypadku morskim	5
2.4. Informacje o zaangażowanych podmiotach z lądu i działaniach ratowniczych	6
3. Opis okoliczności wypadku morskiego	7
3.1. Przebieg rejsu	7
4. Analiza i uwagi dotyczące czynników, które przyczyniły się do wypadku morskiego z uwzględnieniem wyników badań i ekspertyz	10
4.1. Jacht „Quark” i przygotowania do rejsu	11
4.2. Kwalifikacje kapitana	16
4.3. Warunki hydrometeorologiczne	16
4.4. Czynniki mechaniczne	17
4.5. Czynniki ludzkie (błędy i zaniechania)	18
4.6. Czynniki organizacyjne	19
5. Opis wyników przeprowadzonego badania, w tym identyfikacja kwestii dotyczących bezpieczeństwa i wniosków wynikających z badania	23
6. Spis rysunków	25
7. Spis zdjęć	26
8. Wykaz stosowanych terminów technicznych i skrótów	26
9. Źródła informacji	26
10. Skład zespołu badającego wypadek	27
Aneks	28
Załączniki	33

1. Fakty

Pięciometrowy sklejkowy jacht „Quark” typu „Setka” wystartował w dniu 11 sierpnia 2015 r. o godzinie 12:00 ze Świnoujścia z jednoosobową załogą w imprezie żeglarskiej „Puchar Poloneza” (oficjalna nazwa: *Baltic Polonez Cup Race 2015*) z zamiarem okrążenia duńskiej wyspy Christiansø i powrotu do Świnoujścia.

Jacht, podobnie jak wszystkie startujące w imprezie jednostki, był wyposażony w urządzenie pozwalające na śledzenie w Internecie jego drogi. Około godziny 23:00 osoby obserwujące pozycje jachtów zauważyły, że znajdujący się wówczas około 22 Mm od Świnoujścia „Quark” zawrócił. Przyjęto, że na pokładzie wystąpiła awaria uniemożliwiająca dalszy udział w wyścigu. Jacht znajdował się wówczas poza zasięgiem telefonii komórkowej i nie podjęto żadnych działań.

Następnego dnia około godz. 16:00 kibicujący jachtom typu „Setka” ich konstruktor, po wcześniejszych nieudanych próbach kontaktu z „Quarkiem”, połączył się telefonicznie z kapitanem jachtu „Giga”, który wracał do Świnoujścia po wycofaniu się z wyścigu i poprosił



Rysunek 1. Trasa zawodów, ślady drogi jachtów typu „Setka” i rejon wypadku



o podpłynięcie do „Quarka” i sprawdzenie co się stało. Jacht „Giga” skierował się na odległą o około 6 Mm od Świnoujścia pozycję „Quarka” i o godz. 17:24 dotarł na miejsce. „Quark” dryfował pod żaglami. Jego maszt chwiał się przy przechyłach. Przy burcie jachtu w wodzie, znajdowało się ciało nie dającego oznak życia kapitana, ubranego w napompowaną kamizelkę ratunkową, przypięte do jachtu szelkami bezpieczeństwa.

Kapitan jachtu „Giga” przekazał na ląd informacje o stanie jachtu „Quark” – telefonicznie do konstruktora „Setek” i drogą radiową (UKF) do stacji brzegowej Witowo Radio.

Powiadomiona o wypadku Służba SAR wysłała na miejsce zdarzenia łódź ratowniczą „R-2” ze statku „Passat”. Łódź podjęła ciało kapitana „Quarka” i przetransportowała je do Świnoujścia. Uszkodzony jacht został przeholowany do Świnoujścia przez motorówkę wysłaną przez Koordynatora imprezy.

Po odebraniu wiadomości o wypadku pozostali uczestnicy startujący na jachtach typu „Setka” wycofali się z zawodów.

2. Informacje ogólne

2.1. Dane jachtu

Nazwa:	Quark
Bandera:	polska
Właściciel (armator):	Tomasz Turski
Instytucja klasyfikacyjna:	jacht nie był klasyfikowany
Typ jachtu:	Setka A
Sygnal rozpoznawczy:	SPS 3285
Rok budowy:	2015
Moc maszyn:	jacht bez silnika
Szerokość:	2,20 m
Długość całkowita:	5 m
Materiał, z jakiego jest zbudowany kadłub:	drewno (sklejka)
Minimalna obsada załogowa:	nie określono



Zdjęcie nr 1. Jacht „Quark” na starcie (autor zdjęcia nieznany)

2.2. Informacje o podróży jachtu

Porty zawinięcia w czasie podróży:	Świnoujście
Port przeznaczenia:	Świnoujście
Rodzaj żeglugi:	rekreacyjna
Informacja o załodze:	1 osoba

2.3. Informacje o wypadku morskim

Rodzaj:	bardzo poważny wypadek morski
Prawdopodobna data i czas zdarzenia:	11.08.2015 r. około godz. 23:00



Pozycja geograficzna w czasie zdarzenia:	$\varphi = 54^{\circ} 16' N$; $\lambda = 014^{\circ} 32' E$
Rejon geograficzny zajścia zdarzenia:	Zatoka Pomorska
Charakter akwenu:	zatoka
Pogoda w trakcie zdarzenia:	wiatr NE 3 – 4° B, stan morza 3
Skutki wypadku dla jachtu:	wygięte okucie podmasztowe, uszkodzone poszycie pokładu w miejscu wyrwania śrub mocujących okucie
Skutki wypadku dla ludzi:	utonięcie kapitana

2.4. Informacje o zaangażowanych podmiotach z lądu i działaniach ratowniczych

W dniu 12 sierpnia 2015 r. o godz. 17:24 MPCK Świnoujście odebrało powiadomienie o wypadku od konstruktora jachtu „Quark”, który śledził wyścigi i był w kontakcie telefonicznym ze znajdującym się w pobliżu jachtu „Quark” kapitanem jachtu „Giga”.

Podana w powiadomieniu pozycja $\varphi = 54.01688 N$, $\lambda = 14.3462 E$ (w postaci używanej w urządzeniu GPS jachtu „Giga”, odczytana przez kapitana jachtu) nie została poprawnie odebrana, gdyż współrzędne geograficzne zostały wyrażone w dziesiętnych częściach stopni. Podany ciąg cyfr zinterpretowano w MPCK zgodnie z procedurami GMDSS jako $\varphi = 54^{\circ} 01,688' N$ oraz $\lambda = 014^{\circ} 34,62' E$.

O godz. 17:28 z odległego o 6 Mm Dziwnowa do akcji został skierowany statek ratowniczy „Cyklon”. Po 7 minutach pozycja została skorygowana przez MRCK Gdynia, gdzie na podstawie dostępnych w Internecie pozycji jednostek uczestniczących w zawodach stwierdzono, że aktualne współrzędne pozycji jachtu „Quark” wynoszą $\varphi = 54^{\circ} 00,59' N$ i $\lambda = 014^{\circ} 20,67' E$, a więc wskazują na miejsce leżące bliżej Świnoujścia.

Statek ratowniczy „Cyklon” zawrócił do Dziwnowa, a do jachtu „Quark” udała się o godz. 17:38 łódź ratownicza „R-2” z bazującego w Świnoujściu statku ratowniczego „Pasat”.

O godz. 18:06 ratownicy z łodzi „R-2” podjęli z wody nie dającego oznak życia kapitana „Quarka” i po pół godzinie przekazali go na kei w Świnoujściu oczekującemu tam zespołowi ratownictwa medycznego. Prowadzona w trakcie akcji reanimacja nie dała rezultatu. Lekarz stwierdził zgon kapitana.

Uszkodzony jacht został przeholowany do Świnoujścia przez motorówkę wysłaną przez Koordynatora imprezy. W trakcie holowania chwiejący się maszt całkowicie runął.

3. Opis okoliczności wypadku morskiego

3.1. Przebieg rejsu

Instrukcja żeglugi regat¹ (załącznik nr 4) przewidywała wyjście jachtów ze Świnoujścia, dotarcie do wyspy Christiansø, okrążenie jej od północy i powrót do Świnoujścia.

Po starcie pięć „Setek” popłynęło na północny-zachód, wzdłuż wyspy Uznam, w oczekiwaniu na zmianę wiatru. Po zmianie kierunku wiatru, jachty wykonały zwrot na północny-wschód i popłynęły prostopadle do wybrzeża Uznam, oddalając się od brzegu.

Początkowo „Quark” gonił prowadzącą dwójkę, oddalając się od pozostałych dwóch jachtów. Wkrótce jednak jacht „Mona”, który był z tyłu, zbliżył się do „Quarka”, który zaczął żeglować wolniej i pełniej z łopoczącym fokiem, w którym poluzował się lik przedni.



Zdjęcie nr 2. Zdjęcie jachtu „Quark” z godz. 17:10 w dniu 11.08.2015 r. (fot. B. Czarciński)

¹ Określenie „regaty” Komisja używa w powszechnym rozumieniu tego słowa, oznaczającego wyścigi jachtów lub łodzi żaglowych. W dokumentach organizacyjnych imprezy wyścigi określane są jako „impreza żeglarska”, tym niemniej dokumenty zamiennie posługują się terminem „regaty” – patrz załączniki: nr 1 (zrzut ekranu oficjalnej strony internetowej zawodów z 2015 r. przedstawiający harmonogram XVI Regat Poloneza), nr 3 (porządek regat), nr 4 (www.regaty-poloneza.pl) oraz nr 5 (*Regatta Comission*) (pisownia oryginalna).

Na pokładzie „Quarka” nie było widać nikogo. Kapitan jachtu „Mona” podpłynął bliżej i wywołał kapitana „Quarka” na pokład. Ten wyszedł ubrany w sztormiak i kamizelkę ratunkową. Dał znak, że „wszystko jest OK” i nie potrzebuje pomocy, po czym wrócił do kabiny².

Po godz. 22:00 jacht wykonał kilka zwrotów w odstępach 30-60 minut i następnie zaczął posuwać się (najprawdopodobniej dryfować) z szybkością około 1 w kierunku Świnoujścia. Jacht dryfował w ten sposób przez całą noc, aż do popołudnia następnego dnia, co obserwowano na lądzie dzięki stale widocznemu w Internecie obrazowi trackingu³.



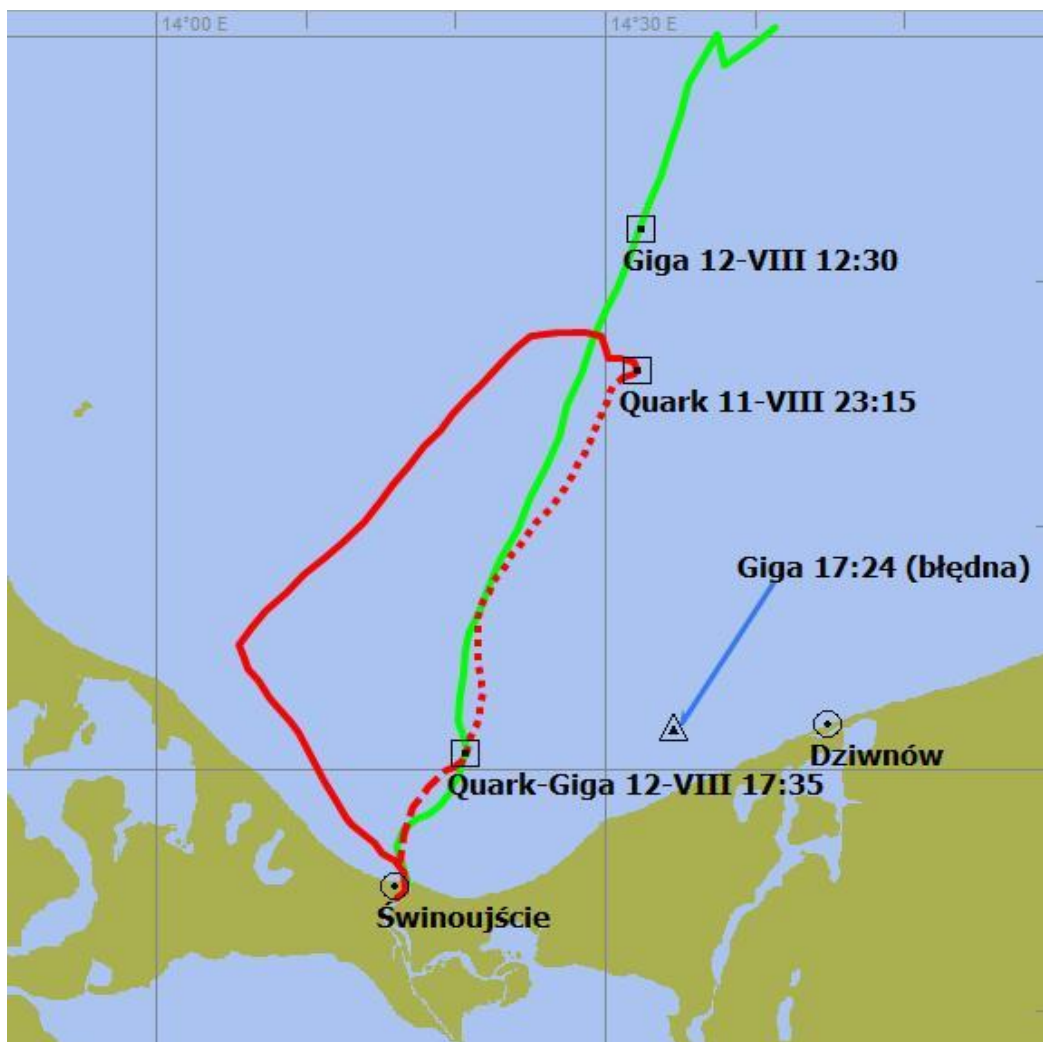
Rysunek 2. Ślad żeglugi, dryfu i holowania jachtu „Quark”

² „Quark” nadal płynął pod samosterem, efektywnie pełnym beidewindem lewego halsu, zapewne prawie aż do godz. 21 (wniosek z trackingu). Kiedy znaleziono jacht następnego dnia, fok był już prawidłowo zamocowany.

³ Do śledzenia pozycji jachtu służyło urządzenie YB (yellowbrick) korzystające z sieci Iridium, wyposażone w odbiornik GPS. Śledząca przebieg regat i zaniepokojona brakiem kontaktu z jachtem „Quark” córka kapitana jachtu skontaktowała się w dniu 12 sierpnia 2015 r. około godz. 10:00 z Koordynatorem imprezy i wyraziła swoje obawy co do sytuacji na jachcie. Koordynator uspokajał ją, twierdząc, że takie sytuacje się zdarzają i nie powinna się tym przejmować.

W dniu 12 sierpnia 2015 r. po godz. 16:00 w zasięgu telefonii komórkowej znalazł się jacht „Giga”, który wracał do portu po wycofaniu się z regat. Obserwujący tracking konstruktor „Setek” poprosił „Gigę” o podpłynięcie do „Quarka” w celu oceny sytuacji. Wcześniej próbował zadzwonić do innego jachtu, który także wszedł w zasięg GSM, ale ten nie odebrał połączenia (ruch innych jednostek z tego okresu pokazano w załączniku nr 6).

Zbliżając się do „Quarka” kapitan jachtu „Giga” przez telefon komórkowy na bieżąco relacjonował konstruktorowi, że widzi prawą burtę dryfującego jachtu oraz przypiętego do jachtu żeglarza znajdującego się częściowo w wodzie, bez oznak życia. Prawoburtowa wanta „Quarka” była luźna i maszt chwiał się z burty na burtę w miarę przechyłów jachtu na fali.



Rysunek 3. Spotkanie jachtów „Giga” i „Quark” około godz. 17:35 w dniu 12.08.2015

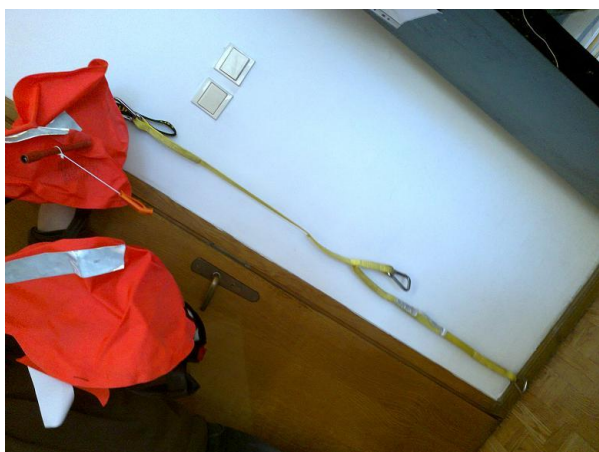
Po odebraniu tej relacji konstruktor „Setek” jako pierwszy zawiadomił telefonicznie o wypadku Służbę SAR. Kapitan jachtu „Giga” został poproszony o pozostawienie „Quarka” i kontynuowanie żeglугi do portu w Świnoujściu.

Wysłana ze Świnoujścia łódź ratownicza „R-2” odnalazła jacht, który dryfował z postawionymi żaglami. Samoster wiatrowy i żagle były ustawione na kurs ostro na wiatr lewego halsu. Znajdujące się w wodzie ciało kapitana było przypięte przed masztem szelkami bezpieczeństwa do dodatkowej liny (nie stalowej i nie typowej lifeliny) rozpiętej na pokładzie między dziobem a kokpitem. Radiotelefon stacjonarny UKF był włączony na kanale 7. Leżący w kabinie telefon komórkowy GSM był wyłączony.

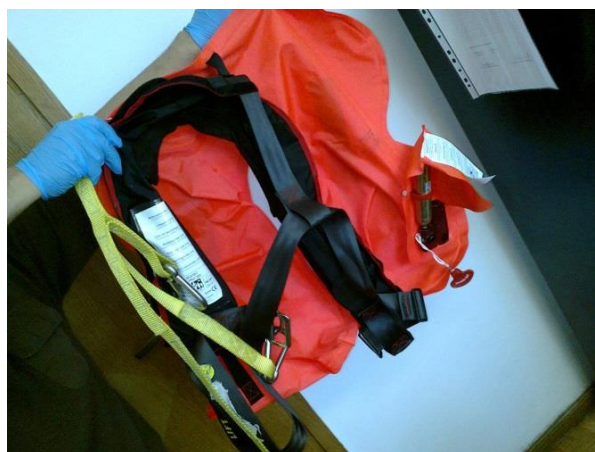
4. Analiza i uwagi dotyczące czynników, które przyczyniły się do wypadku morskiego z uwzględnieniem wyników badań i ekspertyz

Komisja wysłuchała relacji ratowników, którzy odnaleźli dryfujący jacht i podjęli ciało kapitana z wody. Ratownicy zwrócili uwagę, że ciało było przypięte do jachtu za pomocą szelek wpiętych w miękką linę bezpieczeństwa biegnącą od dziobu do krawędzi kokpitu. Lina była znacznie dłuższa i jej nadmiar zwisał i leżał w kokpicie⁴. Szelki bezpieczeństwa były produkcji fabrycznej, zintegrowane z kamizelką ratunkową, z wąsem o standardowej długości około 1,5 m między skrajnymi karabińczykami. Środkowy karabińczyk nie był użyty.

Kamizelka nie była wyposażona w pas kroczy. Nie miała też lampki sygnalizacyjnej, choć plan rejsu zakładał żeglugę całodobową. Ciało kapitana było częściowo wysunięte z kamizelki tak, że głowa znajdowała się pod wodą.



Zdjęcie nr 3. Wąsy szelek bezpieczeństwa



Zdjęcie nr 4. Kamizelka 275N

⁴ Żeglarz mógł wpiąć się w tę linę przed opuszczeniem kokpitu i wyjściem na pokład dziobowy.



Kapitan ubrany był lekko i nie miał na nogach obuwia. Para sportowych butów znajdowała się w kabinie. Ubiór kapitana wskazywał, że odpoczywając w kabinie nie przewidywał stałej gotowości i wyszedł na pokład w pośpiechu.

Prawoburtowa wanta jachtu nie była zamocowana do kadłuba, gdyż ściągacz uległ całkowicie rozkręceniu i jego elementy rozłączyły się. Ściągacz, wanta ani podwiesz nie były uszkodzone. Maszt jachtu był częściowo wyrwany z mocowania w pięcie i chwiał się z burty na burtę, podtrzymywany sztagiem, lewoburtową wantą i likiem wybranego na prawej burcie fokżagla.

Komisja uznała za prawdopodobne, że żeglarz wypadł za burtę w trakcie usuwania awarii takielunku lub w czasie dokonywania innej pilnej czynności na dziobie i nie był w stanie, pomimo tego, że był sprawny fizycznie, wdrapać się z powrotem na pokład z powodu dużej wysokości wolnej burty w części dziobowej jachtu i wyczerpania.

W tej części kadłuba krawędź pokładu nie dawała żadnych możliwości uchwycenia się ręką, na tyle pewnego, aby wydostać się z wody. Z kolei przejście do pawęży jachtu, gdzie żeglarz mógł ewentualnie znaleźć więcej punktów podparcia, wymagało wypięcia szelek bezpieczeństwa, gdyż tymczasowa lifelina sięgała jedynie do przedniej krawędzi kokpitu.

W usiłowaniu wciągnięcia się na pokład z pewnością przeszkadzała kapitanowi napompowana kamizelka ratunkowa o dużej wyporności.

W badaniu sądowo-lekarskim stwierdzono śmierć kapitana jachtu w wyniku utonięcia. Zauważone ogniska wysychania i otarcia naskórka na głowie i twarzy nie wskazywały na doznanie silniejszych urazów mechanicznych.

4.1. Jacht „Quark” i przygotowania do rejsu

Jacht „Quark” został własnoręcznie zbudowany przez jego armatora i przyszłego kapitana, który w dniu 12 sierpnia 2015 r. poniósł śmierć w wypadku badanym przez Komisję. Jacht został zbudowany na podstawie przewidzianych do konstrukcji amatorskiej planów jachtu typu „Setka”. Jachty tego typu, pomimo niewielkich rozmiarów, kilkakrotnie pomyślnie odbyły rejsy trans-oceaniczne z jedno- i dwuosobowymi załogami.

Jacht „Quark”, był budowany z myślą o przyszłym udziale w samotnych regatach „*Setką przez Atlantyk 2016*”. Samodzielną budowę armator rozpoczął pod koniec marca 2015 r. Prace prowadził bardzo starannie, konsultując się wielokrotnie z konstruktorem. Odbывało się to w jego czasie wolnym, po pracy zawodowej, którą wykonywał jako inżynier elektryk.

Ostatni tydzień przed wodowaniem i wypłynięciem na regaty o „Puchar Poloneza 2015” armator w całości poświęcił na budowę jachtu.



Zdjęcie nr 5. Jacht „Quark” na lądzie po wypadku; październik 2015 r.

Rejs Świnoujście – Christansø – Świnoujście (bez zawijania do Christansø) był pierwszym rejsiem tej jednostki, która wtedy po raz pierwszy została zwodowana. Podobnie jak kilku innych budowniczych „Setek”, armator prowadził blog internetowy, publikując zdjęcia i informacje o postępach budowy.

Dalekosiężnym celem armatora było odbycie samotnego rejsu przez Atlantyk w ramach grupowej imprezy regatowej w 2016 r., a zgłoszenie do udziału w regatach o „Puchar Poloneza 2015” miało być dodatkową motywacją do zwiększenia intensywności prac i przyspieszenia rozpoczęcia pływów morskich, tak aby osiągnąć gotowość do rejsu oceanicznego planowanego w następnym roku.

W kwietniu 2015 r., na 100 dni przed startem do „Pucharu Poloneza”, gotowy był dopiero surowy zład kadłuba „Quarka” z oblamowanymi połączeniami dna, obła i burt. Armator musiał wkładać coraz większy wysiłek w budowę jachtu, aby zdążyć z pracami na



wyznaczony przez siebie termin. Często, w późnych godzinach nocnych, dokumentował na swoim blogu internetowym postępy prowadzonych prac.

Wszystkie jachty typu „Setka” są budowane na podstawie takich samych planów. Pierwotna konstrukcja jachtu pochodzi z 1986 r. Jacht „Quark” budowany był w oparciu o plany z 2012 r., które były nieznacznie zmodyfikowane w stosunku do pierwotnej wersji (wyplaszczona rufa, pionowa dziobnica, szersza głowica grota).

Stateczność jachtu typu „Setka” obliczał jego konstruktor. Ale ani jacht, ani plany, w oparciu o które był budowany, nie były badane pod względem zgodności z formalnymi wymogami norm konstrukcyjnych zawartymi w dyrektywie RCD⁵, przepisach PRS lub PZŻ. Do projektowania jachtów, także w ramach działalności gospodarczej, nie są wymagane żadne uprawnienia⁶.

Elementy konstrukcji kadłuba jachtu, jego balastu i steru były mocniejsze, niż przewidują założenia dla jachtu tej wielkości. Jedynie śruby M10 używane do mocowania okuć steru zostały zastąpione tymczasowo śrubami ocynkowanymi. Instalacje elektryczne i antenowe jachtu były wykonane pośpiesznie i nie były odporne na warunki morskie.

Jacht nie był wyposażony w reflektor radarowy, chociaż trasa rejsu przewidywała przecinanie uczęszczanych szlaków żeglugowych i łowisk rybackich, także w porze nocnej.

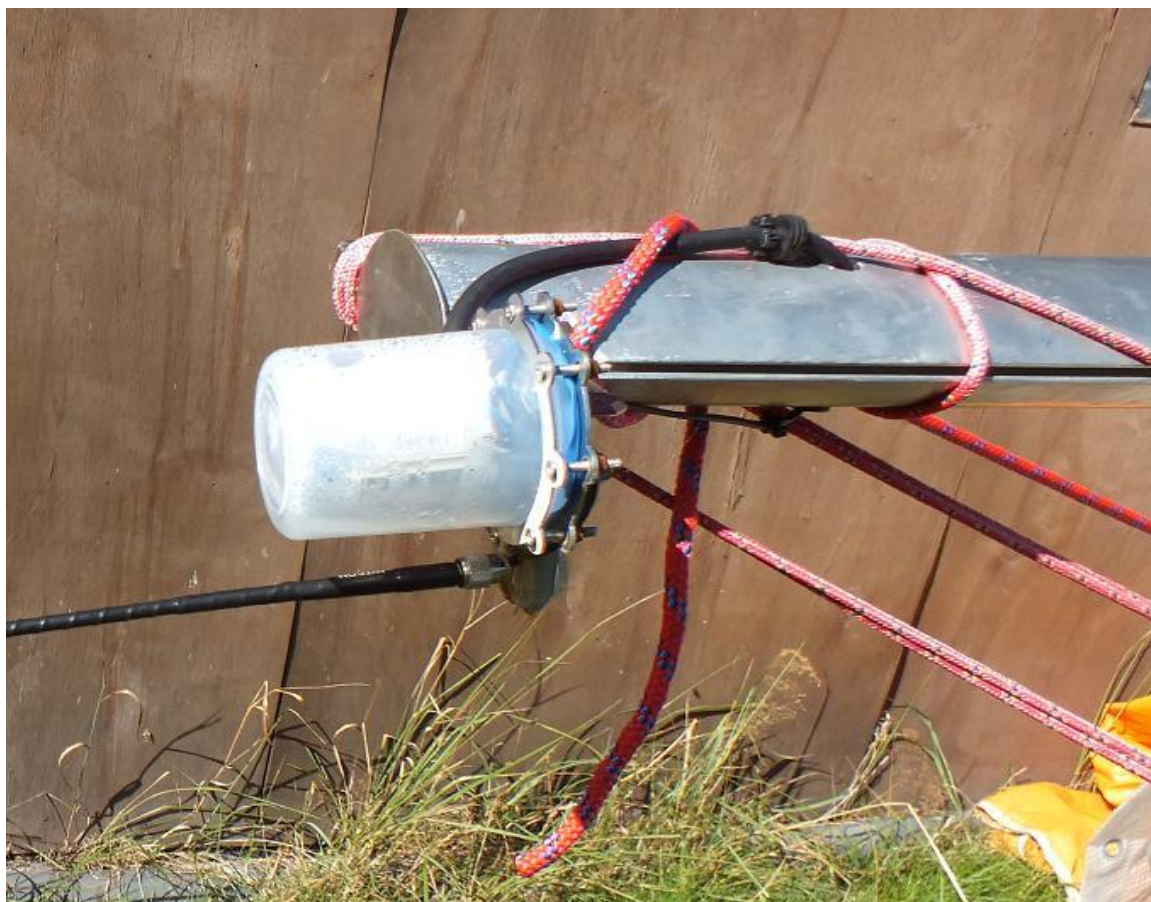
Wyposażenie jachtu w światła nawigacyjne składało się z pojedynczej lampy LED na topie masztu (zdjęcie nr 3), świecącej białym światłem dookoła widnokregu⁷. Światło wykonane zostało w amatorski sposób⁸.

⁵ Dyrektywa 94/25/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 16 czerwca 1994 r. w sprawie zbliżenia przepisów ustawowych, wykonawczych i administracyjnych Państw Członkowskich odnoszących się do rekreacyjnych jednostek pływających (Dz. Urz. WE L 164/15). Dyrektywa ta została zastąpiona Dyrektywą Parlamentu Europejskiego i Rady 2013/53/UE z dnia 20 listopada 2013 r. w sprawie rekreacyjnych jednostek pływających i skuterów wodnych i uchylającą dyrektywę 94/25/WE (Dz. Urz. UE L 354/90 z 28.12.2013 str. 90).

⁶ Wymagania bezpieczeństwa w zakresie stanu technicznego jachtu morskiego, w tym m.in. konstrukcji kadłuba, wyposażenia, osprzętu żaglowego, masztów i olinowania, stateczności, pływalności i niezatapialności, a także wolnej burty określone są w Rozporządzeniu Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 28 lutego 2012 r. w sprawie bezpiecznego uprawiania żeglugi przez jachty morskie (t.j. Dz. U. z 2016 r. poz. 1557), ale rozporządzenie to wyłącza ze swojego zakresu jachty regatowe (rozumiane jako jachty morskie przeznaczone wyłącznie do regat i zawodów sportowych, posiadające klasę regatową i ważny certyfikat wydany przez polski związek sportowy, uczestniczące w treningach lub regatach na wodach morskich) oraz jachty rekreacyjne o długości do 15 m, które dobrowolnie nie poddały się inspekcji. To oznacza praktycznie, że nie ma w Polsce formalnych wymagań dotyczących konstrukcji, ani wyposażenia takich jachtów, jak „Quark”.

⁷ Przepisy COLREG dopuszczają wprawdzie 25, które reguluje noszenie świateł przez statki żaglowe i wiosłowe, możliwość posiadania przez statek żaglowy o długości do 7 m latarni z jednym białym światłem, które powinno być okazywane odpowiednio wcześniej w celu zapobiegnięcia kolizji. COLREG 25 (d)(i).

⁸ Mimo, że zastosowanie amatorsko wykonanego światła topowego LED (jedyne światła nawigacyjne, jaki niósł „Quark”) nie miało wpływu na wypadek, Komisja zwraca uwagę, że tak istotny element bezpieczeństwa wymaga oceny pod wieloma względami technicznymi, w tym szczelności obudowy, trwałości barwy światła, a także kompatybilności elektromagnetycznej.



Zdjęcie nr 6. Top masztu; światło i przejście kabla anteny

Wymienione wyżej szczegóły mogą świadczyć o świadomym obniżaniu przez armatora budującego jacht jakości wykonania i wyposażenia jachtu w miarę zbliżania się terminu regat.

W przeddzień regat, w trakcie taklowania jachtu, okazało się, że przygotowane na wymiar olinowanie stałe ma niewłaściwą długość (zbyt długie wanty). Konieczność tymczasowego dopasowania okuć sprawiła, że wobec sztywno wyznaczonego terminu startu kapitanowi zabrakło czasu na zabezpieczenie ściąagaczy oraz zaopatrzenie jachtu w inne elementy związane z bezpieczeństwem załogi, takie jak powierzchnie przeciwpoślizgowe oraz punkty zaczepu uprzęży bezpieczeństwa.

Na jachcie nie było wielu elementów składających się na system bezpieczeństwa, takich na przykład jak listwy na krawędziach pokładu, handrelingi, relingi i kosze, służące do umożliwienia bezpiecznego poruszania się po pokładzie jachtu na przykład na czworakach. Same handrelingi były gotowe i znajdowały się na jachcie, ale kapitanowi nie wystarczyło już czasu na przykręcenie ich na pokładzie (zdjęcie nr 7). Kosz był zamówiony, ale jeszcze nie dostarczony. Jacht nie był wyposażony w toaletę.



Zdjęcie nr 7. Prawa burta i bakdek jachtu „Quark”

W przeddzień regat konstruktor jachtu pomógł armatorowi postawić maszt. Widząc wspomniane braki i niedociągnięcia zwrócił na nie uwagę armatorowi. Po starcie do regat, po wyjściu z portu, w czasie rozmowy telefonicznej kapitan jachtu uspokajał konstruktora twierdząc, że jest wpięty szelkami i czuje się bezpiecznie, a samoster wiatrowy działa dobrze.

Zdaniem konstruktora wyjście przez armatora w rejs tak przygotowanym jachtem odbiegało od wzorcowych doświadczeń z poprzednich rejsów „Setek”, ale nie odbiegało od doświadczeń innych żeglarzy, nawet tych, którzy odbywali rejsy oceaniczne na bardzo małych jednostkach. Na podstawie własnych doświadczeń oraz znanych w środowisku żeglarskim relacji z rejsów oceanicznych na bardzo małych łodziach, konstruktor jachtu zauważył, że szelki i lina bezpieczeństwa były najważniejszym i najczęściej jedynym środkiem zabezpieczającym żeglarzy⁹.

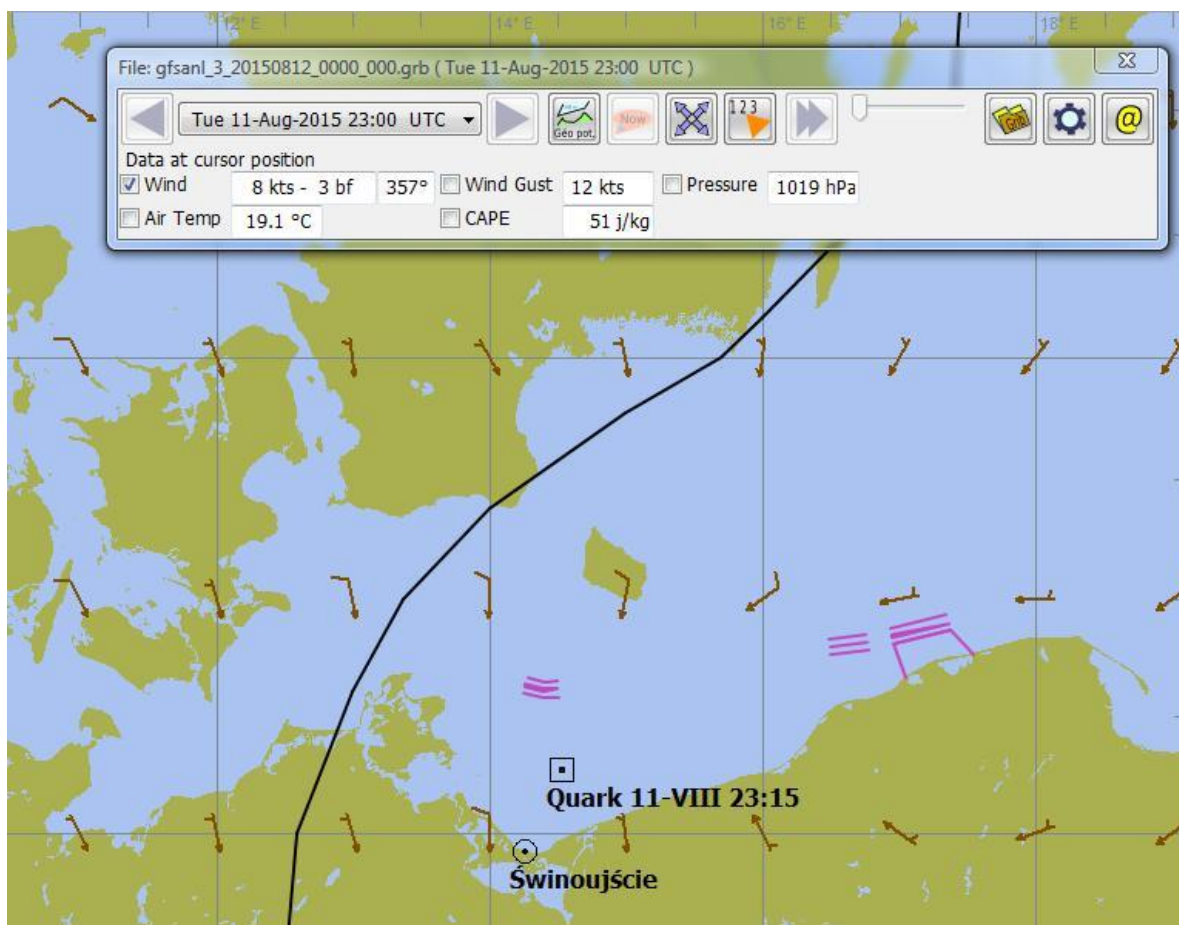
⁹ Porównywanie jachtu „Quark” do „Acrohc Australis” (Serge Testa, wokółziemski rejs 1984 –1987), nie posiadającego koszy i relingów nie jest właściwe, gdyż jednostka ta (o długości 3,6 m) jest znacznie mniejsza od „Setki” i nie ma dużej, niezabudowanej powierzchni pokładu dziobowego. Obecnie znaczna część, o ile nie większość, małych jachtów (o długości 5 do 6 m) uprawiających żeglugę pełnomorską jest wyposażona w sztormrelingi i kosze. W porównaniu do innych „Setek” (np. „Skwarek”, „Lilla My”, „Atom”) braki wyposażenia „Quarka” były wyraźnie widoczne, podobnie zresztą jak jachtu „Giga”.

4.2. Kwalifikacje kapitana

Kapitan jachtu „Quark” miał stopień jachtowego sternika morskiego, uzyskany po tygodniowym kursie odbytym 3 miesiące przed wypadkiem. Żeglarz miał też ograniczone świadectwo operatora UKF. Jego poprzednie doświadczenie morskie, ani regatowe nie jest znane. Komisja ustaliła też, że kapitan wykupił rejs na dużym żaglowcu w celu nabrania doświadczenia morskiego. Jacht „Quark” był jego pierwszą jednostką. Żeglarz ogólnie był wysportowany i sprawny, wykonywał na co dzień prace elektryczne na wysokich konstrukcjach, takich jak kominy, wieże itp.

4.3. Warunki hydrometeorologiczne

Około północy z 11 na 12 sierpnia 2015 r. w rejonie wypadku wiał wiatr o sile 3° B. Według analizy danych GFS z systemu NOMADS prędkość wiatru wynosiła 8 w, a poddmuchy nie przekraczały 12 w.



Rysunek 4. Warunki wiatrowe w przybliżonym czasie wypadku



4.4. Czynniki mechaniczne

Komisja uznała, że jednym z czynników mechanicznych, który przyczynił się do zaistnienia wypadku był brak wyposażenia pokładowego zabezpieczającego przed wypadnięciem za burtę oraz ułatwiającego powrót na pokład w razie wypadnięcia.

Obszerny, gładki pokład w części dziobowej jachtu oprócz knagi cumowniczej nie posiadał żadnych uchwytów, ani punktów oparcia. Nie był pokryty powłoką przeciwpoślizgową. Krawędzie burt nie były zaopatrzone w listwy zabezpieczające. Wysoka wolna burta uniemożliwiała sięgnięcie do jakiegokolwiek – oprócz wanty mocowanej do podwiesi na burcie – stałego elementu osprzętu. W pobliżu dziobu, nawet trzymając podwiesz wantową, byłoby trudno wciągnąć się na pokład. Zabezpieczenie żeglarza w tym wypadku stanowiła lina z tworzywa sztucznego rozpięta na pokładzie w pobliżu osi kadłuba, sięgająca od dziobu do kokpitu. W tę linę wpiął się kapitan wychodząc na pokład dziobowy. Jednak luz tej liny i długość wasy pozwoliły na znalezienie się całkowicie za burtą, a nawet zanurzenie się w wodzie. Wanta i sztag ograniczały żeglarzowi zakres przemieszczania się wzdłuż burty bez odpinania szelek.

Drugim czynnikiem mechanicznym było niedostateczne zabezpieczenie mocowania want do kadłuba. Brakowało zabezpieczenia przed rozkręceniem się ściągaczy¹⁰ oraz zabezpieczenia zawleczek ich bolców przed przypadkowym rozgięciem lub wyrwaniem.

Powszechnie stosowane sposoby zabezpieczenia obejmują użycie drutu, taśmy klejącej lub rurek chroniących podwiesi i ściągacze przed tarcie o pracujące liny. Zabezpieczenie wyłącznie za pomocą przeciwnakrętek nie jest wystarczające.

Rozkręcenie się niezabezpieczonego ściągacza mogło nastąpić samoczynnie w wyniku początkowego skrętu stalówki wanty nadanego jej w trakcie pospiesznego montażu, albo w trakcie użycia go jako uchwytu przez usiłującego powrócić na pokład żeglarza.

Możliwe jest też, że miały miejsce obie te sytuacje, na przykład gdy żeglarz zauważył luzną wantę i w trakcie próby jej naprężenia wypadł za burtę, a całkowite rozkręcenie nastąpiło samoczynnie, już po jego utonięciu.

Trzecim czynnikiem mechanicznym, który według Komisji mógł przyczynić się do zaistnienia wypadku, było wyposażenie pośpiesznie budowanego jachtu „Quark” jedynie w minimalny takielunek, przewidziany planami. Maszt podtrzymywały jeden sztag i jedna

¹⁰ Ściągacze nierdzewne na jachcie „Quark” były typu śródlądowego, ale nie miało to wpływu na zaistnienie wypadku, gdyż osprzęt był nowy.



para want, co oznaczało, że każda awaria, w każdych warunkach, wymagała natychmiastowej i niełatwej naprawy. To też mogło mieć wpływ na pospieszne wyjście kapitana na pokład dziobowy, w niekompletnym ubraniu i bez dodatkowych zabezpieczeń.

Jacht „Quark” nie tylko nie był wyposażony w nadmiarowy takielunek stały, ale także nie miał okuć i lin takielunku ruchomego, które pozwoliłyby szybko zabezpieczyć maszt na czas naprawy, na przykład rozkręconego ściągacza wanty, i ułatwić taką naprawę.

4.5. Czynniki ludzkie (błędy i zaniechania)

Komisja uznała, że głównym czynnikiem, który przyczynił się do wypadku był pośpiech w przygotowaniu jachtu „Quark” do imprezy „Puchar Poloneza 2015”. Kapitan przygotowywał jacht do pierwszego rejsu pod presją wyznaczonego terminu. Publikowane regularnie przez kapitana na blogu relacje z budowy, odbierane w środowisku internetowym pochwały i zachęty oraz chęć wyjścia naprzeciw oczekiwaniom sponsorów wytworzyły presję realizacji założonego celu (wzięcia udziału w zbiorowej imprezie) za wszelką cenę.

Gdyby nie wymóg wyjścia w morze w ściśle określonym regatową instrukcją żeglugi terminie, kapitan – powszechnie uważany za osobę ostrożną i staranną – zapewne znacznie lepiej przygotowałby jacht, zamocowałby co najmniej kosze i handrelingi oraz najpierw sprawdziłby jacht w krótszym rejsie, w bardziej bezpiecznych warunkach i w towarzystwie doświadczonej załogi. W efekcie, w ciągu pierwszych godzin pływania musiał samotnie stanąć wobec co najmniej dwóch problemów technicznych: utraty naprężenia liku przedniego foka i pojawienia się na wancie luzu, postępującego, aż do całkowitego rozłączenia wanty, co w końcu spowodowało wyrwanie masztu z mocowania w pokładzie.

W opinii Komisji kapitan nie miał dostatecznego doświadczenia morskiego. Wskazuje na to wyjście na śliski pokład miękkiej (statecznościowo) jednostki bez obuwia i niezachowanie ostrożności przy pracy na pokładzie. Biorąc pod uwagę brak zabezpieczeń konstrukcyjnych jachtu kapitan powinien zachować najdalej idące środki ostrożności.

Komisja uznała za zaniechanie ze strony kapitana niedostosowanie długości wąsa szelek bezpieczeństwa do charakterystyki jednostki, a także brak pasa krocznego i światła w wyposażeniu kamizelki ratunkowej.

Jest też bardzo prawdopodobne, że do zaistnienia wypadku przyczyniło się zmęczenie kapitana spowodowane wielodniową intensywną pracą przy budowanym jachcie. Podatność na chorobę morską oraz osłabienie wywołane brakiem nakrycia głowy w bardzo słonecznym



dniu mogły dodatkowo obniżyć jego sprawność. Kapitan świadomie kontynuował żeglugę z wadliwie pracującym fokiem zamiast natychmiast przystąpić do wybrania fału foka.

Kapitan wychodząc na pokład jachtu nie miał przy sobie żadnych środków sygnalizacji ani łączności. Urządzenie YB umożliwiające wezwanie pomocy drogą satelitarną było umieszczone na rufie i nie miało funkcji automatycznego alertu.

4.6. Czynniki organizacyjne

Regaty „Puchar Poloneza 2015” były traktowane jako impreza żeglarska o charakterze integracyjnym, bardziej jako zlot jachtów (co wynika z charakterystyki imprezy wskazanej przez organizatora w załączniku nr 4), a nie zawody sportowe. W konsekwencji organizator ustalił jedynie ogólne wymagania dotyczące wyposażenia jachtów, bez uwzględnienia poszczególnych ich typów i doświadczenia żeglarskiego ich załóg, a uczestnicy imprezy składali (akceptowali) umieszczone w regulaminie ogólne oświadczenie, że jacht jest sprawny i ma wymagane wyposażenie (załącznik nr 3).

W regatach pełnomorskich rozmaitych klas formułuje się konkretne wymagania dotyczące bezpieczeństwa. Modelowym katalogiem takich wymagań są reguły *Offshore Special Regulations* wydane przez ISAF¹¹. Wśród tych wymagań reguły ISAF zawierają kryteria dotyczące konstrukcji i wyposażenia jachtów, a także wyszkolenia załóg. Częstym wymaganiem stawianym przez organizatorów – zwłaszcza dla pełnomorskich regat samotników¹² – jest wymóg odbycia rejsów kwalifikacyjnych na tej samej jednostce, na której zawodnik zgłasza udział w imprezie¹³. Stosowanie reguł ISAF OSR, oraz stosowanie rozszerzonych reguł bezpieczeństwa przez organizatorów w praktyce światowej nie wynika wprost z przepisów prawa, ale jest elementem organizacyjnej kultury bezpieczeństwa.

Organizator regat, które mają być uznane za klasyfikowaną imprezę międzynarodową, musi w Polsce uzyskać licencję PZZ na ich przeprowadzenie. Jednak licencja ta w zakresie bezpieczeństwa nie wnosi szczegółowych wymagań, poza wskazaniem na konieczność

¹¹ Obecnie World Sailing. Ostatnie wydanie *Offshore Sailing Regulations 2016-2017* wersja 0.8 – 22 marzec 2016 r.

¹² Wymaganie to nie wynika z reguł ISAF. Komisja zwraca jednak uwagę, że samotna żegluga pełnomorska z natury rzeczy stoi w sprzeczności z zasadami bezpiecznej żeglugi, w tym w szczególności z przepisami COLREG, bezwzględnie wymagającymi od załogi prowadzenia stałej obserwacji. Administracje morskie niektórych państw (przykładowo Irlandii) nie dopuszczają organizacji regat samotników, a w wyjątkowych wypadkach dopuszczają je pod warunkiem zapewnienia zachowania wyjątkowych reguł bezpieczeństwa.

¹³ Regaty „Puchar Poloneza 2015” przewidywały wyścig wstępny na Odrze kilka dni przed wyścigiem głównym. Jacht „Quark” został zgłoszony do tego wyścigu, ale nie wziął w nim udziału. Udział w wyścigu wstępnym był dobrowolny.



sędziowania regat przez sędziów posiadających aktualną licencję sędziego PZZ oraz nałożenie na sędziego głównej odpowiedzialności za sprawne i bezpieczne przeprowadzenie zawodów.

Wyścigi o „Puchar Poloneza 2015” odbywały się bez licencji PZZ. Organizator ograniczył się w sprawach bezpieczeństwa do uzyskania od uczestników regat oświadczenia, że posiadają oni wymagane uprawnienia żeglarskie, że zgłaszany do regat jacht jest sprawny, posiada odpowiednie dokumenty i wyposażenie oraz że przyjmują do wiadomości rekomendację dotyczącą posiadania wybranych urządzeń radiowych, nawigacyjnych i ratunkowych (takich m.in. jak GPS, AIS, EPIRB, tratwa ratunkowa)¹⁴ oraz polisy Casco jachtu wraz z pakietem ratownictwa¹⁵. Jacht „Quark” nie posiadał większości wymaganego i rekomendowanego przez organizatora wyposażenia, a mimo to wziął udział w regatach.

W regulaminie zawodów organizator podał kilka ważnych, według niego, zasad bezpieczeństwa (załącznik nr 4), w tym informację, że w przypadku zagrożenia życia lub poważnej awarii uczestnicy regat powinni bezzwłocznie wezwać pomoc zgodnie z obowiązującymi procedurami, zastrzegając przy tym, że sam nie zapewnia i nie organizuje asysty lub pomocy na trasie imprezy.

Regulamin uczestnictwa w regatach¹⁶ zawierał ponadto klauzulę, w której uczestnik deklarował (uznawał), że organizator nie ponosi żadnej odpowiedzialności, ani cywilnej, ani karnej „za utratę życia, utratę zdrowia, uszkodzenie ciała osób lub uszkodzenia mienia i inne zdarzenia podczas imprezy”, a także klauzulę, w której uczestnik deklarował przyjęcie pełnej odpowiedzialności za swój udział w imprezie i zobowiązywał się do „naprawienia i pokrycia wszystkich powstałych szkód i kosztów materialnych i osobowych – w tym kosztów akcji ratowniczych, odszkodowań, kosztów leczenia itp.” (klauzule pokazano w załączniku nr 3).

Ta pierwsza klauzula jest, w opinii Komisji, w oczywisty sposób niezgodna z prawem. Uczestnik zawodów nie może rozstrzygać o odpowiedzialności cywilnej lub karnej organizatora imprezy. Do orzekania o odpowiedzialności uprawnione są niezawisłe sądy. Podobnie brzmiące klauzule, zawierające zwolnienie nawet z części odpowiedzialności za

¹⁴ Pełen zakres rekomendowanego wyposażenia pokazany jest w klauzuli „Przyjmuję do wiadomości rekomendację posiadania” – pokazanej w załączniku nr 3. Komisja zwraca uwagę na otwarty katalog tych rekomendacji (po ostatniej wyszczególnionej pozycji użyty został łaciński skrót „etc” oznaczający „i tak dalej”).

¹⁵ Kapitan jachtu „Quark” nie podał w formularzu zgłoszenia informacji na temat ubezpieczenia i jego zakresu.

¹⁶ Organizator imprezy przekazał uczestnikom do zapoznania się z warunkami uczestnictwa jeden dokument składający się z 4 stron (załączniki 2-5), w którym zawarty był zarówno druk zgłoszenia (do wypełnienia), jak i oświadczenia uczestników, regulamin, instrukcja żeglugi, a także przepisy porządkowe i informacja o nagrodach.



organizowaną imprezę sportową lub turystyczną, widnieją w rejestrze klauzul abuzywnych zebranych i ogłoszonych przez Urząd Ochrony Konkurencji i Konsumentów¹⁷.

Ta druga klauzula w swojej pierwszej części, rozpatrywana w kontekście organizacji żeglarskich regat pełnomorskich, stosowana szeroko, nie tylko w Polsce, budzi również pewne wątpliwości Komisji. Pomimo tego, że za bezpieczeństwo na morzu i za decyzję udziału w regatach lub wycofania się z nich odpowiada kapitan jachtu, to jednak organizator – tak samo jak w przypadku każdej prowadzonej działalności – powinien ocenić zagrożenia płynące z podejmowanych działań i podjąć rozsądne środki przeciwdziałające tym zagrożeniom¹⁸. Druga część tej klauzuli, w której uczestnik imprezy zobowiązany jest do naprawienia szkód i pokrycia kosztów akcji ratowniczych, kosztów odszkodowań i kosztów leczenia jest, zdaniem Komisji, również niezgodna z prawem¹⁹.

W opinii Komisji organizator zawodów „Puchar Poloneza 2015” powinien przed rozpoczęciem imprezy przeprowadzić analizę ryzyka. Analiza powinna wskazać na zagrożenie polegające na możliwości udziału w imprezie jednostek nieprzygotowanych do pływania pełnomorskich lub zgłoszeniu się uczestników nie posiadających odpowiedniego doświadczenia w samotnej żegludze. W przypadku dopuszczenia do regat takich jachtów jak „Quark”, które nie mają obowiązku posiadania karty bezpieczeństwa, dla których nie ma określonych warunków uprawiania żeglugi, i które nie są objęte reżimem inspekcyjnym²⁰, organizator powinien sformułować konkretne wymogi bezpieczeństwa uwzględniające ograniczenia wynikające z budowy i wyposażenia takich jachtów. Proste środki zapobiegawcze w postaci sprawdzenia stanu jachtów należących do grupy podwyższonego ryzyka (wynikającego z przeprowadzonej analizy bezpieczeństwa) pod względem bezpieczeństwa oraz określenia wymogu polegającego na przeprowadzeniu odpowiednich rejsów kwalifikacyjnych przed głównym wyścigiem, leżały w zakresie możliwości

¹⁷ https://www.uokik.gov.pl/rejestr_klauzul_niedozwolonych2.php

¹⁸ Takie stanowisko prezentuje także *Royal Yachting Association (RYA)*, wyrażając je w dokumencie *Guidelines for Offshore Race Organisation and Keelboat Regattas* (RYA 2014) w rozdziale *Organiser's Responsibilities/Liability*. W dokumencie tym RYA wskazuje, że organizator powinien przeprowadzić formalną analizę ryzyka i w udokumentowany sposób podjąć działania zapobiegawcze.

¹⁹ Klauzule zobowiązujące do naprawienia szkody widnieją również wśród klauzul abuzywnych UOKiK. Komisja zwraca przy tym uwagę, że ratowanie życia na morzu jest bezpłatne. Wynika to z Międzynarodowej konwencji o ratownictwie morskim z 1989 r. (*International Convention on Salvage, 1989*), którą Polska ratyfikowała w 2005 r. (Dz.U. z 2006 r. Nr 207, poz. 1523). Art. 16 Konwencji stanowi w ust. 1: „*No remuneration is due from persons whose lives are saved (...)*”.

²⁰ Rodzaje inspekcji przeprowadzanych na jachtach określa obecnie Rozporządzenie Ministra Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej z dnia 12 sierpnia 2016 r. w sprawie inspekcji jachtów morskich, instrukcji bezpieczeństwa jachtu morskiego i wzoru karty bezpieczeństwa jachtu morskiego (Dz. U. poz. 1407).



organizatora. Podobne środki są często stosowane w międzynarodowych regatach pełnomorskich.

Brak określenia szczegółowych wymogów bezpiecznego startu w regatach, niedokonanie ograniczeń ze względu na kategorię zgłaszających się do regat jachtów oraz niesprawdzenie stanu technicznego startujących jachtów może być uznane za czynnik organizacyjny, który mógł przyczynić się do zaistnienia wypadku morskiego.

Organizator regat pełnomorskich nie powinien ograniczać się jedynie do ogłoszenia warunków startu w zawodach oraz podjęcia odpowiednich działań marketingowych²¹.

W opinii Komisji uznanie „Pucharu Poloneza 2015” jedynie za imprezę żeglarską o charakterze zlotu, a nie za zawody (wyścigi z nagrodami), nie jest właściwe. Z uczestnictwem w takim wydarzeniu oprócz dodatkowego ryzyka związanego ze współzawodnictwem sportowym wiąże się podejmowanie czynności faktycznych i prawnych, takich jak dokonywanie opłat rezerwacyjnych i składanie pisemnych oświadczeń przez uczestników, które określają ich prawa i obowiązki oraz odpowiedzialność zarówno samych uczestników, jak i organizatora. To skłania do przyjęcia, że pomiędzy organizatorem a uczestnikiem regat zawierana jest pewnego rodzaju „umowa o uczestnictwo”, która – nie będąc typowym stosunkiem zobowiązaniowym – ma jednak cechy umowy adhezyjnej, w której organizator będący przedsiębiorcą prowadzącym działalność gospodarczą posłużył się wzorcem umowy (regulaminem). W przypadku gdy uczestnicy imprezy, aby móc brać w niej udział, są zmuszeni do przyjęcia przygotowanego jednostronnie i narzuconego przez organizatora regulaminu, to dla ich bezpieczeństwa warunki zawarte w regulaminie powinny równomiernie ważyć prawa, obowiązki i wynikającą z nich odpowiedzialność.

Ostatnim czynnikiem organizacyjnym, na który Komisja zwraca uwagę, był brak powiadomienia Służby SAR w odpowiednim czasie o możliwości zaistnienia wypadku na jachcie i konieczności udzielenia pomocy. Problemy na jachcie „Quark” zostały zauważone przez osoby śledzące pozycje jachtów około godz. 23:00 w dniu 11 sierpnia 2015 r., natomiast MPCK w Świnoujściu zostało powiadomione ponad 18 godzin później – następnego dnia o godz. 17:24. Powiadomienie nadeszło nie od osób odpowiedzialnych za organizację imprezy, a od konstruktora „Setek”, który z głębi łądu obserwował tracking

²¹ Wyposażenie jachtów startujących w regatach w urządzenia umożliwiające śledzenie pozycji było, zdaniem Komisji, podyktowane bardziej dążeniem do zwiększenia atrakcyjności imprezy niż względami bezpieczeństwa. Wśród zasad bezpieczeństwa zgromadzonych w regulaminie regat (pokazanych w załączniku nr 4) widnieje informacja, że przycisk alarmowy na urządzeniach trackingu (YB) nie przekazuje informacji do SAR, ani nie zastępuje standardowych procedur ratunkowych.



i w miarę swoich możliwości łączności podjął działania w celu wyjaśnienia niepokojącej sytuacji. Sędzia Główny regat dowiedział się o wypadku, gdy oczekując w główkach portu Świnoujście na pierwszy jacht zobaczył łódź ratowniczą SAR wychodzącą do akcji.

Zdaniem Komisji organizatorzy tak licznej i obciążonej ryzykiem imprezy powinni podjąć bliską współpracę ze Służbą SAR i na bieżąco informować ją o sytuacji, nawet jeśli zdaniem zespołu brzegowego nie było jednoznacznych przesłanek do zgłoszenia wezwania o pomoc. Roboczy kontakt zespołu brzegowego organizatora z odległą o kilkaset metrów siedzibą SAR pozwoliłby na przykład na uniknięcie nieporozumienia co do interpretacji pozycji „Quarka”.

5. Opis wyników przeprowadzonego badania, w tym identyfikacja kwestii dotyczących bezpieczeństwa i wniosków wynikających z badania

Komisja uznała, że przyczyną wypadku na jachcie „Quark” było niezachowanie przez kapitana ostrożności podczas poruszania się po pokładzie jachtu, który był nie w pełni przygotowany do żeglugi morskiej.

Istotnym czynnikiem, który miał wpływ na wypadek, było niedostateczne wyposażenie jachtu w urządzenia zabezpieczające załogę przed wypadnięciem za burtę²². Jacht „Quark” wychodząc w morze w stanie, w jakim był w dniu 11 sierpnia 2015 r., w istocie nie naruszył formalnie przepisów dotyczących bezpiecznego uprawiania żeglugi, ale twierdzenie, że jacht spełniał wszystkie wymagania przepisów krajowych uprawniających do żeglugi na zaplanowanej trasie regat, w tym dotyczących konstrukcji i wyposażenia, należy uznać za mylące. Kapitan jachtu „Quark” skorzystał jedynie z przewidzianej przez polskie prawo możliwości uprawiania żeglugi jednostką o długości do 15 m bez konieczności stosowania się do przepisów określających wymagania bezpieczeństwa w zakresie stanu technicznego, w tym konstrukcji, wyposażenia, osprzętu żaglowego, masztów i olinowania²³.

²² Szerzej na temat wyposażenia zabezpieczającego załogę na jachtach traktuje aneks do niniejszego raportu.

²³ Takie rozwiązanie jest przewidziane w § 2 ust. 1 pkt 3 w związku z § 8 Rozporządzenia Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 28 lutego 2012 r. w sprawie bezpiecznego uprawiania żeglugi przez jachty morskie (Dz. U. z 2016 r. poz. 1557). Jacht „Quark”, jako jacht rekreacyjny o długości kadłuba zaledwie 5 m, w myśl obowiązujących w Polsce przepisów nie musiał posiadać karty bezpieczeństwa, a zatem nie musiał poddać się przeglądowi technicznemu przeprowadzanemu przez podmiot upoważniony do dokonywania takich przeglądów, którym w przypadku jachtów morskich jest Polski Związek Żeglarski.

Komisja uznaje, że kapitan „Quarka” mógł samodzielnie popłynąć w samotny rejs po Bałtyku jachtem niespełniającym żadnych wymogów w zakresie stanu technicznego, natomiast stoi na stanowisku, że udział w profesjonalnie zorganizowanej imprezie żeglarskiej powinien być już w jakimś stopniu kontrolowany przez doświadczonych organizatorów, właśnie po to, aby nie doszło do takiego wypadku, jaki miał miejsce w Baltic Polonez Cup 2015.



Samo włożenie przez kapitana jachtu kamizelki ratunkowej i przypięcie się do lifeliny szelkami nie dawało gwarancji bezpieczeństwa przy nieodpowiednim sposobie ich mocowania oraz nieodpowiednim wyposażeniu osobistym, to znaczy braku obuwia na nogach oraz braku podręcznych środków sygnalizacji i łączności.

Szelki bezpieczeństwa oraz punkty do ich mocowania powinny być tak dobrane, aby nie pozwoliły człowiekowi na wypadnięcie za burtę. Podstawowym celem stosowania uprząży bezpieczeństwa jest zabezpieczenie przed wypadnięciem za burtę, a nie umożliwienie dopłynięcia (dociągnięcia się) do jachtu, z którego się wypadło. Podczas pracy na niewielkiej jednostce lub na skraju pokładu każdego jachtu należy stosować jak najkrótsze wąsy, nawet wtedy, gdy uniemożliwia to pracę w wygodnej pozycji, na przykład na stojąco²⁴.

Wypożyczone na czas regat urządzenie YB, oprócz automatycznego wysyłania pozycji jachtu umożliwiało ręczne wysłanie sygnału alarmowego (alertu). Z jachtu „Quark” nie wysłano alertu, a urządzenie YB zostało zamocowane na kolumnie samosteru (na rufie). To dawało dobrą widzialność dla satelitów, ale utrudniało ręczną obsługę, w tym na przykład wysłanie alarmu w niebezpieczeństwie²⁵.

Oprócz wyżej przedstawionych kwestii dotyczących bezpieczeństwa, za najbardziej istotne wnioski wynikające z przeprowadzonego badania wypadku morskiego jachtu „Quark” Komisja uznała następujące cztery zagadnienia, które dotyczą: klauzul niedozwolonych w regulaminach regat, udostępniania planów jachtów do budowy amatorskiej, rozpowszechniania informacji o zawodach żeglarskich oraz szkoleń dla organizatorów imprez żeglarskich i żeglarzy przed rozpoczęciem regat.

Klauzule zwalniające organizatorów imprez, regat i rejsów morskich z jakiegokolwiek odpowiedzialności oraz przerzucające odpowiedzialność na uczestnika regat, w tym dodatkowo zobowiązujące go do naprawy i pokrycia wszystkich powstałych szkód i kosztów, łącznie z kosztami akcji ratowniczej, powinny być uznane za niedozwolone. Pomimo tego, że organizator imprezy rzeczywiście nie może odpowiadać za wszystkie zdarzenia, które mogą się wydarzyć na morzu, to wykluczenie wprost odpowiedzialności za organizację i przebieg regat, zupełne i bez żadnych warunków wstępnych, jest niedopuszczalne, a dodatkowo może prowadzić do obniżenia rangi zagadnień związanych z bezpieczeństwem morskim.

²⁴ Po wypadku jachtu „Quark” jego konstruktor przygotował obszerny materiał ilustrujący zalecane sposoby doboru i mocowania szelek bezpieczeństwa i opublikował go na swym blogu internetowym. Podobne materiały zamieścili też na swych blogach inni budowniczy „Setek”, ilustrując zastosowane przez nich rozwiązania.

²⁵ Bardziej zaawansowane wersje YB pozwalają na tzw. automatyczne alerty, umożliwiając wysłanie alarmu po wskazanym czasie, jaki upłynie od ręcznego potwierdzenia urządzeniu, że wszystko jest w porządku.



Komercyjne udostępnianie planów jachtów do budowy amatorskiej powinno być objęte wymogami dyrektywy RCD tak samo, jak komercyjna produkcja jednostek według tych planów. Intencją uregulowań zawartych w dyrektywie RCD jest ograniczenie na rynku liczby jednostek niespełniających zasadniczych wymogów bezpieczeństwa, z jednoczesnym zachowaniem możliwości jednostkowej amatorskiej budowy takich jachtów, jako sytuacji wyjątkowych. Profesjonalnie tworzone i komercyjnie oferowane plany konstrukcyjne nie powinny promować budowy jednostek niespełniających wymagań dyrektywy RCD.

Służba Kontroli Ruchy Statków (VTS) i terenowe organy administracji morskiej (w tym kapitanaty i bosmanaty portów), a za ich pośrednictwem Biuro Hydrograficzne Marynarki Wojennej wydające „Wiadomości Żeglarskie”, powinny być z odpowiednim wyprzedzeniem powiadamiane przez organizatorów imprez żeglarskich o organizacji takich imprez, aby można było rozpowszechniać informacje o odbywającej się imprezie żeglarskiej z udziałem wielu jednostek, w tym samotnych żeglarzy.

Komisja uznała także za konieczne wprowadzenie regularnych szkoleń zarówno dla organizatorów imprez żeglarskich, jak i dla żeglarzy, w zakresie sposobów komunikowania się i współpracy ze Służbą SAR w trakcie organizacji i trwania regat i rejsów żeglarskich²⁶.

6. Spis rysunków

Rysunek 1. Trasa regat, ślady drogi jachtów typu „Setka” i rejon wypadku	3
Rysunek 2. Ślad żeglugi, dryfu i holowania jachtu „Quark”	8
Rysunek 3. Spotkanie jachtów „Giga” i „Quark” około godz. 17:35 w dniu 12.08.2015	9
Rysunek 4. Warunki wiatrowe w przybliżonym czasie wypadku	16

²⁶ Według ustaleń Komisji większość organizatorów imprez żeglarskich nie decyduje się na przeprowadzenie szkoleń w tym zakresie przed rozpoczęciem regat. Komisja odnotowała jednak wyjątki. Podczas przygotowywania niniejszego raportu Komisja powzięła wiadomość, że organizatorzy regat samotników „Bitwa o Gotland”, przed ich edycją w 2016 r., pomimo niewystąpienia o licencję PZZ i nieprzyjęcia reguł ISAF, zorganizowali dla zawodników odprawę informacyjną w sprawach związanych z ratownictwem, z udziałem Zastępcy Dyrektora do spraw Operacyjnych Służby SAR. Komisja z uznaniem odnotowuje zaangażowanie Dyrektora w prowadzeniu szkoleń tego rodzaju i prowadzone przez niego próby przekonywania organizatorów imprez żeglarskich o konieczności prowadzenia takich szkoleń.



7. Spis zdjęć

Zdjęcie nr 1. Jacht „Quark” na starcie (autor zdjęcia nieznany)	5
Zdjęcie nr 2. Zdjęcie jachtu „Quark” z godz. 17:10 w dniu 11.08.2015 r. (fot. B. Czarciński)	7
Zdjęcie nr 3. Wąsy szelek bezpieczeństwa	10
Zdjęcie nr 4. Kamizelka 275N	10
Zdjęcie nr 5. Jacht „Quark” na lądzie po wypadku; październik 2015 r.	12
Zdjęcie nr 6. Top masztu; światło i przejście kabla anteny	14
Zdjęcie nr 7. Prawa burta i bakdek jachtu „Quark”	15

8. Wykaz stosowanych terminów technicznych i skrótów

COLREG (*Collision Regulations*) – międzynarodowe przepisy o zapobieganiu zderzeniom na morzu

Germanischer Lloyd (GL) – instytucja klasyfikacyjna (obecnie DNV-GL)

GFS – Global Forecast System

ISAF – International Sailing Associations Federation

Mm – mila morska

MPCCK – Morskie Pomocnicze Centrum Koordynacyjne

NE (*North East*) – północny-wschód (kierunek wiatru)

NOMADS – National Operational Model Archive and Distribution System

PRS – Polski Rejestr Statków S.A.

PZŻ – Polski Związek Żeglarski

RCD (*Recreational Craft Directive*) – dyrektywa w sprawie zbliżenia przepisów państw członkowskich Unii Europejskiej odnoszących się do rekreacyjnych jednostek pływających

Służba VTS – Służba Kontroli Ruchu Statków

w – węzeł (prędkość)

9. Źródła informacji

Powiadomienie o wypadku

Raport z przebiegu akcji SAR



Materiały z wysłuchania ratowników biorących udział w akcji

Materiały otrzymane od organizatora imprezy „Puchar Poloneza 2015”

Materiały z wysłuchania konstruktora jachtu „Quark”

Materiały z blogu internetowego kapitana jachtu „Quark”

Opinia ekspercka sporządzona przez P. Carlsona – eksperta PKBWM

Dane o sytuacji hydrometeorologicznej z ośrodka NOMADS

Wizualizacja trackingu: portal www.ybtracking.com

10. Skład zespołu badającego wypadek

W skład zespołu prowadzącego czynności badawcze wchodzi:

kierujący zespołem: Krzysztof Kuropieska – członek PKBWM

członek zespołu: Piotr Carlson – ekspert PKBWM



Aneks

Wyposażenie zabezpieczające załogę na jachtach morskich

Wyposażenie zabezpieczające załogę na jachtach morskich przed wypadnięciem za burtę jest wymagane przez obydwa funkcjonujące w Polsce podmioty prowadzące nadzór techniczny nad jachtamiorskimi, tzn. PRS, jako uznaną organizację oraz PZZ, jako podmiot upoważniony do przeprowadzania przeglądów technicznych jachtów morskich. Wyposażenie takie jest również wymagane Dyrektywą RCD dla wszystkich rekreacyjnych jednostek pływających wprowadzanych do obrotu lub eksploatacji w Unii Europejskiej²⁷, a także przepisami *Offshore Special Regulations*, zalecanymi dla regat pełnomorskich przez międzynarodową organizację ISAF (obecnie World Sailing).

W przypadku 5-cio metrowego jachtu „Quark” ani wymagania PRS, ani PZZ nie miały zastosowania ze względu na wynikające z prawa powszechnego wyłączenie jachtów o takiej długości z obowiązku stosowania się do przepisów określających wymagania bezpieczeństwa w zakresie stanu technicznego. Jacht nie podlegał również wymaganiom zawartym w Dyrektywie RCD, gdyż budowany był amatorsko na własny użytek, a takie jednostki zostały wyłączone z zakresu jej stosowania. „Quark” nie podlegał też przepisom ISAF, gdyż organizowane w czerwcu 2015 r. zawody nie były typowymi regatami pełnomorskimi.

Gdyby jacht „Quark” został poddany inspekcji przeprowadzonej według którychkolwiek z niżej wymienionych wymagań ujętych w przepisach:

- I. PRS – Przepisy klasyfikacji i budowy jachtów morskich, Część III - Wyposażenie i stateczność, 1996 z późn. zm.;
 - II. PZZ – Przepisy nadzoru, budowy i wyposażenia jachtów morskich, kwiecień 2012;
 - III. Dyrektywy RCD – norma zharmonizowana ISO 15085:2005 Małe statki - Zapobieganie wypadnięciu człowieka za burtę i umożliwienie powrotu;
 - IV. ISAF – Offshore Special Regulations (OSR) 2014-2015
- to wynikiem inspekcji byłoby orzeczenie o niedostatecznym wyposażeniu jachtu i niedopuszczenie jachtu odpowiednio do: żeglugi morskiej, eksploatacji lub obrotu w UE i/lub do udziału w regatach ISAF.

²⁷ Szczegółowe przepisy w tym zakresie zawiera Dyrektywa RCD i zharmonizowana norma ISO 15085.



Komisja uznała za stosowne załączenie do raportu dotyczącego wypadku jachtu „Quark” z dnia 11 sierpnia 2015 r. zwięzłego wyciągu z wyżej wymienionych przepisów i zaleceń.

Niniejszy wyciąg sporządzono z perspektywy niewielkiego jachtu żaglowego uprawiającego żeglugę pełnomorską i biorącego udział w regatach organizowanych według reguł ISAF OSR kategorii 3 (na trasie wymagającej żeglugi nocą częściowo po otwartym morzu ale niezbyt odległej od lądu). Dla takiej eksploatacji właściwe będzie przyjęcie dla jachtu kategorii projektowej RCD B²⁸ lub wyższej oraz rejonu żeglugi co najmniej 2.

Omawiane przepisy i zalecenia są formułowane dla typowych jachtów turystycznych i turystyczno-regatowych obsadzanych odpowiednio liczną załogą i nie uwzględniają szczególnych warunków samotnej żeglugi na bardzo małej jednostce, która niesie ze sobą dodatkowe zagrożenia. Wyższy poziom ryzyka związanego z samotną żeglugą na takiej jednostce tym bardziej powinien skłaniać do stosowania wszelkich możliwych zabezpieczeń.

Następujące wyposażenie zabezpieczające załogę przed wypadnięciem za burtę jest uwzględnione we wszystkich przedstawionych wyżej (w pkt I – IV) wymaganiach.

1. Sztormreling i kosze

- 1) wysokość nad pokładem: PRS i PZŻ wymagają stałych koszy i sztormrelingów o wysokości 60 cm na pokładem z podwójnymi linkami; ISAF OSR dopuszcza kosze i sztormrelingi z pojedynczą linką o wysokości 45 cm nad pokładem;
- 2) materiał linek sztormrelingów: PRS i PZŻ wymagają linki stalowej nierdzewnej lub ocynkowanej o średnicy co najmniej 4 mm; ISAF OSR dopuszcza linkę nierdzewną o średnicy 3 mm lub linkę z materiału HMPE (wysokowytrzymały polietylen, Dyneema®/Spectra®) o średnicy 4 mm; według ISAF OSR linka nierdzewna nie może być osłonięta powłoką z tworzywa, utrudniającą kontrolę stanu materiału; PRS i PZŻ w obrębie kokpitu dopuszczają zastąpienie liny stalowej taśmą z tworzywa sztucznego o tej samej wytrzymałości;
- 3) ściągacze/talrepy: PRS i PZŻ dopuszczają napinanie linek sztormrelingów talrepami (krótszymi niż 100 mm) zamiast ściągaczy śrubowych; w takim rozwiązaniu ISO 15085 wymaga odpowiedniej wytrzymałości talrepu;
- 4) ISAF OSR zaleca, aby stosować rozwiązania zgodne z ISO 15085, która określa szczegółowe parametry konstrukcji i wytrzymałości elementów koszy i sztormrelingów.

²⁸ ISAF OSR wymaga potwierdzenia stateczności odpowiedniej do kategorii projektowej certyfikatem CE albo oświadczeniem konstruktora.



2. Uchwyty ręczne

- 1) PRS: wzdłuż dróg komunikacyjnych na pokładzie oraz przy zejściówkach należy zamontować poręcze i uchwyty do rąk;
- 2) PZŻ: na nadbudówkach, pokładówkach, przy zejściówkach, w rejonie kokpitu i na pokładzie należy przewidzieć odpowiednią liczbę uchwytów ręcznych;
- 3) ISO 15085: na drodze wzdłuż zewnętrznej krawędzi roboczej powierzchni pokładu uchwyty ręczne muszą być nie dalej niż 1,5 m od siebie; uchwyty muszą wytrzymać poziomą siłę 1500 N.

3. Listwy relingowe zamocowane dookoła pokładu

- 1) wysokość: wymagane minimum 25 mm; ISO 15085: 30 mm;
- 2) zakres: PRS i PZŻ wymagają listew wokół całego pokładu; ISAF OSR dopuszcza zastosowanie listew jedynie wokół części dziobowej pokładu, począwszy od masztu; ISAF OSR dopuszcza umieszczenie listew na pokładzie, jak najbliżej podstaw słupków relingu, ale nie dalej od zewnętrznej krawędzi niż 1/3 połowy szerokości pokładu.

4. Zaczepy do mocowania liny i uprząży bezpieczeństwa

- 1) w wyposażeniu pokładu, nadbudówek i pokładówek należy przewidzieć uchwyty do zamocowania pasów bezpieczeństwa załogi pracującej na pokładzie lub przechodzącej po nim podczas sztormowej pogody; wymaganie to szczególnie dotyczy kokpitu, roboczych rejonów pokładu i dróg komunikacyjnych;
- 2) ISAF OSR: liny bezpieczeństwa biegnące po obu stronach pokładu powinny być z nieosłoniętej stali nierdzewnej (1x19) o średnicy co najmniej 5 mm lub tworzywa HMPE o równoważnej wytrzymałości; liny te powinny być zamocowane do odpowiednio mocnych zaczepów i powinny umożliwiać poruszanie się między kokpitem a roboczym obszarem pokładu przy stale zapiętych szelkach i konieczności przepinania się ograniczonej do minimum; załoga powinna móc wpinać się przed wyjściem na pokład i pozostawać zapięta aż do powrotu;
- 3) ISO 15085: punkty zapięcia muszą być oddalone nie więcej niż 3 m od siebie, 2 m od stanowiska sterowego, masztu, kabestanów, windy kotwicznej i miejsca mocowania holu; dla kategorii projektowej B zaczepy liny bezpieczeństwa muszą wytrzymać siłę 20000 N skierowaną wzdłuż lub do 30° od kierunku liny łączącej zaczepy; punkt



zapięcia musi wytrzymać boczną siłę 6000 N; punkt zapięcia musi zmieścić się w obwodzie o średnicy 15 mm, aby umożliwiać łatwe wpinanie karabińczyka.

5. Zabezpieczenia przeciwpoślizgowe

- 1) PRS i PZŻ: wszędzie tam, gdzie może chodzić załoga, pokład powinien być wykonany w sposób zapobiegający ślizganiu się przez szorstkie wykończenie powierzchni laminatu, nie malowane klepki drewna, farby przeciwślizgowe lub wykładziny przeciwślizgowe;
- 2) ISO 15085: robocza część pokładu musi posiadać powierzchnie przeciwpoślizgowe pozostawiające odstępy nie większe niż 75 mm (500 mm dla świetlików).

6. Podnoszenie ludzi z wody

- 1) PRS i PZŻ: zaleca się, aby na jachtach o wolnej burcie większej niż (PRS: 600 mm, PZŻ: 500 mm) przewidzieć rozwiązanie ułatwiające podnoszenie ludzi z wody np. stopnie, drabinki, pływające platformy itp.; jeżeli stosuje się drabinkę lub podobne urządzenie, zaleca się, aby pierwszy stopień przy jachcie niezaladowanym znajdował się poniżej linii wodnej (ISO 15085: minimum 30 cm poniżej linii wodnej);
- 2) ISO 15085: na jachtach o wolnej burcie większej od 500 mm rozwiązanie ułatwiające wejście z wody musi zawierać uchwyt ręczny.

7. Wyposażenie sygnałowe

- 1) światła nawigacyjne
 - a) PRS i PZŻ: na jachcie o długości całkowitej mniejszej niż 7 m (PRS: którego prędkość nie przekracza 7 węzłów), zamiast latarni burtowych oraz masztowej można zastosować latarnię widoczną dookoła widnokręgu, świecącą białym światłem; latarnie powinny być zainstalowane zgodnie z wymaganiami COLREG 72; (PRS: latarnie powinny być typu uznanego przez PRS; dopuszcza się stosowanie tych urządzeń uznanych przez inne Administracje);
 - b) ISAF OSR wymaga, aby jacht pokazywał światła burtowe i rufowe w przepisany czasie; wymaga także posiadania niezależnie zasilanych świateł zapasowych;
- 2) reflektor radarowy jest zalecany przez PRS i wymagany przez PZŻ (atestowany) oraz ISAF OSR (minimalna średnica 30 cm, albo skuteczna powierzchnia odbicia co najmniej 2 m²).



8. Wyposażenie hotelowe - toaleta

- 1) PRS i PZŻ: jacht powinien być wyposażony w stałe urządzenie w.c. umieszczone w osobnym pomieszczeniu; na jachtach żeglujących na akwenach treningowych, osłoniętych i przybrzeżnych (PRS: lub przy liczbie załogi nie większej niż 4 osoby) mogą być stosowane przenośne toalety chemiczne;
- 2) w regatach kategorii 3 ISAF OSR dopuszcza zastosowanie zamocowanego kubła.

9. Wyposażenie ratunkowe

- 1) kamizelki ratunkowe w odpowiedniej liczbie i uznanego typu
 - a) PZŻ wymaga wyposażenia pasów/kamizelek w lampki w żegludze całodobowej i zapewnienia odpowiednich pasów/kamizelek dla dzieci; dla kamizelek pneumatycznych wymaga posiadania 10% zapasu naboju i dopuszcza jedynie kamizelki napelniane automatycznie;
 - b) ISAF OSR wymaga kamizelki zgodnej z ISO 12402-3 (150 N) lub równoważnej, zwracając uwagę, że ciało osoby o większej wadze ma też większą naturalną pływalność i nie trzeba kompensować wagi ciała większą wypornością kamizelki²⁹; ISAF OSR zwraca uwagę, że kamizelka 275 N może utrudnić wejście do tratwy ratunkowej; dla kamizelek wyprodukowanych po 2012 r. ISAF OSR wymaga zaopatrzenia kamizelki w światło, kaptur przeciwbryzgowy i zintegrowaną uprząż bezpieczeństwa z pasem kroczyńskim lub udowym, utrzymującym kamizelkę w prawidłowej pozycji;
- 2) uprząż bezpieczeństwa:
 - a) ISAF ORC zwraca uwagę, że uprząż bezpieczeństwa nie jest projektowana do sytuacji holowania osoby w wodzie, a zatem – zwłaszcza przy pracy na pokładzie dziobowym – należy używać najkrótszego możliwego odcinka linki/wąsa bezpieczeństwa, aby ograniczyć lub wyeliminować możliwość zanurzenia w wodzie torsu osoby, która znalazła się za burtą. Należy używać wásów o długości 1m lub wpinać środkowe karabińczyki na wásach o większej długości. Staranne użycie prawidłowo dobranej uprząży bezpieczeństwa jest zdecydowanie najskuteczniejszym środkiem zapobiegania wypadkom związanym z wypadnięciem za burtę.

²⁹ Zwiększona wyporność kamizelki może być niezbędna m. in. do skompensowania dodatkowej pływalności elementów odzieży wypornościowej, która mogłaby nadmiernie unosić dolną część ciała.



Załączniki

Załącznik nr 1

Strona internetowa Baltic Polonez Cup Race Harmonogram XVI Bałtyckich Regat Samotnych Żeglarzy o Puchar Poloneza 07-15.08.2015

Harmonogram XVI Regi: portalzeglarski.com/polonezcup_xvi_regaty_poloneza_harmonogram.html

Dodaj do paska ulubionych, wybierając ikonę ☆ lub pobierając je z innej przeglądarki. Importuj ulubione

Polonez CUP Single & Double Handed Race 124 dni 6H 20M 5S Do: XVIII Baltic Polonez Cup Race 2017

DZIAŁY | POLONEZ CUP NEWS | REGATY INFO | WYNIKI | RANKINGI | REKORDY | REKLAMA | MULTIMEDIA | KALENDARZ | REGATY KONTAKT | LOGUJ

HARMONOGRAM 2017

- DLA UCZESTNIKÓW
- TRASZY REGATY
- GRUPY REGATY
- NAGRODY REGATY
- TRACKING ONLINE
- CZARTER JACHTÓW
- LISTY STARTOWE 2017

NEWS Tragiczny wypadek jachtu

SINGLE 2016 START LIST

VIP 666	Szymon Kuczyński
VIP 8	Atlantic Puffin
	Sławomir Turniak
	Trona

DOUBLE 2016 START LIST

VIP 66	Uwe Köttinger
	Joanna Pajowska
17	Gregory Wiler
	Krzysztof Kozłowski

BALTYCKIE REGATY SAMOTNYCH ŻEGLARZY O PUCHAR POLONEZA - ALÓG DWUOSOBOWYCH
Baltic Single & Double Handed Race
od 2010r. Kontynuujemy Historię i Tradycję Bałtyckich Regat Samotnych Żeglarzy o Puchar Poloneza
IMPREZA MA CHARAKTER NON - PROFIT - (organizator nie pobiera wynagrodzenia, impreza nie jest organizowana w celu osiągnięcia zysku)

XVI Baltic Polonez Cup Race 2015 - 07-15.08.2015 - Wstępny Harmonogram:

01.08.2015	Biłokada List Startowych - nie będzie możliwości dokonywania żadnych zmian danych IIIIIII (wyścig główny) - nie dot. Prestartu
07.08.2015 (piątek)	od 14:00 - Przyjęcie jachtów Prestartu w Marnie na Wyspie Grodzkiej w Szczecinie Szczegółowe miejsca postojów w marinie (mapka postojów) zostaną wskazane w terminie późniejszym

Harmonogram XVI Regi: portalzeglarski.com/polonezcup_xvi_regaty_poloneza_harmonogram.html

Dodaj do paska ulubionych, wybierając ikonę ☆ lub pobierając je z innej przeglądarki. Importuj ulubione

3 szt. Voucher o wartości 500 pln każdy na zakup produktów Teknos Oliva
5 szt. książki ufundowanej przez Wydawnictwo KYMA: Międzynarodowe Przemyśle o Zapobieganiu Zderzeniom na Morzu - Bogdan Sobilo
7 szt. kurtek przeciwdeszczowych ufundowanych przez Boatshow Poland Łódź
Pozostałe upominki i nagrody od innych sponsorów dla uczestników wyścigu głównego

21:00 - zakończenie
21:00 - Grill dla uczestników (uczestnicy otrzymają bony na posiłek i piwo - osoby towarzyszące i ekipy brzegowe będą mogły kupić posiłek dla siebie)
21:20 - wręczenie dodatkowych statuetek zamówionych przez uczestników

Harmonogram ma charakter wstępny i może ulec zmianie, wszystkie aktualizacje będą na bieżąco wprowadzane na stronie imprezy w zakładce harmonogram 2015.

KONTAKT:

- Wszystkie aktualne informacje są aktualizowane i publikowane na stronach www.regaty-poloneza.pl, www.polonezcup.com, na Fan Boxach na Facebooku i Twitterze, i będą dostępne na tablicy ogłoszeń w bazie imprezy
- KONTAKT W SPRAWACH ORGANIZACYJNYCH I ZGŁOSZEŃ:**
Organizator: Krzysztof Krygier tel. +48 601 233 434, mail bluefin@interia.pl
- KONTAKT W TRAKCIE IMPREZY DLA UCZESTNIKÓW:**
Kanał 77 UKF jest kanałem roboczym imprezy, (zaleca się ciągle nasłuchiwać również na kanale 16)
Sędzia Główny: Jerzy Kaczor +48 723 889 788
Koordynator imprezy w bazie (osoba i numer telefonu zostaną podane podczas trwania imprezy na stronach www.regaty-poloneza.pl i na tablicy ogłoszeń)
- KONTAKT W TRAKCIE IMPREZY DLA OSÓB Z ZEWNĄTRZ** - Koordynator Imprezy lub Sędzia Główny dane j. w.



Załącznik nr 2

Druk zgłoszenia Baltic Polonez Cup 2015

DRUK ZGŁOSZENIA BALTIC POLONEZ CUP 2015			
Rezygnację z udziału uczestnik jest obowiązany zgłosić najpóźniej do 10.07.2015, rezygnacja po tym terminie lub brak takiej informacji spowoduje obciążenie uczestnika pełnymi kosztami udziału, oraz podwyższonym wpisowym w kolejnej edycji			
DANE KAPITANA		DANE ZAŁOGI (TYLKO DOUBLE)	
IMIĘ I NAZWISKO	[]	IMIĘ I NAZWISKO	[]
STOPIEŃ ŻEGLARSKI	[]	STOPIEŃ ŻEGLARSKI WIEK	[]
WIEK	[]	WIEK	[]
TELEFON	[]	TELEFON	[]
ADRES ZAMIESZKANIA	[]	ADRES ZAMIESZKANIA	[]
E MAIL	[]	E MAIL	[]
ADRES TWITTER Tracking – (opcjonalnie)	[]	ADRES TWITTER Tracking – (opcjonalnie)	[]
KLUB	[]	KLUB	[]
ROZMIAR ODZIEŻY:	[XS,S,M,L,XL,XXL]	ROZMIAR ODZIEŻY:	[XS,S,M,L,XL,XXL]
DODATKOWE KOSZULKI (Dodatkowo płatne 60 pln/szt.)	[Ilość/rozmiar]	Dodatkowa STATUETKA DLA ZAŁOGI (dodatkowo płatna 60 pln/szt)	[TAK/NIE]
Wydruk Tablo Pamiątkowego (dodatkowo płatne)	[TAK/NIE/Ilość]	Inne życzenia dodatkowo płatne (Pakiet zdjęć itp.)	[Zamówienie]
DANE JACHTU – prosimy wypełnić wszystkie rubryki (lewa i prawa kolumna) !!!			
NAZWA JACHTU	[]	TYP JACHTU (Delphia 37, 40 itp)	[]
KARTA BEZPIECZEŃSTWA (ograniczenia żeglugi)	[TAK/NIE - ZAKREŚ]	KATEGORIA PROJEKTOWA EU	[TAK/NIE - ZAKREŚ]
DŁUGOŚĆ CAŁKOWITA	[]	ROK BUDOWY	[]
NUMER NA ŻAGLU	[]	BANDERA	[]
POWIERZCHNIA ŻAGLI (podstawowa)	[]	PORT MACIERZYSTY	[]
BALASTOWY, MIECZOWY	[]	JEDNO, WIELO KADŁUBOWY	[]
WYBRANE GRUPY – (wstaw x w polu wyboru, jedna grupa w cenie, więcej za dopłatą, grupy Class są automatyczne i bezpłatne)			
KWR Single	[]	KWR Double	[]
ORC Single	[]	ORC Double	[]
Open I Single (pow. 30 stóp)	[]	Open I Double (pow. 30 stóp)	[]
Open II Single (do 30 stóp)	[]	Open II Double (do 30 stóp)	[]
Multi Hull Open Single	[]	Multi Hull Open Double	[]
WARTOŚCI WSPÓŁCZYNNIKÓW PRZELICZENIOWYCH – tylko grupy KWR i ORC (po 10.07.2015 nie będą akceptowane zmiany świadectw)			
KWR	[]	ORC	[]
ZGŁASZANA REKLAMA OBCA: Prowadzenie działań promocyjnych na terenie imprezy bez zgody organizatora skutkuje wykluczeniem z imprezy i obciążeniem załogi całkowitymi kosztami uczestnictwa, oraz podwyższonym wpisowym w kolejnej edycji			
Opis, Logotypy, Forma, Materiały, Działania, itp.:		[TAK/NIE - OPIŚ]	
Wyrażam zgodę na wykorzystanie mojego wizerunku w działaniach informacyjno – promocyjnych związanych z realizacją imprezy Potwierdzam i akceptuję treść oświadczenia, regulaminu i instrukcji żeglugi kwituję odbiór sprawnego urządzenia Trackingu Nr:		Podpis SKIPPER	Podpis ZAŁOGA (tylko Double)



Baltic Polonez Cup Race 2015 – zasady zgłoszenia, oświadczenia uczestników

XVI BALTIC SINGLE & DOUBLE HANDED POLONEZ CUP RACE 2015 - ZGŁOSZENIA – ZASADY:

IMPREZA MA CHARAKTER NON - PROFIT – (organizator nie pobiera wynagrodzenia, impreza nie jest organizowana w celu uzyskania zysku)

1. ZGŁOSZENIA PRZYMOWANE BĘDĄ od 01.04.2015 do 01.08.2015, po tym okresie listy startowe zostaną zablokowane
2. PRZYJĘCIE NA LISTĘ STARTOWĄ NASTĄPI PO: przesłaniu wypełnionego zgłoszenia (bez podpisu), przekazaniu opłaty rezerwacyjnej, przesłaniu fotografii załogi i jachtu (data wpłaty opłaty rezerwacyjnej decyduje o kolejności)
3. TERMIN GRANICZNY UZUPEŁNIENIA I AKTUALIZACJI DANYCH: (grupy, jachty, załogi, przeliczniki) – do 10.07.2015 (bezpłatnie) – potem extra płatne: 100 pln za zmianę, od 01.08.2015 listy startowe zostaną całkowicie zablokowane
4. ZGŁOSZENIA: przyjmowane są wyłącznie w formie elektronicznej na e-mail: bluefin@interia.pl w formacie doc lub docx (nie skanować, nie drukować, nie wysłać pocztą)
5. REZYGNACJA ZE STARTU - Uczestnik jest obowiązany do powiadomienia o rezygnacji najpóźniej do dnia 10.07.2015, brak informacji lub rezygnacja po terminie – skutkuje koniecznością pokrycia przez uczestnika pozostałych kosztów udziału, oraz podwyższonym wpisowym kolejnej edycji
6. WERYFIKACJA I POTWIERDZENIE ZGŁOSZENIA - Przesłanie zgłoszenia jest automatyczną zgodą na warunki w nim zawarte, zgłoszenia będą podpisywane odręcznie przez załogi w dniu 10.08.2015 w Biurze Organizatora w godz.: 12:00- 24:00
7. GRUPY: jedna grupa jest w cenie, każda następna + 50% stawki bazowej, grupy Class – są automatyczne (z jachty minimum do powstania grupy)
8. OPŁATA REZERWACYJNA (Ilość miejsc jest ograniczona, czas wpłaty opłaty rezerwacyjnej decyduje o kolejności zgłoszeń) – opłata pokrywa tylko część kosztów udziału, pozostałe koszty ponosi organizator i sponsorzy, nie podlega ona zwrotowi w przypadku rezygnacji ze startu – uczestnik ma obowiązek poinformowania o rezygnacji ze startu

KOLEJNOŚĆ ZGŁOSZEŃ:	OPŁATA DLA GRUP SINGLE HANDED	OPŁATA DLA GRUP DOUBLE HANDED
DLA PIERWSZYCH 40 JACHTÓW (SINGLE & DOUBLE ŁĄCZNIE)	300 Pln lub 75 Euro za 1 grupę (każda następna + 50%)	300 Pln lub 120 Euro za 1 grupę (każda następna + 50%)
DLA KOLEJNYCH 20 JACHTÓW (SINGLE & DOUBLE ŁĄCZNIE)	450 Pln lub 110 Euro za 1 grupę (każda następna + 50%)	630 Pln lub 150 Euro za 1 grupę (każda następna + 50%)
POWYŻEJ 60 JACHTÓW - do zablokowania listy startowej	600 Pln lub 130 Euro za 1 grupę (każda następna + 50%)	850 Pln lub 230 Euro za 1 grupę (każda następna + 50%)

Mile widziane wyższe wpłaty wpisowego przez osoby które chciałyby wspomóc finansowo organizację imprezy (incognito lub jawnie)

9. WPLATY prosimy przekazywać gotówką do Krzysztofa Krygiera lub na konto (z dopiskiem za co, od kogo + ew. dopłaty do kosztów, statuetek, tabel)
nr: 41 1140 2004 0000 3102 6700 8081 - BIC BREXPLWMBK - IBAN PL41 1140 2004 0000 3102 6700 8081
Jacht Full Service Krzysztof Krygier ul. Nowowiejska 15/6 71-219 Szczecin
10. Nagrody i materiały - przysługują uczestnikom którzy wystartują w imprezie, losowanie nagród dotyczy tylko osób, które osobiście będą na zakończeniu

OŚWIADCZENIE UCZESTNIKÓW:

Ukończyłem/tam w dniu startu 18 lat, mam świadomość trudności imprezy, nie posiadam przeciwwskazań medycznych do udziału w imprezie, posiadam wiedzę żeglarską, wymagane przepisami uprawnień żeglarskie, sprawny jacht pełnomorski z wymaganymi dokumentami i wyposażeniem (żegluga 24h/dobę Single lub Double na trasie Polonez Cup)

Podam lub zaktualizuję wszystkie dane do listy startowej (grupy, jachty, załogi, przeliczniki) do 10.07.2015 bezpłatnie – po tym terminie wszystkie zmiany extra płatne: 100 pln za zmianę, 01.08.2015 lista startowa zostanie zablokowana - nie będą przyjmowane żadne zmiany w zgłoszeniach!!!!

Zobowiązuję się do poinformowania organizatora o rezygnacji ze startu do dnia 10.07.2015 r., po tym terminie pokryję dodatkowe koszty rezygnacji

Przyjmuję do wiadomości że: impreza może odbyć się w każdych warunkach meteo, nie będzie przerwana (chyba że nastąpią wyjątkowe okoliczności), start może być odroczony lub odwołany jeśli jego przeprowadzenie będzie niebezpieczne

Posiadam wymagane wyposażenie: odpowiednie do trasy wyposażenie nawigacyjne, pasy ratunkowe, szelki z linkami bezp. liny bezpieczeństwa na pokładzie, koło ratunkowe, radio UKF, telefon komórkowy, latarkę wodoodporną, oświetlenie jachtu, kotwicę wraz z liną lub łańcuchem, linę holowniczą o długości i średnicy dostosowanej do wielkości jachtu, cęgi do odcinania olinowania, apteczkę, zestaw narzędzi, swaryjny zapas paliwa, zestaw zapasowych żagli sztorowych o zwiększonej wytrzymałości, polię jachtu OC, min. 6 czerwonych rakiet spadochronowych, 2 czerwone pochodnie, pławki dymne, urządzenie do odczytywania lub odsłuchiwanie odczytu pozycji

Przyjmuję do wiadomości rekomendację posiadania: Urządzeń: GPS, Ploter, autopilot, samoster, AIS, EPIRB, PLB, Nautex dodatkowego radia UKF, polisy Casco jachtu wraz z pakietem ratownictwa, tratwy ratunkowej, zapasowej kotwicy, zapasowego oświetlenia jachtu, zapasowej latarki, zestawu sprzętu ratunkowego etc.

Znam i będę stosował zasady dotyczące: wzywania i udzielania pomocy, zachowania szczególnej ostrożności w trakcie Startu, mijania Christianów i w trakcie wchodzenia na linię mety w Świnoujściu

Uznaje, że Organizator i K.S. nie ponoszą żadnej odpowiedzialności: cywilnej ani karnej, za utratę życia, utratę zdrowia, uszkodzenie ciała osób lub uszkodzenia mienia i inne

Przyjmuję odpowiedzialność za swój udział w imprezie i zobowiązuję się do: naprawienia i pokrycia wszystkich ewentualnych kosztów - w tym kosztów akcji ratowniczych odczekadawania itp. przyjmuję do wiadomości że: organizator i Komisja Sędziowska nie zapewnią asysty na trasie – w przypadku niebezpieczeństwa będzie korzystał z pomocy SAR

Zobowiązuję się do cumowania swojego jachtu w marinie OSIR wyłącznie w miejscu wskazanym przez organizatora (Mapka postoju) – opłata za postój w dniach 09-16.08.2015 w strefie Polonez Cup będzie zależała od przychylności Władz Miasta Świnoujście - (prąd, woda, pryznice, opłata udrożnikowa) – płatne będą indywidualnie przez uczestników w biurze maryny OSIR

Będę odpowiadać materialnie za urządzenie Trackingu, zwrócę je (w stanie nieuszkodzonym) - do rąk własnych Organizatora do dnia 20.08.2015 – pod rygorem zapłaty równowartości: 650 GBP

Zobowiązuję się do żeglugi Fair Play, oraz zgodnie z zasadami identycznymi do przepisów PRŻ. Włączenie silnika dozwolone jest wyłącznie w celu: (ładowania akumulatorów na bieżąco, akcji ratowania życia i mienia, wejścia i wyjścia z portu celem usunięcia awarii). Dozwolone jest korzystanie z zewnętrznego routingu, korzystanie z każdej innej pomocy z zewnątrz niedostępnej dla innych uczestników jest zakazane

Umieszczę wszelkie materiały promocyjne przekazane przez Organizatora zgodnie z wytycznymi na swoim jachcie: proponuję regat MKS 1 (Single) lub proponuję regat MKS 2 (Double) na achterstęgu, Numery Startowe na burtach lub nadbudówkach, inne ...

Poinformuję Komisję Sędziowską przez UKF, telefonicznie lub osobiście o przecięciu linii mety (czas GPS)

Reklama - nie będę prowadził żadnych akcji promocyjnych na terenie imprezy bez zgody organizatora, zobowiązuję się do uzyskania zgody Organizatora na używanie materiałów reklamowych niezwiązanych z imprezą (reklama, elementy jachtu, odzież, marina itp.)

Wyrażam zgodę na utrwalenie i wykorzystanie mojego wizerunku, w tym wykorzystanie zdjęć, nagrań na dowolnych nośnikach, na publikowanie, publiczne wykonanie, wystawienie, udostępnianie - odpłatne, jak i nieodpłatne, oraz utrwalanie i zwielokrotnienie dowolną techniką, obrót oryginałem lub kopiami. Dobrowolnie przekazuję wszelkie roszczenia (istniejące i przyszłe), w tym również o wynagrodzenie względem organizatora i innych podmiotów uczestniczących w realizacji imprezy z tytułu wykorzystania mojego wizerunku/głosu/wypowiedzi na potrzeby określone w oświadczeniu.

Udzielam Organizatorowi licencji niewyłącznej nieograniczonej czasowo i terytorialnie na wykorzystanie zdjęć i materiałów przekazanych przeze mnie na potrzeby imprezy, z prawem do ich powielania, modyfikowania i rozpowszechniania dowolną techniką na potrzeby imprezy, w tym jej realizację i promocję, oraz przekazuję wynagrodzenia z tego tytułu

Przyjmuję do wiadomości że: administratorem danych jest Krzysztof Krygier, dane będą przetwarzane zgodnie z ustawą o ochronie danych osobowych z dnia 29 sierpnia 1997 roku (tekst jednolity: Dz. U. z 2002r. nr 101, poz. 926 ze zm.) przez administratora w celach związanych z realizacją Baltic Polonez Cup. Mam prawo do wglądu i aktualizacji moich danych osobowych, podanie danych jest dobrowolne, ich niepodanie uniemożliwia udział w imprezie

Przyjmuję do wiadomości, że niezgodność mojego oświadczenia ze stwierdzonym stanem faktycznym: może skutkować skreśleniem z listy uczestników

Przesłanie do organizatora wypełnionego zgłoszenia jest automatyczną zgodą uczestników na warunki w nim zawarte – zgłoszenia będą podpisywane w dniu rozpoczęcia imprezy w Biurze Organizatora w Świnoujściu 10.08.2015 w g.: 12:00- 24:00

Zgłoszenia prosimy przekazywać: wyłącznie w formie elektronicznej w formacie WQSD doc na e-mail: bluefin@interia.pl (prosimy nie skanować i nie drukować zgłoszenia, nie wysłać pocztą). W programach Office innych niż Word niektóre elementy - mogą być niewidoczne

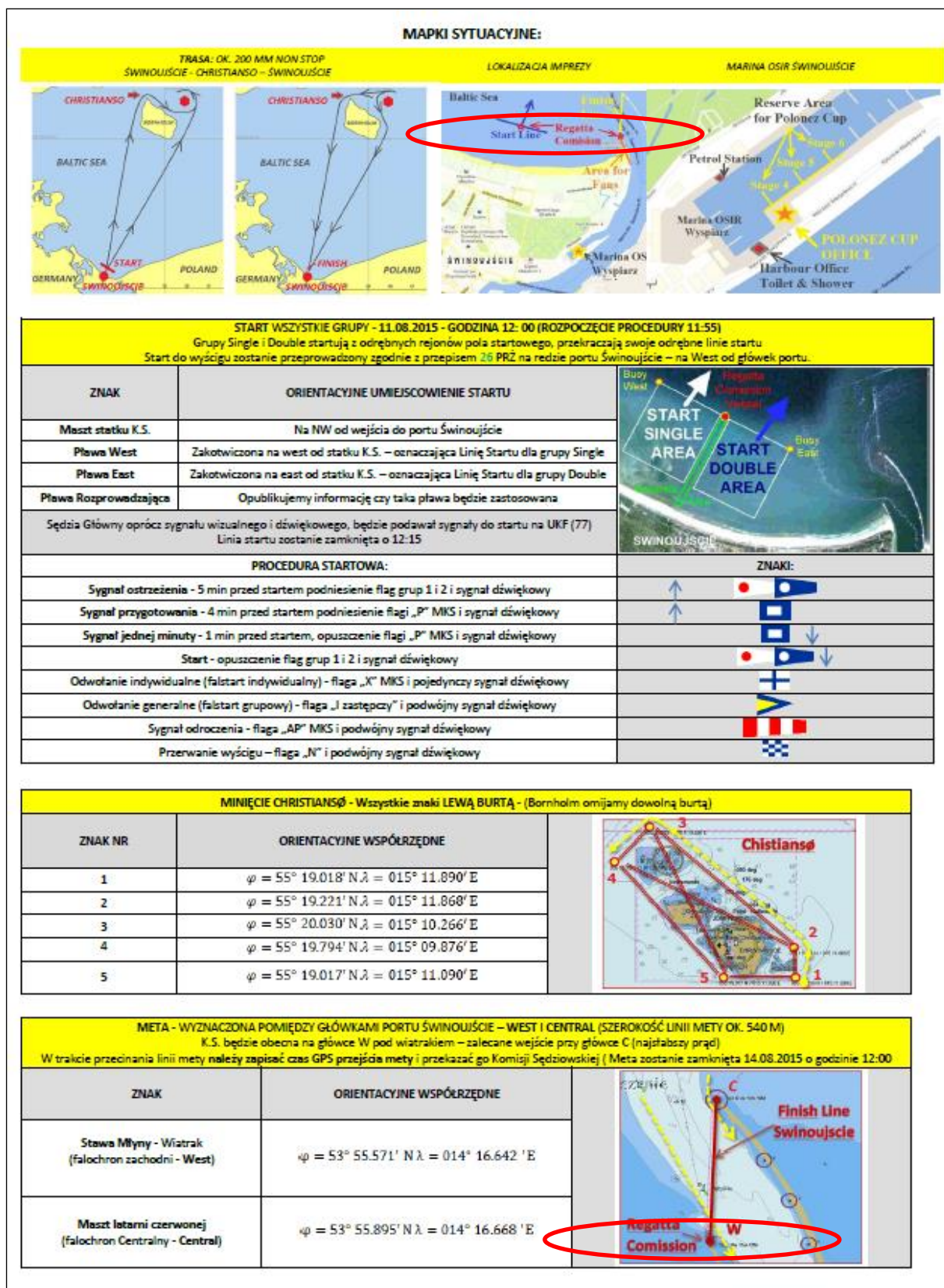


Baltic Polonez Cup Race 2015 – regulamin, instrukcja żegluga, zasady bezpieczeństwa

REGULAMIN, ZAWIADOMIENIE INstrukcja Żegluga Kwiecień 2015			
1.	ORGANIZATOR I CHARAKTERYSTYKA IMPREZY: www.sailportal.pl Jacht Full Service Krzysztof Krygier ul. Nowowiejska 1F/6 Bezręcze 71-219. Baltic Polonez Cup to impreza pełnomorska (trasa 200 Mm Non Stop), całodobowa, o charakterze: (złoty, rejsu, rajdu). Uczestnicy powinni: dysponować odpowiednimi umiejętnościami, oraz jachtami zdolnymi do żegluga w każdych warunkach meteorologicznych na skłonie Bałtyku całodobowo. Szczegółowe warunki uczestnictwa zawarto w części: oświadczenia i zasady zgłoszeń. IMPREZA ORGANIZOWANA JEST NA ZASADACH NON-PROFIT (organizator nie pobiera wynagrodzenia, impreza nie jest organizowana w celu osiągnięcia zysku)		
2.	PRZEPISY – Impreza żeglarska zostanie przeprowadzona zgodnie z zasadami identycznymi do przepisów żeglarstwa PRŻ, zgodnie z zawiadomieniem, regulaminem, instrukcją żegluga. Wszelkie zmiany w dokumentach publikowane będą na stronie www.rezaty-poloneza.pl a w trakcie imprezy na tablicy informacyjnej w Biurze Imprezy		
3.	POSTÓJ JACHTÓW: Marina Jachtowa OSIR Świnoujście – opłata za postój w dniach 9 -16.08.2015 w strefie Polonez Cup będzie zależała od życzliwości Władz Miasta Świnoujście. (opłaty dodatkowe: prąd (karta), woda (karta), prysznic (żeton), opłata uzdrowskowska: płatne indywidualnie przez uczestników, organizator przed rozpoczęciem imprezy stworzy mapę postojów dla wszystkich jachtów uczestniczących		
4.	HARMONOGRAM – Godziny i terminy mogą ulec zmianie (np. w przypadku niekorzystnych warunków meteorologicznych) 10.08.2015 – Godz. 12:00 do 24:00 – Marina OSIR Świnoujście - Finalizacja zgłoszeń – zapraszamy uczestników do biura imprezy 10.08.2015 – Godz. 18:00 odprawa Skipperów i odprawa meteorologiczna - Marina OSIR Wypisław w Świnoujście 11.08.2015 – Godz. 08:00 – 09:00 śniadanie dla uczestników i odprawa meteorologiczna – Baza imprezy 11.08.2015 – Start godz. 12:00 (rozpoczęcie procedury 11:55) – na West od główek - Reda Portu Świnoujście 16.08.2015 – Godz. 18:00 – uroczyste zakończenie imprezy w Świnoujście lub Szczecinie		
5.	GRUPY I SYGNAŁY UŻYWANE PODCZAS IMPREZY: Uczestnik może być klasyfikowany w kilku Grupach jednocześnie (grupa min. 2 jachty) <table border="1"><tr><td>Flaga MKS 1 – GRUPY Single Handed</td><td>Flaga MKS 2 – GRUPY Double Handed</td></tr></table>	Flaga MKS 1 – GRUPY Single Handed	Flaga MKS 2 – GRUPY Double Handed
Flaga MKS 1 – GRUPY Single Handed	Flaga MKS 2 – GRUPY Double Handed		
6.	DOPUSZCZENIE DO STARTU – Warunki i wymagania dopuszczenia do startu znajdują się w zasadach zgłoszeń, uczestnik podpisując druk zgłoszenia akceptuje wszystkie warunki udziału w Baltic Polonez Cup Race, K. S. i Organizator podejmują ostateczne decyzje o dopuszczeniu do startu W przypadku rezygnacji ze startu uczestnik jest obowiązany do poinformowania o tym organizatora do 10.07.2015, nie poinformowanie skutkuje obciążeniem uczestnika dodatkowymi kosztami, Lista Startowa zostanie zablokowana 01.08.2015		
7.	Niezgodność oświadczenia uczestnika ze stanem faktycznym będzie oceniana jako celowe wprowadzenie w błąd organizatora; (niewystarczające wyposażenie, zły stan techniczny jachtu, brak uprawnień i nieaktualne dokumenty jachtu, zły stan zdrowia załogi, niedozwolona i niezgłoszona reklama, cumowanie w marinie w innych miejscach niż wskazane, inne)		
8.	Komisja Sędziowska i Organizator NIE PONOSZĄ ŻADNEJ ODPOWIEDZIALNOŚCI: organizacyjnej, cywilnej ani karnej za udział w imprezie poszczególnych uczestników i ich jachtów. Każdy uczestnik ponosi osobistą odpowiedzialność za swój start, oraz oświadcza że ma świadomość trudności imprezy i jest świadomy do niej przygotowany - potwierdza to własnoręcznym podpisem na druku zgłoszenia		
ZASADY BEZPIECZEŃSTWA – BARDZO WAŻNE !!!!			
Uczestnicy indywidualnie decydują czy panujące lub prognozowane warunki meteorologiczne na trasie są odpowiednie do poziomu umiejętności i właściwości technicznych jachtu, uczestnik ma prawo do wycofania się z wyścigu w każdym momencie. W przypadku zagrożenia życia lub poważnej awarii – uczestnicy powinni bezwzględnie wezwać pomoc zgodnie z obowiązującymi morskimi procedurami wzywania pomocy (SAR, stacje brzegowe i inne jednostki, dodatkowo zaleca się poinformować K.S. i organizatora). Organizator nie zapewnia, oraz nie organizuje pomocy na trasie imprezy. Przyisk alarmowy na urządzeniach Trackingu można użyć wyłącznie po uruchomieniu standardowych procedur wzywania pomocy, przysk nie przekazuje informacji do SAR, ani nie zastępuje standardowych procedur ratunkowych!!!! Należy zachować szczególną ostrożność podczas startu – jachty grup Single i Double handed po rozpoczęciu procedury startu powinny znajdować się w swoich strefach i korzystać z odrębnej linii startu. Należy zachować szczególną ostrożność i bezpieczną odległość podczas omijania wyspy Christiansø – (skały) Należy zachować szczególną ostrożność w trakcie wplywania na metę (ruch statków, możliwość wystąpienia silnego prądu wynoszącego). Zalecamy wejście przy główce Centralnej C lub W. Jeśli wiatr będzie za słaby - należy bezwzględnie poczekać do czasu uzyskania pełnej zdolności manewrowej pozwalającej na bezpieczne przecięcie mety !!!!! Bezwzględnie zakazane jest niebezpieczne przepływanie przed dziobami płynących farwaterem statków !!!! szerokość linii mety pomiędzy główkami wynosi ok 340 m. Start może zostać odwołany bądź odroczone, jeżeli jego przeprowadzenie będzie niebezpieczne, impreza może odbyć się w każdych warunkach meteo, po starcie nie przewiduje się przerwania wyścigu, chyba że nastąpią wyjątkowe okoliczności. W przypadku awarii lub niesienia pomocy dopuszcza się wejście i wyjście z dowolnego portu używając silnika pomocniczego – zgodnie z przepisami PRŻ po wyjściu - jacht musi powrócić do pozycji na której został włączony silnik, (dopiero z tej pozycji można kontynuować żegluga na żaglach we właściwym kierunku), w innych przypadkach wejście do portu tranzytowego uznane będzie jako wycofanie się			
PRZEPISY PORZĄDKOWE			
Każdy jacht ma obowiązek zgłosić się przed startem przez przepłynięcie w pobliżu statku KS. Nie zgłoszenie się przed procedurą startową może być potraktowane, jako DNC (nie przybył na pole startowe) Przed rozpoczęciem procedury startowej jachty zobowiązane są do wplynięcia w rejon startu (Single rejon West, Double rejon East) W trakcie przecinania linii mety należy zapisać czas GPS przejścia mety, oraz jak najszybciej poinformować Komisję Sędziowską. Dopuszczalne jest korzystanie z pomocy zewnętrznej w zakresie: routingu, prognoz pogody, informacji dotyczących pozycji jachtów itp. – niedozwolone jest korzystanie z każdej innej pomocy zewnętrznej zgodnie z przepisami PRŻ Decyzje Komisji Sędziowskiej są ostateczne, treść Regulaminu, zawiadomienia i instrukcji żegluga mogą ulec zmianie Kanał 77 jest kanałem roboczym imprezy, zaleca się ciągły nadzór również na kanale 16 Skipperzy są finansowo odpowiedzialni za urządzenia Yellowbrick i zobowiązują się do ich zwrotu w stanie niepopracowanym najpóźniej do dnia 18.08.2014 do rąk organizatora, pod rygorem zwrotu ich wartości - 650 GBP Jachty, które wycofają się lub przerwały chwilowo rejs: zobowiązane są do natychmiastowego powiadomienia o tym Komisję Sędziowską (w dowolny skuteczny sposób (ukf, sms, tel. mail), oraz o przesłaniu pilnie do organizatora urządzenia Trackingu) OŚWIADCZENIA - Każdy jacht przechodzący linię Mety potwierdza przebycie trasy zgodnie z zasadami identycznymi do PRŻ			
NAGRODY:			
Przechodni Puchar Poloneza dla skippera (Single Handed), który w najkrótszym czasie przełazem (KWR lub ORC) pokona trasę imprezy w danym roku (jachty ORC nieposiadające świadectwa KWR zostaną przełazone na podstawie danych ze świadectw ORC do KWR) Dwa Puchary przechodnie K. Jaworskiego i J. Śludęgo z okazji 40 -lecia rejsu dwóch kapitanów - dla najszybszych skipperów w czasie bezwzględny osobno w grupach Single i Double. Ręcznie wykonywane Statuetki dla skipperów wszystkich jachtów którzy wystartowali w imprezie Dwie Statuetki Wolności – dla pierwszych kobiet na mecie (osobno dla grup Single i Double) – ufundowane przez komitet organizacyjny Liberty Single Handed Race z Nowego Jorku Inne nagrody ufundowane przez organizatora i sponsorów dla wybranych lub wszystkich uczestników PUNKTACJA - Kolejność jachtów KWR w każdym wyścigu będzie określona na podstawie czasów przełazów (CT=ET+KWR) Kolejność jachtów ORC będzie określona na podstawie formuły Time – on - Time (CT=ET+ToT) Kolejność i Punktacja jachtów grup Open, oraz grup Class będzie określona na podstawie rzeczywistego czasu pokonania trasy Dodatkowo uczestnicy będą klasyfikowani w Rankingu Generalnym i Grupowym Baltic Polonez Cup (2010 – 2014) PROTESTY - Sygnalizowanie protestu przez jacht powinno być zgodne z przepisem 61.1 PRŻ. Protest musi być złożony w formie pisemnej według przepisu 61.2 PRŻ w ciągu 4 godz. od przebycia linii mety przez jacht protestujący. Termin i miejsce rozpatrywania będzie ogłoszone komunikatem na tablicy ogłoszeń. Z uwagi na charakter imprezy za stworzenie zespołu protestowego odpowiedzialny będzie Sędzia Główny – powołani członkowie nie muszą spełniać wymagań PRŻ. Zgodnie z przepisem 70.4 Decyzje zespołu protest. będą ostateczne KARY - Jacht naruszający przepisy części drugiej PRŻ (w wyścigu) powinien przyjąć karę dwóch obrotów, natomiast za naruszenie przepisu 31 PRŻ (dotknięcie znaku – tylko start) powinien przyjąć karę jednego obrotu. Jacht przyjmując karę obrotów po możliwie jak najszybszym uwolnieniu się od innych jachtów po zaistniałym incydencie. Obroty powinny być w tym samym kierunku, każdy obrót zawiera jeden zwrot na wiatr i jeden z wiatrem. Jacht przyjmujący karę punktową zgodnie z przepisem 44.3 Powinien nieść wystawioną flagę żółtą, aż do ukończenia wyścigu i zwrócić uwagę KS podczas ukończenia wyścigu. Punkty w wyścigu dla jachtu przyjmującego karę punktową muszą być takie, jakie otrzymałby bez tej kary, pogorszone o 2 miejsca. Jacht naruszający procedurę startową (OCS) otrzyma karę, 20% ale nie więcej niż jacht, który otrzymał DNS			
INFORMACJE DODATKOWE:			
Polożenie jachtów podczas imprezy będzie monitorowane i widoczne online na stronach www.rezaty-poloneza.pl , www.polonezcup.com , oraz na profilu Baltic Polonez Cup na Facebooku i Twitterze Organizator: Krzysztof Krygier tel. +48 601 233 434, mail bluefin@interia.pl - Sędzia Główny: Jerzy Kaczor +48 723 889 788 Zabezpieczenie medyczne: Anna Gniadek Trafic Świnoujście: kanał 12 UKF, tel. +48 91 321 62 03 - Kapitanat Dziwnów: kanał 10 UKF, tel. +48 91 381 33 40 SAR Świnoujście: kanał 16 i 11 UKF, tel. +48 503 050 969, +48 91 321 49 17, mail polartok2@zar.gov.pl SAR Dziwnów: kanał 16 i 11 UKF, tel. +48 503 050 981, +48 91 381 30 29, mail bor.dziwnow@zar.gov.pl SAR Kołobrzeg: kanał 16 i 11 UKF, tel. +48 503 050 968, +48 94 352 20 20, mail bor.kolobrzeg@zar.gov.pl MRSC Bornholm 43 369 42416 mail bhm@mi.dk Organizator: Krzysztof Krygier			
Sędzia Główny: Jerzy Kaczor			

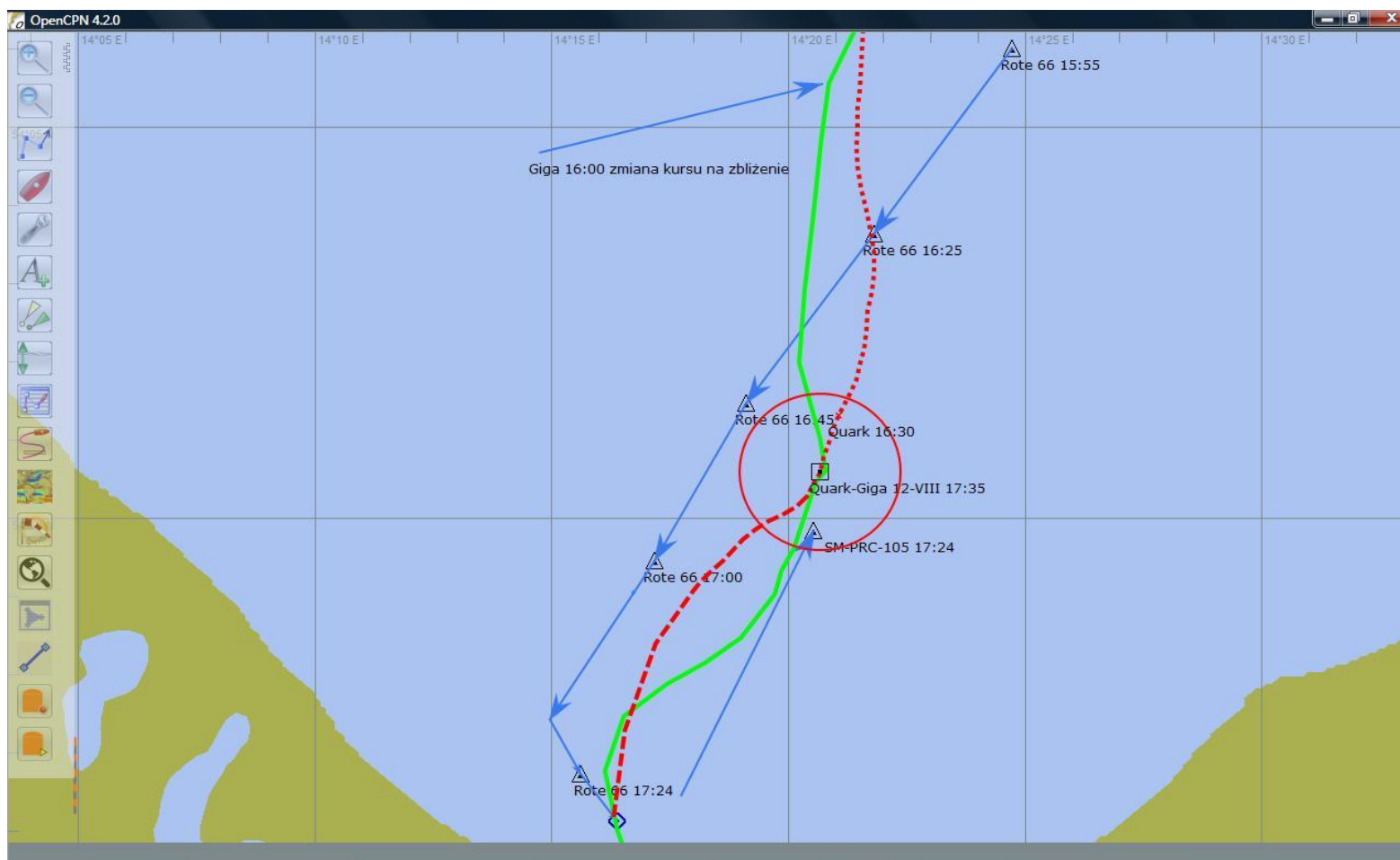


Baltic Polonez Cup Race 2015 – mapki sytuacyjne, procedura startowa, meta





Ilustracja ruchu innych jednostek przechodzących w pobliżu jachtu „Quark”



Na zdjęciu zobrazowano sytuację nawigacyjną na Zatoce Pomorskiej w dniu 12 sierpnia 2015 r. od około godz. 16:00 (od chwili wejścia w zasięg GSM jachtów Giga i Rote 66). Wolno dryfujący jacht „Quark” wszedł w zasięg GSM około godz. 12:00. Wokół pozycji „Quarka” zaznaczono okrąg o promieniu 1 Mm.