

KURS na SZKOLENIE

W Polsce szkolenie żeglarskie w głównej mierze organizuje Polski Związek Żeglarski¹ (dalej też PZŻ) na podstawie rozporządzenia Ministra Sportu², które zostało wydane do uchylonej w 2010 ustawie z dnia 18 stycznia 1996 r. o kulturze fizycznej. Ustawa uchylająca podstawę prawną³ - w art. 91 wskazuje, iż dotychczasowe akty wykonawcze – w tym podstawa prawna do organizacji i prowadzenia szkoleń żeglarskich – obowiązują nie dłużej niż 2 lata od czasu wejścia w życie Ustawy – czyli do 15 października 2012 roku. Wprawdzie w Planie legislacyjnym Ministerstwa Sportu i Turystyki na rok 2012⁴, pod pozycją 5 znajduje się prognoza opracowania i wydania stosownego rozporządzenia do końca drugiego kwartału bieżącego roku, jednak do dnia dzisiejszego takiego rozporządzenia nie ma. W marcu 2011 roku Ministerstwo rozesłało do kilkudziesięciu różnych organizacji prośbę o kierowanie uwag i propozycji do treści przedmiotowego rozporządzenia⁵. W odpowiedzi na to pismo do Ministerstw wpłynęło dziewięć propozycji⁶ z których na największą uwagę zasługują zbliżone do siebie i wspólnie konsultowane propozycje PZŻ i PZMiNW⁷, zawierające projekt kompletnego rozporządzenia (w znacznej mierze opartego o dotychczasowe rozwiązania, aczkolwiek w pewnym zakresie zmieniające uprawnienia i zwiększające wymagania na poszczególne stopnie żeglarskie). Pozostałe propozycje są zróżnicowane, aczkolwiek znaczna część z nich skłania się ku uproszczeniu wymagań i stopni żeglarskich i „złamaniu monopolu PZŻ”. Pomimo iż te stanowiska zostały wyrażone w kwietniu 2011 do sierpnia 2012 prace nad tym projektem nie weszły nawet w fazę uzgodnień między resortowych ani konsultacji społecznych. Tymczasem kwestia szkoleń w żeglarstwie rozwija się samoczynnie w kierunku możliwie krótkich, drogich szkoleń z niemal gwarantowanym zaliczeniem egzaminu. Wielu instruktorów żeglarstwa uważa, że absolwenci tych kursów nie powinni samodzielnie prowadzić jachtów i że nie mają wystarczających kompetencji zarówno merytorycznych, jak i interpersonalnych. W rzeczywistości zatem żeglarstwa częstokroć uczą się w praktyce, stwarzając zagrożenie dla sprzętu i ludzi. Niektóre z przywołanych propozycji zmian proponują rezygnację nawet z obecnych wymogów (kursów) dla żeglarzy, argumentując, iż badania wskazują poprawę bezpieczeństwa na polskich wodach śródlądowych w ostatnich latach. Nie uwzględniają one jednak znacznej poprawy jakości sprzętu, wzrostu zdolności operacyjnych służb ratunkowych i porządkowych, możliwości komunikacji (przekładających się na poprawę jakości przepływu informacji – w szczególności w sytuacjach zagrożenia) oraz rozwoju systemu ostrzeżeń nawigacyjnych i metrologicznych. Może to zatem oznaczać, iż poprawa bezpieczeństwa wśród polskich żeglarzy nie zależy bynajmniej od jakości ich kompetencji i umiejętności żeglarskich. Tym bardziej, iż niestety w dzisiejszym żeglarstwie (w szczególności śródlądowym) praktycznie zamarły tradycje i zwyczaje żeglarskie, a etykieta praktycznie nie jest przestrzegana. Wielu instruktorów uważa, że jest to jedną z

¹ Niektóre polskie podmioty oferują możliwość uzyskania certyfikatów Międzynarodowego Stowarzyszenia Szkół Żeglarskich, ang. International Sailing Schools Association – ISSA, które są uznawane w kilkunastu krajach. M.in. należy do nich szkoła żeglarstwa Academia Nautica Sp. z o.o. z Warszawy oraz Pomorsko-Mazurskie Biuro Żeglarskie „Błękitny Piotruś” z Gdańska.

² Rozporządzenie Ministra Sportu z dnia 9 czerwca 2006 r. w sprawie uprawiania żeglarstwa (Dz.U. z 2006 r. nr 105 poz. 712).

³ Ustawa z dnia 25 czerwca 2010 r. o sporcie (Dz.U. 2010 nr 127 poz. 857, 2010.10.16).

⁴ Zatwierdzonym 28 lutego 2012 r. przez Minister Sportu i Turystyki Joannę Muchę.

⁵ Ministerstwo Sportu i Turystyki, Departament Rozwoju i Promocji Sportu; DRP-452-AS/11-6804, Warszawa 23.03.2011 r.

⁶ Wszystkie odpowiedzi są zamieszczone pod adresem internetowym: http://bip.msit.gov.pl/portal/bip/21/760/Prace_nad_zalozeniami_do_projektu_rozporzadzenia_w_sprawie_uprawiania_turystyki.html (07.08.2012 r.).

⁷ Tamże, PZMiNW; L.dz. 2011/04/92; PZŻ; L.Dz..PZ/222/W/2011; Warszawa 07.04.2011 r.

przyczyn rosnącej arogancji i braku kultury wśród polskich żeglarzy⁸. Jednak tych elementów brakuje zupełnie w procesie nauczania (pomimo, iż w szczątkowej formie występują w zaleceniach PZZ w zakresie systemu szkolenia).

Obecnie obowiązuje w PZZ system szkolenia zaaprobowany przez Prezydium PZZ i zatwierdzony przez Ministra Sportu i Turystyki w dn. 17 czerwca 2008 r.⁹ W zakresie tego systemu określono zakres szkoleń i wymagań dla wszystkich stopni żeglarskich, jednak w poniższym opracowaniu wskazane są jedyne informacje dotyczące stopnia żeglarza jachtowego – który obecnie daje pełne uprawnienia do uprawiania żeglarstwa na wodach śródlądowych, oraz jest najpopularniejszym patentem żeglarskim w Polsce.

Zgodnie z wytycznymi PZZ: „Osoba odbywająca szkolenie na stopień żeglarza jachtowego powinna opanować wiedzę i umiejętności praktyczne umożliwiające bezpieczne prowadzenie jachtu żaglowego w zakresie uzyskiwanych uprawnień”¹⁰. W tym celu powinna ona przejść przez program szkolenia zawierający zarówno wiedzę teoretyczną i ćwiczenia praktyczne. W dokumentacji szkoleniowej PZZ zakres tej wiedzy i umiejętności jest niezwykle szeroki i w praktyce nie możliwy do osiągnięcia w czasie stosunkowo krótkiego kursu, trwającego według zaleceń PZZ nie krócej niż 100h (w tym 20h teorii i 80h praktyki, z tym że zalecenia wskazują, iż z tych 80 jedynie 20h są wymagane „za sterem”)¹¹. W zakresie wiedzy teoretycznej przyszły żeglarz poznaje podczas kursu¹²:

1. Przepisy.

- wybrane przepisy żeglugowe obowiązujące na wodach śródlądowych odnoszące się do żeglugi jachtowej.

- elementarne wiadomości o przepisach obowiązujących na wodach morskich w tym przepisy portowe.

- etykieta jachtowa - zasady zachowania się na jachcie i obyczaje żeglarskie.

- podstawowe zasady ochrony wodnego środowiska naturalnego.

2. Wiadomości o śródlądowych jachtach żaglowych, ich wyposażeniu i obsłudze.

3. Teoria żeglowania.

4. Łocja.

- oznakowanie śródlądowego szlaku żeglugowego:

- elementarne wiadomości o oznakowaniu wód morskich:

5. Ratownictwo.

- bezpieczeństwo żeglugi i ratownictwo w żegludze śródlądowej:

- podstawowe informacje o ratownictwie na wodach morskich:

6. Teoria manewrowania.

- zasady wykonywania manewrów żeglarskich pod żaglami i na silniku.

- umiejętność planowania i wyboru drogi jachtu.

- znajomość podstawowych zasad techniki żeglowania w trudnych warunkach pogodowych.

7. Meteorologia.

⁸ Por. m.in. <http://forum.mazury.info.pl/viewtopic.php?p=94531> lub http://wielkabrama.w.interia.pl/etykieta_zeglarska.html (11.08.2012).

⁹ por. http://szkolenie.pya.org.pl/system_szkolenia - opracowany i przyjęty na podstawie art.53a ust.3 ustawy z dnia 18 stycznia 1996 r. o kulturze fizycznej (Dz.U. z 2001 r. nr 81 poz. 889 z późn. zmianami), z uwzględnieniem zapisów zawartych w rozporządzeniu Ministra Sportu z dnia 9 czerwca 2006 r. w sprawie uprawiania żeglarstwa (Dz.U. z 2006 r. nr 105 poz. 712).

¹⁰ Tamże.

¹¹ Por. <http://www.pyaszkoenie.org.pl/index.php?zakladka=267>

¹² Tamże.

Natomiast w zakresie umiejętności praktycznych, zalecenia przewidują w programie szkolenia nabycie następujących kompetencji:

1. Praca załogi na jachcie i bezpieczna eksploatacja jachtu śródlądowego:
2. Prace bosmańskie:
3. Umiejętność wykonania kilkunastu podstawowych manewrów jachtem typu slup o długości kadłuba większej niż 5,5m pod żaglami.
4. Umiejętność wykonywanie kilku podstawowych manewrów jachtem żaglowym o długości kadłuba większej niż 5,5m na silniku.

Należy przy tym zauważyć, iż uprawnienia żeglarza jachtowego można uzyskać już w wieku 12 lat, więc powyższy zakres teorii i praktyki – zgodnie z obecnym stanem prawnym, można próbować przekazać młodemu człowiekowi (na początku gimnazjum), np. podczas kursu niestacjonarnego, trwającego np. 5 weekendów (co ma często miejsce). Efektywność takiego procesu dydaktycznego jest wówczas znikoma. Jednak organizatorzy szkoleń, kierując się często interesem ekonomicznym, nie mają zazwyczaj możliwości np. prowadzenia kursów w jednej grupie wiekowej, co prowadzi do sytuacji, w której przekazywanie wiedzy i umiejętności jest jeszcze bardziej utrudnione, ze względu na zróżnicowanie odbiorców.

Po zakończonym kursie odbywa się weryfikacja wiedzy i umiejętności żeglarskich, podczas przeprowadzanego zgodnie z zaleceniami PZZ egzaminu.

Wymagania w tym zakresie wskazują, iż powinny zostać sprawdzone następujące elementy¹³:

- manewrowanie jachtem pod żaglami,
- manewrowanie jachtem na silniku,
- umiejętność kierowania załogą,
- pracę w charakterze członka załogi,
- umiejętności z zakresu prac bosmańskich
- znajomość wiedzy teoretycznej odpowiadającą zakresowi programu szkolenia na stopień żeglarza jachtowego.

Przy czym umiejętności manewrowania powinny być weryfikowane na jachcie o długości kadłuba większym niż 5,5 m, zaś egzamin można przeprowadzić przy sile wiatru (1-5)^oB, na akwenu manewrowym z dostępnym pomostem pozwalającym w pełni wykonać zadania egzaminacyjne.

Zalecenia PZZ szczegółowo określają zakres wymagań (podając przy tym definicje i interpretacje) w odniesieniu do każdego z elementów egzaminu, m.in. wskazując iż „zdający wykazuje na jachcie pod żaglami umiejętność: kierowania i planowania pracy załogi, wydawania komend i poleceń, egzekwowania ich wykonywania we właściwym momencie, podejmowania decyzji związanych z manewrowaniem i eksploatacją jachtu” oraz określając poprawne wykonywanie zadań kursanta w charakterze członka załogi.¹⁴

Zgodnie z określonymi powyżej wymaganiami i zaleceniami PZZ, wyraźnie rysuje się sprzeczność w odniesieniu do zakresu wymagań, w stosunku do oczekiwanych długości

¹³ Tamże.

¹⁴ Tamże.

trwania szkoleń i wieku (oraz potencjalnego zróżnicowania) kursantów. Praktycznie prowadzi to do sytuacji w której częstokroć egzaminatorzy „równają w dół” znacznie obniżając wskazane powyżej minimalne wymagania egzaminacyjne, gdyż w przeciwnym razie często nikt z danego szkolenia nie przechodziłby pozytywnie egzaminów. Dość często egzaminatorzy znajdują się z instruktorami szkolącymi danych kursantów (co jest nieuniknione w stosunkowo niedużych środowiskach instruktorskich w danych okręgach żeglarskich) i przepuszczają ich kursantów, licząc na wzajemność przy odwrotnej sytuacji (kiedy to obecny instruktor będzie egzaminatorem na szkoleniu prowadzonym przez danego egzaminatora), lub po prostu żeby nie obniżyć prestiżu danego ośrodka szkoleniowego i pogarszać relacji w środowisku instruktorskim. Taka sytuacja jest szkodliwa dla rozwoju żeglarstwa w Polsce i prowadzi potencjalnie do niebezpieczeństwa w postaci rosnącej liczby niedostatecznie przygotowanych żeglarzy. Równocześnie część środowiska żeglarskiego w Polsce, w różnego rodzaju panelach, artykułach i dyskusjach mocno naciska na dalszą liberalizację wymagań w tym zakresie¹⁵ (ma to odzwierciedlenie m.in. w części stanowisk dotyczących w/w Rozporządzenia).

Częściowym rozwiązaniem wyżej wskazanych problemów byłoby określenie wymogu stażu żeglarskiego dla osób zainteresowanych uzyskaniem uprawnień w tym zakresie. W przypadku osób dorosłych, mógłby on być poświadczany oświadczeniem kandydata, lub zaświadczeniem osoby prowadzącej rejs, w którym brał on udział. Bez względu na fakt utrzymania, bądź rezygnacji z obowiązku odbycia kursu i egzaminu, wymóg odbycia rejsu znacznie podnosiłby przygotowanie praktyczne przyszłych żeglarzy (dowódców) do samodzielnego prowadzenia jachtów. W sytuacji utrzymania obowiązkowych szkoleń, należałoby określić warunki ich organizacji, które urealniałyby efektywność procesu dydaktycznego poprzez zmniejszenie zakresu wymagań lub istotnego wydłużenia trwania szkoleń oraz np. ujednoczenie grup wiekowych na danym szkoleniu. Również zalecenia egzaminacyjne powinny umożliwiać realną ocenę zdolności kandydatów, co oznacza, iż egzaminy powinny być dłuższe, lub prowadzone przez instruktorów prowadzących szkolenie (którzy mają co najmniej kilka dni na faktyczną weryfikację umiejętności i wiedzy kursantów). Oczywiście prowadzi to do zarzutu nieobiektywności takich egzaminów, niemniej obecne, teoretycznie obiektywne egzaminy – prowadzone przez zewnętrzne komisje, w praktyce również nie są prawidłowym rozwiązaniem problemu – co zostało wskazane powyżej.

Istotne jest zatem urealnienie procesu edukacji oraz ewentualnego procesu weryfikacji, aby osoby uprawiające żeglarstwo w Polsce mogły być przygotowane do bezpiecznej żeglugi oraz żeby wiedziały, czego mogą się spodziewać po innych żeglarzach.

Stefan Chabiera

Instruktor Żeglarstwa PZŻ

¹⁵ Por. www.samoster.org.pl/index.php?doc=133