

DO POTĘGI (MORSKIEJ) DALEKO



Fot. Marek Słodownik

Marina Gdańsk. Pusto

Polska morska flotyła jachtowa, poza tym, że żałośnie szczupła, starzeje się i wykrusza. Nowych jednostek przybywa niewiele. Tak wynika z wydanego przez PRS „Rejestru jachtów morskich 1999”.

Milka Jung

Liczba jachtów morskich pozostających pod nadzorem Polskiego Rejestru Statków jest – mówiąc delikatnie – mało imponująca: 273 jednostki (w tym 4 pod obcymi banderami). Rejestr PRS nie obejmuje wszystkich jachtów morskich mających polskich armatorów i/lub pływających pod

polską banderą, a stacjonujących w portach poza Polską, zwłaszcza w basenie Morza Śródziemnego. Wprawdzie brak precyzyjnych danych na ten temat, ale jeśli nawet przyjąć, że takich jednostek jest drugie tyle co zarejestrowanych w PRS-ie, to i tak cała polska flotyła jachtowa okazuje

się lilipucia w porównaniu nie tylko z sąsiadami z zachodu i północy, ale nawet z Turcją.

Co gorsza, stwierdzić można, że generalnie ok. 50 procent jednostek ma więcej niż dwadzieścia lat, blisko 10 procent – ponad 30 lat i tylko 10 procent – pięć lat lub mniej. Niestety,

nie widać szybkiego przyrostu floty jachtowej charakterystycznego dla zachodnich krajów Zachodu, gdzie ponadto żeglarsztwu sprzyjają przepisy i wzory spędzania wolnego czasu, atakierozmach żeglarskiego biznesu. Równocześnie jest w Polsce coraz mniej starych, drewnianych jachtów. To nic dziwnego, choć na Zachodzie takie jednostki - „oldtimery” - są troskliwie dopieszczane. Co gorsza jednak, trudno się w najbliższym czasie spodziewać znaczącego wzrostu liczby zupełnie nowych jednostek. Chociaż kto wie, może gdy głód samochodów zostanie już zaspokojony, apetyt przeniesie się na jachty?

Zwraca uwagę fakt, że większość jednostek należy do klubów żeglarskich (147), a więc - jak łatwo policzyć - ledwie 126 jest w rękach prywatnych. Mizeria. Tym bardziej ze kluby w nowej, dziesięcioletniej już przecież rzeczywistości, wciąż nie mogą znaleźć dla siebie miejsca i pieniędzy. Stare konstrukcje giną, a nie wszystkich stać na remonty.

Co do materiałów konstrukcyjnych kadłuba, najwięcej jest jachtów o poszyciu z laminatu poliestrowo-szklanego - 147, następnie przeważa drewno (poszycie klepkowe) - 49 (jachty na ogół stare); stal - 53; obłogi - 12; tylko 3 z siatkobetonu, 4 - ze sklejki, 2 z laminatu epoksydowo-kevlarowego.

Jeszcze jedno spostrzeżenie: jest tylko 7 jachtów długości klasyfikacyjnej powyżej 20 m, ponad 50 procent to jachty o dł. poniżej 10 m; jachtów o długości od 10 do 20 m jest 117.

Sumując najkrócej, jest to więc flota szczupła, podstarzała, uboga, choć niewątpliwie dumna.

Najpopularniejsze jachty morskie

Liczba egzemplarzy w latach:		1999	1984	1983
Carter	30:	28	24	19
Nefryt:		9	62	48
Vega:		4	15	14
Opal II:		1	1-	-
Opal III:		5	8	8
J 140:		2	5	3
J 80:		6	7	6
Bruceo:		7--	-	-



Co będzie z klubowymi szkoleniami morskimi, kiedy żaden z 13 Opali nie wyruszy już w kolejny rejs

Aby jacht mógł żeglować po słonych wodach, wymagana jest przede wszystkim Karta Bezpieczeństwa, wystawiana dla każdego jachtu przez Urząd Morski. Urząd wystawia ją dopiero po zapoznaniu się z dokumentami dostarczonymi przez inspektora PRS - Polskiego Rejestru Statków.

Podstawowym dokumentem wydawanym przez PRS jest Świadectwo Klasy Jachtu, które zawiera następującą klauzulę: „Na podstawie dokonanego przeglądu stwierdza się, że jacht, jego urządzenia i wyposażenie odpowiadają wymaganiom przepisów klasyfikacji i budowy jachtów morskich”, I już można płynąć na szerokie wody. Świadectwo Klasy uzyskują zarówno jachty nowe, jak i sprowadzane. Nowy jacht uzyskuje je na 5 lat, jacht odnawiający klasę musi w okresie 5 lat być poddany co najmniej jednemu przeglądowi.

Najczęstszą przyczyną konfliktów z PRS jest budowa jachtów morskich bez porządnego planu czy dokumentacji, luki w wymaganym wyposażeniu, brak właściwych atestów lub ich przeterminowanie.

Kontrola PRS jest oczywiście płatna, a koszty pokrywa armator. Wyznaczane są według tzw. JT, czyli jednostek taryfowych (1 JT-0,17\$), stanowiących przelicznik wielkości jachtu, jego wieku, posiadanego wyposażenia, typu i mocy silnika.

Istnieje 15 placówek i agencji PRS w całym kraju, a dodatkowo działa jeszcze 11 nieetatowych inspektorów. Liczba inspektorów i specjalistów zatrudnionych etatowo w PRS waha się od 200 do 250 osób. Większość inspektorów PRS nadzoruje obecnie w zakresie zgodności z dokumentacją po około 20 budowanych jachtów. Niektóre z nich konstruowane są już od ponad 20 lat przez kluby i osoby prywatne. Nie wiadomo, czy kiedykolwiek zostaną ukończone.

Nowe jachty budowane są oczywiście także w stoczniach, również pod nadzorem PRS. Można je zamówić na wybrzeżu, np. w POLARIS YACHT (d. Stocznia im. Conrada), SHIPYARD MARITIME EUROPE czy SLOTTA JACHT. Większość produkcji tych stocznii to zamówienia eksportowe, ale zdarzają się też klienci krajowi.

W ostatnich latach przybyło kilka konstrukcji zagranicznych zarejestrowanych w Polsce, takich jak Cruiser, Dufour, Le Flot, Mediterranée czy Sun Fast. Nie są to jednak nowe jednostki. Wciąż za mało nowych i dobrych jachtów pojawia się na wybrzeżu. Jachty kupują lub budują obecnie głównie armatorzy prywatni, traktujący je jako przedmioty luksusowe. Nie zależy im wcale na udostępnianiu ich spragnionym morza. Na czym więc mają pływać szkoleni co roku i karmieni morskimi opowieściami nowi żeglarze?