

CZYNNIKI WPŁYWAJĄCE NA BEZPIECZEŃSTWO UPRAWIANIA TURYSTYKI ŻEGLARSKIEJ NA PRZYKŁADZIE WOJEWÓDZTWA ZACHODNIOPOMORSKIEGO

ALEKSANDRA ŁAPKO¹, AGNIESZKA MĄKOSZA², TOMASZ ZALEWSKI³

¹ Akademia Morska w Szczecinie

e-mail: a.lapko@am.szczecin.pl

² Zachodniopomorski Uniwersytet Technologiczny

e-mail: agnieszka.makosza@zut.edu.pl

³ Uniwersytet Szczeciński

e-mail: zalewski@univ.szczecin.pl

SŁOWA KLUCZOWE

turystyka, żeglarstwo, czynniki bezpieczeństwa, pogoda, ryzyko

STRESZCZENIE

Artykuł dotyczy kwestii bezpieczeństwa uprawiania turystyki żeglarskiej. Autorzy wyszli z założenia, że bezpieczeństwo wpływa na atrakcyjność danego akwenu i przekłada się na jego popularność wśród żeglarzy.

W opracowaniu przedstawiono propozycję klasyfikacji czynników wpływających na bezpieczeństwo żeglugi na danym akwenu, a następnie dokonano charakterystyki wybranych z nich. Omówiono również organizację systemu ratownictwa, bazując na przykładzie województwa zachodniopomorskiego.

W kolejnej części artykułu zawarto analizę przyczyn wypadków z udziałem jachtów, które miały miejsce w latach 2010–2015 na wodach województwa zachodniopomorskiego. Z przedstawionych danych wynika, że najczęściej zdarzenia te były następstwem awarii technicznych jednostek, a także błędów ludzkich.

Wprowadzenie

Od początku XXI w., na skutek m.in. postępującej urbanizacji, obserwuje się na świecie zwiększone zainteresowanie różnymi formami turystyki, w tym turystyki aktywnej. Turystyka aktywna wymaga od uczestnika dużej samodzielności, często jest też przez niego tworzona lub współtworzona, najczęściej wiąże się z aktywnością fizyczną i jest uprawiana w bliskim kontakcie z naturą (Merski, Warecka, 2009, s. 13). Jedną z jej form, która również i w Polsce zyskuje sobie coraz większą popularność, jest turystyka żeglarska, która według ogólnej, a zarazem bardzo uniwersalnej definicji polega na podróżowaniu po obszarach wodnych przy użyciu jachtów (Łapko, 2015, s. 161). Uprawianie turystyki żeglarskiej wymaga często nie tylko wiedzy teoretycznej z bardzo

wielu dziedzin oraz umiejętności praktycznych, lecz również wytrzymałości fizycznej, umiejętności przewidywania zdarzeń i podejmowania szybkich decyzji (jachtklubnisko.pl).

Jak wynika z raportu *Polski rynek żeglarski* (raport.sailing.org.pl) z 2016 r., ok. 3,4 mln Polaków deklaruje, że żeglowało, aktywnie angażując się przy tym w prace na pokładzie jachtu, przy czym szacuje się, że samodzielnie prowadzić jacht potrafi ok. 1,3 mln.

W kolejnych latach liczba uczestników turystyki żeglarskiej w Polsce najprawdopodobniej będzie rosła i nie będą to tylko polscy turyści. Na rosnącą liczbę osób żeglujących po polskich akwenach mają wpływ również otwarte granice państwowe pomiędzy krajami Unii Europejskiej. Czynnikiem ten ma bardzo duże znaczenie dla rozwoju żeglarstwa m.in. w województwie zachodniopomorskim, gdzie część wód ma charakter transgraniczny, przez co stanowi naturalny akwen żeglarski również dla turystów z Niemiec.

Obszar województwa zachodniopomorskiego odznacza się szczególną atrakcyjnością dla turystyki żeglarskiej ze względu na rozciągłość i zróżnicowanie obszarów wodnych, dzięki czemu możliwe jest uprawianie zarówno żegluga śródlądowej, jak i morskiej.

Strategia rozwoju województwa zachodniopomorskiego do 2020 r. zakłada, że w województwie zachodniopomorskim wzrośnie zainteresowanie turystyką aktywną, czyli m.in. turystyką wodną, zarówno wśród żeglarzy z Polski, jak i z zagranicy. Ma to zostać osiągnięte dzięki budowie przystani, marin i portów, w szczególności w ramach realizacji projektu *Budowa infrastruktury i wspólnej marki turystycznej Zachodniopomorskiego Szlaku Żeglarskiego*. Jak twierdzą twórcy strategii, Zachodniopomorski Szlak Żeglarski oraz analogiczne działania rozwojowe realizowane w pasie pojezierzy mogą zadecydować o osiągnięciu czołowej pozycji regionu w skali kraju na rynku żeglarstwa i turystyki wodnej (*Strategia rozwoju województwa...*, s. 53).

Wobec rosnącej liczby uczestników turystyki niezbędne jest dokładne przyjrzenie się aspektom związanym z kwestiami bezpieczeństwa. Bezpieczeństwo jest bowiem według Butowskiego (2010) jednym z trzech czynników (obok walorów nautyczno-żeglarskich i dostępnych portów jachtowych) decydujących o atrakcyjności danego akwenu.

Podstawowym celem artykułu jest przedstawienie głównych determinant bezpiecznego uprawiania żeglarstwa na danym akwenie, a następnie ocena, które z nich miały największe znaczenie podczas wypadków jachtów, do jakich doszło na wodach województwa zachodniopomorskiego w latach 2010–2015.

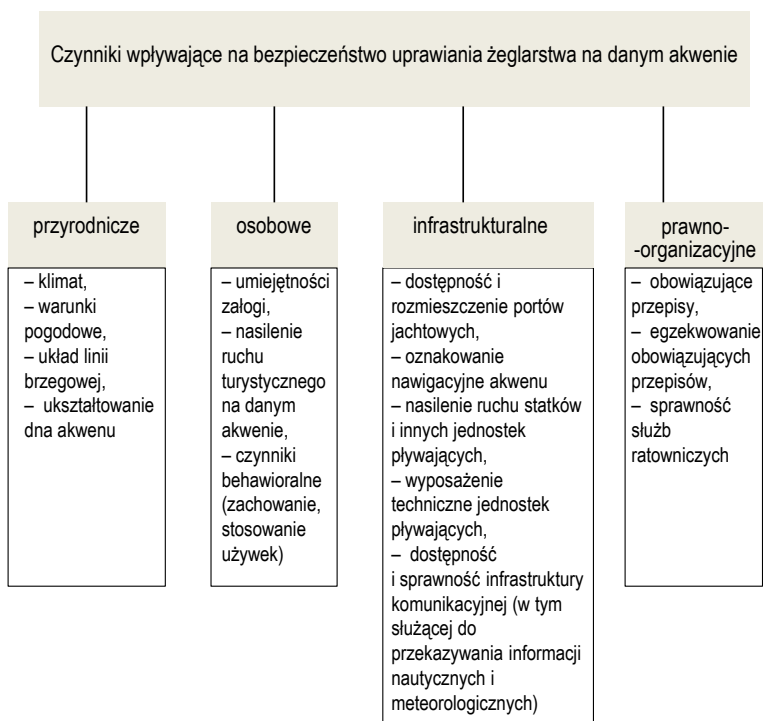
Czynniki wpływające na bezpieczeństwo uprawiania turystyki żeglarskiej

Jedną z podstawowych potrzeb człowieka jest poczucie bezpieczeństwa. Bezpieczeństwo zależy od poziomu egzystencji, działalności indywidualnej człowieka i wiąże się nierozdzielnie z ryzykiem, które łącznie jest z niebezpieczeństwem (Napierała, Skaliy, Żukow, 2011, s. 7). Według Zalewskiego i Telak (2011, s. 133) kryterium atrakcyjności formy wypoczynku czy aktywności jest związane wprost proporcjonalnie ze wzrostem zagrożenia, które z kolei jest rozumiane jako ponoszone ryzyko, zależne od prawdopodobieństwa zaistnienia zdarzenia oraz szkodliwości skutków potencjalnie zaistniałego wypadku. Matowski (2016) zauważa, że uprawianie żeglarstwa morskie-

go jest nierozdzielnie związane z ryzykiem i wobec tego przy każdym wyjściu w morze niezbędne jest uwzględnianie aktualnych czynników wpływających na bezpieczeństwo załogi i jachtu.

Nasuwa się pytanie, czy rzeczywiście, mając na względzie kwestie bezpiecznej żeglugi, rekomendacja taka powinna dotyczyć jedynie żeglarstwa morskiego. Wypadki jachtów zdarzają się również na akwenach śródlądowych, tak więc świadomość podejmowanego ryzyka powinna dotyczyć wszystkich osób żeglujących, bez względu na to, czy uprawiają żeglarstwo morskie czy śródlądowe.

Na rysunku 1 przedstawiono propozycję klasyfikacji czynników wpływających na bezpieczeństwo uprawiania żeglarstwa na danym akwencie. Zaznaczyć jednak należy, że z uwagi na fakt dużego zróżnicowania tych czynników oraz tego, że wchodzą one ze sobą w różne interakcje, klasyfikacja jest uproszczeniem zagadnienia. W praktyce może wystąpić nałożenie się na siebie kilku czynników i wówczas ich klasyfikacja nie będzie tak oczywista jak na rysunku 1.



Rysunek 1. Czynniki wpływające na bezpieczeństwo uprawiania turystyki żeglarskiej na danym akwencie

Źródło: opracowanie własne.

Czynniki przyrodnicze należy rozpatrywać w kontekście środowiskowym, warunkującym często możliwość uprawiania turystyki żeglarskiej (np. akweny o określonych cechach, odpowiednie warunki atmosferyczne). Człowiek ma bezpośrednio niewielki wpływ na czynniki z tej gru-

py, może jedynie pewne elementy zbadać lub przewidzieć, tak aby uprawianie żeglarstwa było jak najbardziej bezpieczne. Często jednak niezbędny jest do tego specjalistyczny sprzęt, wiedza i umiejętności – dlatego też nie każdy potrafi to zrobić we własnym zakresie.

Mając na uwadze fakt, że czynniki przyrodnicze mogą stwarzać potencjalne niebezpieczeństwo, osoby wykwalifikowane do ich badania dzielą się posiadаныmi informacjami z uczestnikami turystyki żeglarskiej. Służy temu infrastruktura komunikacyjna. To dzięki niej rozpowszechniane są m.in. informacje nautyczne, czyli informacje geoprzestrzenne, zawierające niezbędne informacje do bezpiecznej żeglugi, na które składa się materiał informacyjny z oceanografii i meteorologii (Kubicki, 2007).

Podstawowym źródłem informacji nautycznych dla osób żeglujących na jachtach i nawigatorów innych jednostek pływających są: mapy nawigacyjne, locje¹, spisy świateł, sygnałów nawigacyjnych i radiostacji nautycznych dostępne w formie książkowej lub internetowej, ale także serwisy pogodowe rozpowszechniane drogą radiową, internetową lub za pomocą innych form przekazu wizualnego dostępnych na terenie portów jachtowych (tablice, wydruki). W Polsce informacje pogodowe dla żeglarzy udostępniane są przez rozgłośnie radiowe w Programie I Polskiego Radia, radiostacje Urzędów Morskich, a także poprzez strony internetowe Instytutu Meteorologii i Gospodarki Wodnej (IMGW-PIB) w Gdyni i Szczecinie (imgw.pl). Oprócz tego istnieje wiele innych internetowych serwisów pogodowych rozpowszechniających prognozy pogody (meto.pl; wetheronline.pl; zagle.pogodynka.pl; newmeteo.pl) poświęcone specjalnie osobom żeglującym. Niektóre z nich oferują usługę wysyłania informacji pogodowych przez wiadomości SMS, co może okazać się bardzo wygodne, bo nie wymaga dostępu do Internetu (zagle.pogodynka.pl). W żeglarstwie główny zakres wykorzystania informacji meteorologicznej dotyczy siły i kierunku wiatrów, ostrzeżeń pogodowych oraz aktualnego stanu wód morskich czy śródlądowych. Niemniej jednak im lepsza znajomość czynników kształtujących pogodę i aktualnych prognoz, tym większe bezpieczeństwo na wodzie. Ponadto informacje pogodowe są wywieszane i na bieżąco aktualizowane na tablicach informacyjnych we wszystkich portach jachtowych.

Odnosząc się do czynników prawnoorganizacyjnych, w ostatnim czasie nastąpiła liberalizacja przepisów dotyczących kwalifikacji osób żeglujących. Zgodnie z Ustawą o sporcie z 25 czerwca 2010 r. przewiduje się, że uprawianie turystyki wodnej na jachtach żaglowych o długości kadłuba poniżej 7,5 m lub motorowych o mocy silnika poniżej 10 kW nie wymaga posiadania dokumentu kwalifikacyjnego wydanego przez właściwy polski związek sportowy. Takie jednostki poruszają się głównie po wodach śródlądowych. Liberalizacja dotyczy również kwestii związanych ze szkoleniami żeglarskimi. Zgodnie z obowiązującymi przepisami osoba ubiegająca się o patent żeglarski (bez względu na jego rodzaj) nie musi uczestniczyć w szkoleniu żeglarskim. W przypadku ubiegania się o patent żeglarza i sternika morskiego niezbędne jest jedynie zdanie egzaminu przed komisją odpowiedniego związku sportowego, w przypadku patentów na stopień kapitana sternik

¹ Publikacje zawierające informacje, których nie można było przedstawić na mapach nawigacyjnych. Zasadniczą częścią locji jest nawigacyjny opis wybrzeży i akwenów objętych danym tomem. Ponadto w locji znaleźć można wiele danych meteorologicznych, systemy oznakowań nawigacyjnych, przepisy portowe, mapy, a nawet słowniki podstawowych terminów związanych z żeglugą.

morski musi udokumentować posiadanie odpowiedniego stażu (Rozporządzenie Ministra Sportu i Turystyki).

Liberalizacja przepisów być może przyczynia się do zwiększenia liczby osób uprawiających żeglarstwo, jednak nie przekłada się pozytywnie na ich kompetencje (zaliczone do osobowych czynników ryzyka uprawiania żeglarstwa), a tym samym bezpieczeństwo. Porada (2011) wśród głównych problemów bezpieczeństwa wymienia m.in. brak świadomości u osób prowadzących jachty, że uczestniczą one w światowym systemie organizacji ruchu i ratownictwa morskiego, niewystarczającą znajomość obowiązujących na morskich wodach wewnętrznych przepisów lokalnych i Międzynarodowego Prawa Drogi Morskiej oraz nieuwzględnianie rzeczywistych możliwości nawigacyjnych i manewrowych napotkanych dużych statków. Wiedza ta z całą pewnością powinna zostać przyswojona przez żeglarzy przed rozpoczęciem żeglugi, a najlepszym sposobem na wyegzekwowanie tego jest odpowiednie szkolenie.

Do czynników prawnoorganizacyjnych zaliczono również sprawność działania służb ratowniczych. To właśnie ona w dużym stopniu decyduje o dalszych losach załogi i jachtu, po tym jak jednostka znajdzie się w niebezpieczeństwie. O ile pozostałe czynniki uznać można za sprzyjające prewencji wypadków, o tyle organizacja ratownictwa przyczynia się raczej do ograniczania negatywnych skutków zdarzenia, które już zaistniało. Organizacji systemu ratownictwa w województwie zachodniopomorskim poświęcono odrębną część artykułu ze względu na szczególne znaczenie tego czynnika dla kwestii bezpieczeństwa uprawiania żeglarstwa na danym akwenie.

Organizacja systemu ratownictwa wodnego w województwie zachodniopomorskim w aspekcie zapewnienia bezpieczeństwa uprawiania żeglarstwa

System ratownictwa wodnego działającego w województwie zachodniopomorskim stanowi część systemu ogólnopolskiego, ten z kolei jest elementem światowego systemu ratownictwa.

W Polsce instytucjami zajmującymi się ratownictwem wodnym są:

- Morska Służba Poszukiwania i Ratownictwa (SAR Search and Rescue),
- podmioty ratownictwa wodnego, tj. Wodne Ochotnicze Pogotowie Ratunkowe (WOPR),
- podmioty Krajowego Systemu Ratowniczo-Gaśniczego, tj. OSP, PSP wraz ze Specjalistycznymi Grupami Ratownictwa Wodno-Nurkowego (SGRW-N),
- służby wspierające na obszarach wodnych, tj. Marynarka Wojenna, Straż Graniczna, Urzędy Morskie, Urzędy Żeglugi Śródlądowej i inne.

Służby państwowe działające na opisywanym obszarze dysponują w zakresie ratowania życia na morzu morskimi statkami ratowniczymi stacjonującymi w portach w Darłowie, Kołobrzegu, Dziwnowie, Świnoujściu i Trzebieży oraz jednostkami ratownictwa brzegowego wyposażonymi w lądowe pojazdy ratownicze oraz motorowe łodzie pneumatyczne bazujące w Darłowie, Kołobrzegu i Dziwnowie.

Jednostki ratownicze pełnią całodobowe pogotowie ratownicze i znajdują się w 15-minutowej gotowości.

W strefie przybrzeżnej w ścisłej współpracy z systemem SAR działają ratownicy WOPR Województwa Zachodniopomorskiego w ramach systemu gotowości operacyjnej opartego na mobilnych Grupach Interwencyjnych zlokalizowanych w jednostkach terenowych przez okres całoroczny oraz sezonowo przy kąpieliskach morskich i śródlądowych.

System bazuje na łączności powiadomień o zdarzeniach nad wodą realizowanych przez Centrum Koordynacji Ratownictwa Wodnego (CKRW) z siedzibą w Szczecinie działającym 24 godz. na dobę w okresie całego roku.

Działania ratowników wodnych koordynują dyspozytorzy. Bazują oni na aplikacjach Google Earth z nakładką Maritime Traffic wspomagających szybką lokalizację miejsca zdarzenia i jednostek ratowniczych. Z punktu widzenia turystyki żeglarskiej jest to niezwykle ważne, ponieważ pozwala na szybkie odnalezienie jachtu, nawet jeśli załoga wzywająca pomocy nie jest w stanie podać dokładnej pozycji jednostki.

Grupy Interwencyjne wyposażone są w urządzenia umożliwiające łączność cyfrową i dzięki temu możliwe jest aktualizowanie pozycji zespołu ratowników oraz śledzenie w czasie rzeczywistym takich parametrów jednostek jak np. prędkość.

Żeglarze znajdujący się w niebezpieczeństwie mogą wezwać pomoc telefonicznie, używając jednego z trzech numerów: Centrum Powiadamiania Ratunkowego w Szczecinie – 112, telefonu alarmowego – 984, numeru ratunkowego nad wodą – 601 100 100. CKRW w razie potrzeby przyjmuje zgłoszenia ze wszystkich trzech numerów.

Organizacja przebiegu akcji ratunkowej po przyjęciu zgłoszenia przebiega następująco:

1. Dyspozytor uruchamia najbliższy zespół z danego terenu, który ma zgłoszoną gotowość zespołową, i przekazuje zgłoszenie do koordynatora operacyjnego regionu odpowiedniego dla miejsca zdarzenia.
2. CKRW koordynuje całą akcję, a w razie potrzeby uruchamia jednostki współpracujące, tj. Wojewódzkie Centrum Zarządzania Kryzysowego, Morską Służbę Poszukiwania i Ratownictwa (Służba SAR), policję, Państwową Straż Pożarną, Pogotowie Ratunkowe, Lotnicze Pogotowie Ratunkowe, Urząd Morski, Straż Graniczną i inne.
3. Grupy interwencyjne zabezpieczają przypisane im akwenty za pomocą sprzętu motorowodnego, takiego jak skutery i łodzie.

Wypracowane systemy organizacji akcji ratunkowej na wodach województwa oraz środki posiadane przez grupy interwencyjne dają możliwość udzielenia pomocy w ciągu kilkunastu minut (Zalewski, 2010, 2011).

Należy jednak zaznaczyć, że efektywność przedstawionego systemu, a tym samym jakość przeprowadzonej akcji ratowniczej zależeć będzie od utrzymania optymalnej liczby sił i środków ratowniczych w stosunku do czasu dotarcia do poszkodowanych. To z kolei związane jest z dużymi kosztami. Szczególnie duży udział w tych kosztach ma paliwo zużyte przez pojazdy biorące udział w akcjach. Często niezbędne jest uruchamianie jednostek stacjonujących w bazach ratowniczych znacznie oddalonych od akwenu, na którym doszło do wypadku, a akcja może trwać wiele godzin i bierze w niej udział wiele jednostek. Przykładowo w akcji ratowniczej, która miała miejsce 14 sierpnia 2016 r. i podczas której ratownicy poszukiwali zaginionego jachtu „Zefir”,

udział brały dwa statki ratownicze, patrolowiec, śmigłowiec i samolot, a sama operacja trwała 22 godz. (sar.gov.pl).

W czasach narastającego zagrożenia atakami terrorystycznymi należałoby rozważyć gotowość służb ratowniczych do niesienia pomocy w przypadku takiego zdarzenia. Wprawdzie w odniesieniu do małych jednostek turystycznych, jakich dotyczy niniejszy artykuł, prawdopodobieństwo takie jest znikome, jednak w przypadku żaglowców lub promów pasażerskich wydaje się być całkiem realne. W przeszłości doszło już do aktu terroru związanego z turystyką morską. W 1985 r. członkowie proirackiej frakcji Frontu Wyzwolenia Palestyny Abu Abbasa porwali włoski prom Achille Lauro, który płynął z Aleksandrii do Port Said. Śmierć poniósł jeden z pasażerów (Halberstam, 1988). O tym, że sytuacja taka traktowana jest jako potencjalnie możliwa, świadczy chociażby fakt, że w czerwcu 2016 r. na Bałtyku odbyły się ćwiczenia, w trakcie których przeprowadzano operację uwolnienia zakładników z promu. W ćwiczeniach udział brali komandosi z Jednostki Wojskowej GROM, Marynarka Wojenna, Straż Graniczna, Siły Powietrzne i policja (portalmorski.pl).

Analiza przyczyn wypadków z udziałem jachtów na wodach morskich województwa zachodniopomorskiego

Wypadki jachtów mają i będą miały miejsce. Część z nich kończy się niestety tragicznie nawet po sprawnie przeprowadzonej akcji ratunkowej.

Na potrzeby artykułu przeanalizowano statystyki udostępnione przez Izbę Morską dotyczące wypadków morskich z udziałem jachtów w latach 2010–2015. Zaznaczyć jednak należy, że na skutek zmian wprowadzonych w art. 22 Ustawy o izbach morskich obecnie przyczyny wypadków ustalane są przez Izbę Morską dopiero na wniosek jednej z uprawnionych osób o wszczęcie postępowania. Fakt ten znacznie utrudnił analizy prowadzone na podstawie udostępnionych danych.

Podane przez Izbę Morską przyczyny wypadków (tab. 1) podzielono według następujących kryteriów:

- błąd ludzki (BL),
- awaria techniczna (AT),
- trudne warunki meteorologiczne (WM),
- zdarzenie losowe (L),
- przyczyna nieustalona (PN).

Tabela 1. Zestawienie przyczyn wypadków z udziałem jachtów w latach 2010–2015

Przyczyna wypadku	2010	2011	2012	2013	2014	2015
BL	3	5	3	–	bd	1
AT	5	7	3	–	bd	–
WM	–	–	1	–	bd	1
L	–	–	1	–	bd	–
PN	–	–	1	1	bd	2
Suma	8	12	9	1	bd	4

Objaśnienia: – brak zdarzenia; bd – brak danych.

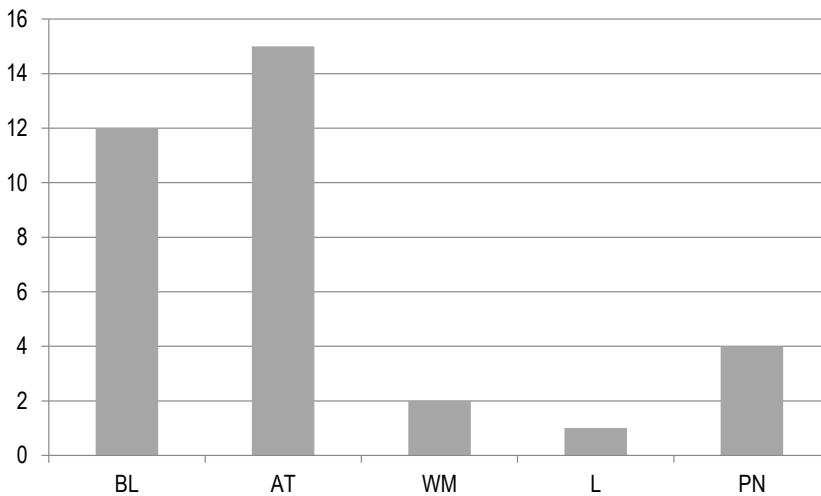
Źródło: opracowanie własne na podstawie danych udostępnionych przez Izbę Morską w Szczecinie, WOPR oraz www.sar.gov.pl (8.07.2016).

Dla lepszego zwizualizowania wyników liczbę wypadków zakwalifikowanych do poszczególnych kryteriów przedstawiono na wykresie (rys. 2).

Jak wynika z przedstawionych danych, najczęstszą przyczyną wypadków z udziałem jachtów były awarie techniczne na jednostce. Dotyczyły one głównie układu napędowego jachtów.

Druga pod względem liczby przyczyna wypadków to błędy ludzkie. Grupa ta jest bardzo zróżnicowana. Poniżej przedstawiono kilka najczęstszych błędów, które doprowadziły do wypadków w analizowanym okresie:

- zbyt późne wykonanie manewru mającego na celu uniknięcia zderzenia z inną jednostką pływającą,
- wyprowadzenie jachtu poza tor wodny,
- niezachowanie właściwej uwagi przy wykonywanych manewrach,
- lekceważenie otrzymanych ostrzeżeń nawigacyjnych.



Rysunek 2. Liczba wypadków według przyczyn ich wystąpienia w latach 2010–2015

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych udostępnionych przez Izbę Morską w Szczecinie, WOPR oraz www.sar.gov.pl (8.07.2016).

Można wnioskować, że część z nich rzeczywiście wynika z niewystarczających kwalifikacji lub też niskiej świadomości załogi o konieczności stosowania się do obowiązujących zasad bezpieczeństwa.

Warunki meteorologiczne, które powszechnie uważane są za podstawowy czynnik ryzyka w turystyce żeglarskiej, były w ciągu 6 analizowanych lat przyczyną zaledwie 2 wypadków. Trudno jednak wnioskować, że były one jedynym czynnikiem sprawczym.

W jednym z przypadków trudne warunki pogodowe panujące na morzu doprowadziły do złamania masztu na jachcie żaglowym. Stały się więc niejako przyczyną wystąpienia awarii technicznej jednostki, która to była bezpośrednią przyczyną wypadku. Z analizy warunków meteorologicznych wynika, że rejon, w którym doszło do wypadku, czyli zachodnia strefa wybrzeża

południowego Bałtyku, była w tym czasie pod wpływem niżu z ośrodkiem występującym nad Skandynawią. Z zachodu na wschód przemieszczały się układy frontów atmosferycznych. W dniu tym dominował kierunek SW, a średnie prędkości były niewielkie (3–5 m/s), natomiast występujące dość często w ciągu dnia porywy dochodziły do 13 m/s (46,8 km/h; 26,2 w.), co jest określane według skali Beauforta jako wiatr silny (6 stopni w skali Beauforta).

W drugim przypadku doszło do zatonięcia jachtu. Podczas tego zdarzenia warunki meteorologiczne były niekorzystne: występował prawie całodzienny opad deszczu przy jednocześnie silnych porywach wiatru z kierunku SW, dochodzących – podobnie jak w pierwszym z opisywanych przypadków – do ok. 50 km/h.

Bezsprzecznie panowały trudne warunki atmosferyczne, lecz być może inne zachowanie załogi lub też lepszy stan techniczny wyposażenia jachtu pozwoliłyby na uniknięcie tragedii.

Z przeprowadzonych analiz wynika, że uprawianie turystyki żeglarskiej na akwenach województwa zachodniopomorskiego jest bezpieczne. W ciągu pięciu lat poddanych analizie doszło do 34 wypadków z udziałem jachtów.

Najczęstsze przyczyny tych zdarzeń to awarie techniczne jednostek, a także błędy ludzkie. Nawiązując do klasyfikacji przedstawionej na rysunku 1, przyczyny te można zaliczyć do czynników infrastrukturalnych i osobowych.

Podsumowanie

Podstawą rozwoju turystyki żeglarskiej w danym regionie powinno być zapewnienie bezpieczeństwa jej uczestników. Jest wiele czynników wpływających na bezpieczeństwo uprawiania żeglarstwa na danym akwenie i są one zróżnicowane, a ponadto wchodzą pomiędzy sobą w rozmaite interakcje.

Na potrzeby artykułu zaproponowano klasyfikację, w wyniku której wyodrębniono wśród nich cztery grupy: przyrodnicze, osobowe, infrastrukturalne oraz prawnoorganizacyjne.

Nie na wszystkie z nich człowiek ma bezpośredni wpływ, np. przy czynnikach przyrodniczych zapewnienie bezpieczeństwa może ograniczać się jedynie do obserwacji i badania pewnych zjawisk, a następnie podejmowania działań w celu rozpowszechniania informacji o potencjalnych zagrożeniach. Służy temu odpowiednia infrastruktura komunikacyjna, czyli czynnik zaliczony do grupy infrastrukturalnych. Prewencji wypadków sprzyjają również działania o charakterze edukacyjnym, minimalizujące zagrożenia z grupy czynników osobowych. Edukacja żeglarzy odbywa się m.in. poprzez szkolenia żeglarskie, a ich zakres i organizacja zależą z kolei od obowiązujących przepisów, a więc czynników prawnoorganizacyjnych.

W opracowaniu poddano analizie przyczyny wypadków z udziałem jachtów, które zdarzyły się na wodach województwa zachodniopomorskiego w latach 2010–2015.

Stwierdzono, że zdarzenia miały miejsce głównie na skutek wystąpienia awarii technicznych jachtów oraz błędów ludzkich, a więc czynników infrastrukturalnych i osobowych.

W badanym okresie doszło łącznie do 34 wypadków, co pozwala na stwierdzenie, że akweny województwa zachodniopomorskiego są bezpieczne dla żeglarzy.

Literatura

- Butowski, L. (2010). Morska turystyka żeglarska w Europie – analiza czynników jakościowych wybranych elementów popytu i podaży. *Folia Turistica*, 23, 95–114.
- Halberstam, M. (1988). Terrorism on the high seas: the Achille Lauro, piracy and the IMO convention on maritime safety. *The American Journal of International Law*, 82 (2), 269–310.
- Kubicki, K. (2007). Rola morskiej informacji geoprzestrzennej dla zabezpieczenia działań morskich. *Przegląd Hydrograficzny*, 3, 75–92.
- Łapko, A. (2015). *Turystyka żeglarska*. Warszawa: BEL Studio.
- Matowski, B. (2016). *Analiza przyczyn wypadków jachtowych na przykładzie wydarzeń ostatniej dekady*. Pobrane z: <http://zeglarski.info/assets/Pliki-PDF/Konferencja-2015/Matowski-Analiza-przyczyn-wypadkow.pdf> (28.06.2016).
- Merski, J., Warecka, J. (2009). *Turystyka kwalifikowana, turystyka aktywna*. Warszawa: „Almamer” Wyższa Szkoła Ekonomiczna.
- Napierała, M., Skaliy, A., Żukow, W. (2011). *Stan, perspektywy i rozwój ratownictwa, kultury fizycznej i sportu w XXI wieku*. Bydgoszcz: Uniwersytet Ekonomiczny w Bydgoszczy.
- Porada, J. (2011). *Morska żegluga jachtowa*. Wybrane aspekty bezpieczeństwa. Eseje, artykuły, referaty, wykłady. Tom 1, Drukarnia Grapus Sp. z. o.o., Szczecin, s. 9.
- Zalewski, T. (red.). (2010). *Wstępna analiza stanu bezpieczeństwa wodnego w województwie zachodniopomorskim*. Szczecin: Urząd Marszałkowski Woj. Zachodniopomorskiego w Szczecinie.
- Zalewski, T. (red.). (2011). *Zmiany w systemie bezpieczeństwa wodnego w aspekcie nowych regulacji prawnych*. Szczecin: Wodne Ochotnicze Pogotowie Ratunkowe Województwa Zachodniopomorskiego.
- Zalewski, T., Telak, J. (2011). Szacowanie ryzyka i kategoryzacja wskaźnikami pomiarowymi rozwoju bezpieczeństwa wodnego. W: M. Napierała, A. Skaliy, W. Żukow, *Stan, perspektywy i rozwój ratownictwa, kultury fizycznej i sportu w XXI wieku* (s. 132–161). Bydgoszcz: Uniwersytet Ekonomiczny w Bydgoszczy.
- Rozporządzenie Ministra Sportu i Turystyki z dnia 9 kwietnia 2013 roku w sprawie uprawiania turystyki wodnej (Dz.U. 2013, poz. 460).
- Strategia rozwoju województwa zachodniopomorskiego do roku 2020 (2010). Szczecin: Sejmik Województwa Zachodniopomorskiego.
- Ustawa o sporcie z dnia 25 czerwca 2010 roku (tekst jednolity). (Dz.U. 2010, nr 127, poz. 857).
- Ustawa o izbach morskich z dnia 1 grudnia 1961 roku (tekst jednolity). (Dz.U. 1961, nr 58 poz. 320, Dz.U. z 2015 r. poz. 735, 1320, z 2016 r. poz. 178).
- jachtklubnisko.pl/index.php/eglarstwo-jak-zacz-co-to-jest-eglarstwo
- raport.sailing.org.pl/ (30.06.2016)
- imgw.pl (28.07.2016)
- meto.pl (28.07.2016)
- wetheronline.pl (28.07.2016)
- zagle.pogodynka.pl (28.07.2016)
- newmeteo.pl (28.07.2016)
- sar.gov.pl (27.08.2016)
- portalmorski.pl (12.04.2017)

FACTORS AFFECTING THE SAFETY OF NAUTICAL TOURISM ON THE EXAMPLE OF WEST POMERANIAN PROVINCE

KEYWORDS | tourism, yachting, safety factors, weather, risk

ABSTRACT | The paper applies to the safety of practicing nautical tourism. Authors assumed that the security of water area influence attractiveness and popularity of the area with tourists.

The article presents a proposal of classification of factors affecting the safety of navigation on the water body. Chosen of them were described. Also rescues system in the West Pomeranian province was presented.

In the paper there were analyzed the causes of accidents involving yachts that took place in 2010–2015 in the waters of the West Pomeranian.

The presented data showed that the most common reasons of accidents were technical failures of yachts and human errors.

JEL CODES | R41, R40, L91

Translated by Aleksandra Łapko