
Rejsy Śródlądowe - zasady uchwalone - Nowości prawne

Nadesłany przez:

Przesłany: : 4.06.2005, 9:00:00

Udało się zamknąć prace nad pierwszym z problemów wypracowanych na listopadowej ogólnopolskiej konferencji harcerzy-wodniaków w Łodzi. W najbliższych dniach naczelnik podpisze zasady organizacji rejsów śródlądowych.

Ponieważ przez ostatnie miesiące w toku kolejnych konsultacji pojawiło się kilka zmian w porównaniu z wyniesionych z konferencji postaram się je zaprezentować. Najważniejszym naszym sukcesem jest to, że udało nam się zarazić wydział specjalności i GK naszym sposobem myślenia o instrukcji. Chcieliśmy żeby instrukcja ułatwiała organizację rejsów. Chcieliśmy, żeby instrukcja podawała procedury i możliwe najprostsze rozwiązania. Naszym celem było, żeby instrukcja nie zaostrzała wymogów w porównaniu do przepisów prawa powszechnego.

Zasady organizacji w ZHP rejsów śródlądowych

I. Postanowienia ogólne

1. Podstawę wydania niniejszych zasad stanowi § 64 ust. 3 pkt. 9 Statutu ZHP.
2. Instrukcja określa procedury wewnątrzorganizacyjne dotyczące przygotowania i przeprowadzenia harcerskich rejsów na wodach śródlądowych w czasie trwania sezonu nawigacyjnego.
3. Pojęcie harcerski rejs śródlądowy odnosi się do wędrówek na łodziach lub jachtach po rzekach, jeziorach i innych drogach śródlądowych.
 1. W zależności od rodzaju używanego rejsy sprzętu harcerskie rejsy śródlądowe dzielimy na:
 - a. rejsy wiosłarskie, gdy większość floty stanowią szalupy i/lub łodzie wiosłowe,
 - b. rejsy żeglarskie, gdy większość floty stanowią łodzie i jachty żaglowe,
 - c. rejsy motorowodne, gdy większość floty stanowią łodzie i jachty o głównym napędzie mechanicznym;
 2. W zależności od charakteru harcerskie rejsy śródlądowe dzielimy na:
 - a. rejsy szkoleniowe – rejsy żeglarskie, w czasie których prowadzone jest szkolenie zgodnie z wytycznymi PZZ, zakończone egzaminem na stopień żeglarski,
 - b. rejsy turystyczne – rejsy rekreacyjne, nastawione na wyczyn lub krajoznawstwo czasie których prowadzone szkolenie żeglarskie nie kończy się egzaminem;
 3. W zależności od czasu trwania harcerskie rejsy śródlądowe dzielimy na:
 - a. rejsy – obozy wędrówne (placówki wypoczynku) w okresie wakacji szkolnych powyżej 5 dni,
 - b. rejsy – biwaki żeglarskie, gdy czas trwania nie przekracza 5 dni wraz z przejazdami.
4. Organizatorzy harcerskich rejsów śródlądowych zobowiązani są przestrzegać przepisów niniejszych zasad a także obowiązujących przepisów prawa, w tym:
 1. Ustawy z dnia 21 grudnia 2000 r. o żegludze śródlądowej ([Dz. U. z 2001 r. Nr 5, poz. 43](#)),
 2. Rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 12 września 1997 r. w sprawie uprawiania żeglarstwa ([Dz. U. z 1997 r. nr 112, poz. 729](#)),
 3. Rozporządzenia Ministra Edukacji Narodowej z dnia 21 stycznia 1997 r. w sprawie warunków jakie muszą spełniać organizatorzy wypoczynku dla dzieci i młodzieży szkolnej, a także zasad jego organizowania i nadzorowania. ([Dz. U.](#)

[z 1997 r. nr 12, poz. 67\).](#)

4. Rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 6 maja 1997 r. w sprawie określenia warunków bezpieczeństwa osób przebywających w górach, pływających, kąpiących się i uprawiających sporty wodne ([Dz. U. z 1997 r. nr 57, poz. 358](#)),
5. Instrukcji finansowej obozu ([W.U. nr 4/2005](#)),
6. Instrukcji organizacyjnej HALiZ ([W.U. nr 3/2004](#)),
7. Instrukcji szkoleniowych PZŻ ([pya.org.pl](#)).

Komentarz:

Ilość przepisów które musieliśmy uwzględnić przy pisaniu instrukcji jest ogromna. Gdyby je chcieć wypisać, to zajęłyby pół instrukcji. Większość z nich wraz z komentarzem znajdziecie [naszym serwisie w ubiegłorocznym artykule Rafała Krause](#).

II. Organizator rejsu

1. Organizatorem harcerskich rejsów śródlądowych mogą być:
 1. podstawowe jednostki organizacyjne ZHP,
 2. harcerskie komendy i GK ZHP,
 3. harcerskie ośrodki wodne i morskie.
2. Do obowiązków organizatora należy wyznaczenie komendanta i komodora rejsu, rekrutacja uczestników oraz przekazanie do dyspozycji komendanta rejsu potrzebnego sprzętu pływającego i ratunkowego i udzielenie pomocy komendantowi rejsu, w szczególności w zakresie bezpieczeństwa.

Komentarz

W większości wypadków fizycznym organizatorem rejsu będą harcerskie drużyny wodne, ale gdy zajdzie potrzeba podpisania jakiejkolwiek umowy np. czarteru to formalnym stanie się komenda hufca. Wszystkie umowy cywilno prawne w imieniu ZHP mogą zawierać tylko osoby posiadające pełnomocnictwo od Naczelnika. Czyli w większości wypadków wspomniane umowy czarteru jachtów podpisywać będą łącznie komendant i skarbnik hufca. W następnej kolejności komendant powinien podpisać porozumienie o wolontariat lub umowę zlecenie z komodorem rejsu i wystawić mu upoważnienie do odbioru jachtów od armatora. Może brzmieć to skomplikowanie, ale postaramy się kiedyś napisać szerzej o czarterach i formalnościach w naszym serwisie.

III. Kadra rejsu

1. Instruktorska - wychowawcza:
 1. Komendant
 - a. rejsu zarejestrowanego, jako placówka HAL, powinien posiadać minimum stopień podharcymistrza oraz ukończony kurs kierownika placówki kolonijnych,
 - b. rejsu - biwaku żeglarskiego może być każdy pełnoletni instruktor harcerski.
 2. Na każdych 10 uczestników powinien przypadać jeden pełnoletni instruktor harcerski lub pełnoletni wędrownik z ukończonym kursem wychowawców kolonijnych.
2. Specjalistyczna:
 1. Komodor
 - a. rejsu turystycznego, który powinien posiadać minimum stopień żeglarza jachtowego PZŻ,
 - b. rejsu szkoleniowego kończącego się egzaminem żeglarskim, który powinien posiadać minimum uprawnienia Instruktora Żeglarstwa PZŻ.
 2. Sternicy
 - a. jachtu żaglowego o powierzchni pomiarowej ożaglowania powyżej 10m², który powinien posiadać minimum stopień żeglarza jachtowego PZŻ,

- b. łodzi lub szalupy wiosłowej, który powinien posiadać minimum stopień wioślarza (jungi),
- c. łodzi lub jachtu o głównym napędzie mechanicznym o mocy silnika powyżej 6,67KM, który powinien posiadać minimum stopień sternika motorowodnego PZMWiNW,
- d. Jeżeli sternicy łodzi są niepełnoletni lub łodzie nie wymagają posiadania patentów (poniżej 10m² ożaglowania i poniżej 6,67KM) żeglugę należy organizować zgodnie z zasadami „pływać pod nadzorem” – gdzie nadzór prowadzony jest z jednostki komodorskiej i/lub pomocniczej łodzi motorowej.
- e. W przypadku rejsów szkoleniowych kończących się egzaminem żeglarskim sternicy powinni posiadać stopień minimum sternika jachtowego oraz uprawnienia młodszego instruktora żeglarstwa PZŻ

Komentarz

GK zaakceptowała częstą sytuację w naszych drużynach - tzn. drużynowy dobrze wyszkolony żeglarz nie ma jeszcze stopnia phm. i „zabiera” ze sobą na rejs podharmistrza często niewodniaka. Czyli dobrze, że została dopuszczona możliwość rozdziału funkcji komendanta i komodora - choć oczywiście lepiej, prościej i łatwiej jak to jest jedna osoba.

Niestety natomiast GK odrzuciła proponowane przez nas rozwiązanie, które pojawiło się na konferencji pod hasłem „mały rejs”. Chodziło o uproszczenie procedur i wymogów stawianych rejsom niedużym ilościowo 10-15-osobowym, których uczestnikami są dorośli lub prawie dorośli - czyli rejsy wędrownicze i kadrowe. GK nie zgodziła się na rozwiązanie prawnie dopuszczone - ([Dz. U. z 1997 r. nr 12, poz. 67](#)) § 11 ust. 1 i 2>, aby taki rejs mógł prowadzić pwd. z 3-letnim stażem i ukończonym kursem kierowników placówki. Czyli to, czy przewodnik - drużynowy będzie mógł zabrać swoją drużynę wędrowniczą, albo przewodnik - instruktor szczepu będzie zabrać kadrę szczepu na rejs, oficjalnie jako komendant będzie zależało, od układu i decyzji w hufcu - czy w drodze wyjątku (zgodnego z prawem) będzie mu wolno. Chciałbym wyrazić tu pewien niepokój, który wynika z przekonania, że wobec trudności z zatwierdzeniem wiele rejsów wędrowniczych i kadrowych będzie nie ewidencjonowanych. Zaskakuje mnie jeszcze jedna sprawa - GK zaostrzając wymogi stawiane komendantowi (kadra wychowawcza) jednocześnie obniżyła wymogi stawiane komodorowi (kadra fachowa) w porównaniu do projektu z konferencji, gdzie było powiedziane że komodor powinien mieć uprawnienia przewodnika turystyki żeglarskiej PTTK lub ukończony kurs - roboczo nazwany „kursem organizatorów harcerskich rejsów śródlądowych”.

Można odnieść wrażenie, że GK próbuje omijać problemy wynikające z Rozporządzenia MEN z dnia 27 czerwca 2001r. w sprawie kwalifikacji, stopni i tytułów zawodowych w dziedzinie kultury fizycznej oraz szczegółowych zasad i trybu ich uzyskiwania ([Dz. U. Nr 101, poz. 1095](#)), ze późniejszymi zmianami z dnia 20 grudnia 2002r. ([Dz. U. z 2003 r. Nr 8, poz. 93](#)) oraz Rozporządzenia MENiS z dnia 8 listopada 2001 r. w sprawie warunków i sposobu organizowania przez publiczne przedszkola, szkoły i placówki krajoznawstwa i turystyki ([Dz. U. Nr 135, poz. 1516](#)).

Pierwsze rozporządzenie koncesjonuje prawo prowadzenia zajęć z m.in. żeglarstwa i sportów motorowodnych jedynie absolwentom kursów instruktorskich na AWFach - [więcej o „szczęściach” płynących z tego rozporządzenia znajdziecie na forum](#). Podobno zaraz po ogłoszeniu tego rozporządzenia do ministerstwa w te pędy miała się udać delegacja PTTK. Ponoć kiedy zaprezentowano pani minister Krystynie Łybackiej, że właśnie jednym swoim podpisem pozbawiła kilkaset tysięcy instruktorów i przewodników stowarzyszenia z kilkudziesięcioletnią tradycją i osiągnięciami możliwości działania - ta miała odpowiedzieć - „ojej, nie przypuszczałam, że to taki problem”. I na otarcie łez PTTK wywalczył sobie, u wrzuczonej Pani Minister, drugie rozporządzenie. Listopadowe rozporządzenie, co prawda nie przywraca pełni swobody działania, ale gwarantuje prawne możliwości prowadzenia zajęć (w strategicznym sektorze) młodzieży szkolnej przewodnikom i instruktorom PTTK.

W tymże rozporządzeniu w § 11 czytamy: „Kierownikiem obozu wędrownego, o którym mowa w § 4 pkt 4 [Rejsu żeglarskiego w naszym przypadku], może być osoba po ukończeniu kursu dla kierowników obozów wędrownych lub posiadająca uprawnienia wymienione w ust. 2 pkt 3

[przewodnika turystycznego, przodownika lub instruktora turystyki kwalifikowanej]” oraz „Kierownikiem imprezy turystyki kwalifikowanej, o której mowa w § 4 pkt 4 [biwaku żeglarskiego w naszym przypadku], może być osoba posiadająca uprawnienia wymienione w ust. 2 pkt 3 [przewodnika turystycznego, przodownika lub instruktora turystyki kwalifikowanej] bądź stopień trenera lub instruktora odpowiedniej dyscypliny sportu” [instruktor dyscypliny sportu oczywiście w rozumieniu z czerwcowego rozporządzenia]. Pytanie jak działać w specjalnościach po 2001 roku - czy współpracować z AWFami? Czy z PTTK? Czy może jako ZHP sami zatwierdzimy w MENiSie program szkolenia naszych instruktorów specjalnościowych? Zostało zadane GK za pośrednictwem wydziału specjalności - jak na razie cisza. Jak widać nawet przy okazji instrukcji trudny problem kadry specjalnościowej został przemilczany. Mimo, iż nie jest zapisane to w instrukcji gorąco doradzamy wszystkim komodorom rejsów, aby zabezpieczyli swój spokojny sen jakimś dodatkowym uprawnieniem. AWFowy instruktor dyscypliny sportu czy rekreacji ruchowej będzie dla większości z nas zbyt kosztowny. Najtańszym, a skutecznym rozwiązaniem jest zdobycie Przewodnika Turystyki Żeglarskiej PTTK - co gorąco polecamy. Niestety nie wszyscy mają punkty na odznaki w wysączającej ilości no i te drobne 21 wiosen na karku, aby przystąpić do egzaminu weryfikacyjnego na przewodnika - wtedy pozostaje bardzo szybki (jeden weekend) i też stosunkowo niedrogi (50-100zł) kurs kierowników obozów wędrownych.

IV. Struktura organizacyjna rejsu

1. Komenda rejsu, składa się z:

1. Komendant rejsu – odpowiada m.in. za przygotowanie i realizację rejsu pod względem programowym i organizacyjnym, dobór pozostałej kadry oraz rzetelne prowadzenie dokumentacji i terminowe rozliczenie po jej zakończeniu,
2. Komodor rejsu – odpowiada m.in. za organizację pływania ze szczególnym uwzględnieniem bezpieczeństwa zdrowia i życia podczas żeglugi i zajęć na wodzie, oraz za realizację programu szkolenia żeglarskiego, w tym prowadzenie i rozliczenie dokumentacji szkoleniowej i egzaminacyjnej.
3. Komendant rejsu uwzględniając charakter i wielkość rejsu oraz specyfikę akwenu w skład komendy może powołać instruktora programowego, oboźnego, bosmana itp. określając zakres ich obowiązków w regulaminie

Uwaga: Zależy, aby funkcja komendanta i komodora rejsu była pełniona jednoosobowo.

2. Kolegium sterników

1. Kolegium sterników – stanowią wszyscy sternicy jachtów. Kolegium sterników podejmuje wszystkie decyzje żeglarskie, w szczególności związane z doбором trasy i sposobem jej pokonania, uwzględniając aktualne warunki nautyczne i meteorologiczne.
2. Każdy sternik odpowiada za przygotowanie i prowadzenie jachtu zgodnie z obowiązującymi przepisami i zasadami dobrej praktyki żeglarskiej mając na uwadze bezpieczeństwo życia i zdrowia załogi oraz powierzonego sprzętu.
3. Każdy sternik jest zobowiązany stosować się do zarządzeń, poleceń i sygnałów komodora rejsu oraz nakazać ich wykonanie załodze, jeśli nie zagrażą one bezpieczeństwu prowadzonego jachtu lub załogi.

3. Rada Rejsu

1. Radę rejsu stanowią łącznie członkowie komendy i kolegium sterników. Rada rejsu podejmuje decyzje dotyczące programu rejsu, organizacji zajęć na lądzie oraz dyscypliny życia obozowego.

V. Sprzęt pływający

1. Sprzęt pływający - łodzie i jachty muszą być sprawne technicznie oraz wyposażone w środki ratunkowe i asekuracyjne w ilości i jakości odpowiedniej, do składu załogi (zgodnie z obowiązującymi przepisami).

2. Zabronione jest obsadzanie łodzi i jachtów załogą większą niż podana w karcie rejestracyjnej lub specyfikacji producenta/konstruktora.
3. Zabezpieczenie ratownicze
 1. na 10 jednostek - może stanowić jednostka komodorska - szalupa wiosłowa lub jacht żaglowy na
 2. Pomocnicza łódź motorowa na każde 20 jednostek.
 3. Minimalna obsada jednostki zabezpieczenia ratowniczego stanowią 2 osoby z uprawnieniami żeglarskimi lub motorowodnymi.
 4. Jeżeli wiek lub kwalifikacje sterników wymagają prowadzenia „pływań pod nadzorem” to w skład jednostki zabezpieczenia ratowniczego powinien wchodzić instruktor żeglarstwa PZŻ/ młodszy instruktor żeglarstwa PZŻ lub starszy sternik motorowodny.

VI. Trasa

1. Harcerskie rejsy śródlądowe mogą odbywać się na śródlądowych drogach wodnych oraz akwenach i szlakach wodnych opisanych w przewodnikach turystycznych,
2. Na trasie rejsu należy zaplanować miejsca kontaktowe - 2-3 punkty na trasie - co do których termin i czas postoju rejsu można podać z dużym prawdopodobieństwem,
3. Planując trasę rejsu szkoleniowego zakończonego egzaminem, dzienne dystanse powinny być tak dobrane, aby istniała możliwość realizacji programu szkolenia manewrowego i teoretycznego w wymiarze przewidzianym instrukcją PZŻ.

VII. Program, zgłoszenie i rejestracja

1. Program harcerskiego rejsu śródlądowego, jako imprezy specjalistycznej powinien służyć dalszemu rozwijaniu zainteresowań uczestników, zdobywaniu przez nich nowych wiadomości o zwiedzanym regionie a także specjalistycznej wiedzy wodniackiej. Powinien on być kontynuacją śródrocznego programu pracy jednostki organizującej.
2. Program powinien uwzględniać zdobywanie przez uczestników specjalistycznych odznak i uprawnień (Żeglarska Odznaka Turystyczna PTTK, stopnie żeglarskie PZŻ), sprawności harcerskich oraz umożliwiać realizację zadań na stopnie harcerskie.
3. Plan pracy harcerskiego rejsu śródlądowego przed zatwierdzeniem powinien uzyskać pozytywną opinię retmana/sztormana hufca lub pilota chorągwi.
4. Rejs będący placówką HAL zatwierdza właściwy komendant chorągwi zgodnie z zasadami określonymi w instrukcji organizacyjnej HAL
5. Rejs - biwak żeglarski zatwierdza komendant hufca zgodnie z zasadami biwaków harcerskich.
6. Ponadto rejs szkoleniowy oraz kończący go egzamin należy zarejestrować w Okręgowym Związku Żeglarskim zgodnie z instrukcją PZŻ.

VIII. Opieka medyczna

1. Na jednostce komodorskiej i/lub pomocniczej łodzi zabezpieczenia ratowniczego powinna znajdować się główna apteczka z wyposażeniem zgodnym z Rozporządzenia RM z dnia 06.05.1997r. ([Dz. U. Nr 57, poz. 358](#)) i [załącznikiem nr 6](#) do tegoż rozporządzenia,
2. Do obsługi apteczki należy wyznaczyć ratownika z przeszkoleniem z pierwszej pomocy.
3. Ponadto zaleca się, aby na każdej jednostce była podstawowa apteczka pierwszej pomocy.

IX. Łączność i sygnalizacja

1. Obowiązkiem sternika jest żeglowanie w granicy widoczności jednostki komodorskiej oraz obserwacja sygnałów z niej nadawanych.
2. Obowiązkiem komodora rejsu jest opracowanie zestawu podstawowych sygnałów w komunikacji wzrokowej obejmujących podstawowe polecenia (np. wszyscy do mnie, zarefujcie żagle, wszyscy do najbliższego brzegu).
 1. Ogłoszeniu każdego z sygnałów może towarzyszyć sygnał akustyczny zwrócenia uwagi.
 2. Należy przestrzegać zasady, że żaden z sygnałów nie może być mylący z

ogólnymi znakami stosownymi w żegludze.

3. Komodor uwzględniając specyfikę akwenu i/lub warunki żeglugowe może ustalić szczegółowe sygnały, podając je do wiadomości w rozkazie na apelu porannym lub odprawie sterników.
3. Sygnały wzywania pomocy muszą być zgodne z ogólnie obowiązującymi przepisami.
4. Jeżeli na każdym jachcie jest sprawny telefon komórkowy, CB radio lub inny sposób łączności komodor rejsu może ustalić regulamin łączności, pozawzrokowej i zwolnić sterników z obowiązku żeglugi w zasięgu widoczności jednostki komodorskiej, pod warunkiem, że kwalifikacje i wiek sterników nie wymagają prowadzenia „żeglugi pod nadzorem”.
5. Jachty i łodzie harcerskie oraz jednostki czarterowane przez załogi harcerskich drużyn wodnych są zobowiązane do noszenia Bandery Harcerskiej lub proporca ZHP i proporców funkcyjnych zgodnie z Regulaminem Flagowym ZHP.

X. Procedury bezpieczeństwa

1. Komenda rejsu jest zobowiązana zapoznać się z umiejętnością pływania uczestników rejsu przeprowadzając sprawdzian pływacki przed rejssem lub w trakcie rejsu, korzystając z basenu lub kąpieliska.
2. Zgodę na zejście na wodę, odejście od kei, każdorazowo musi wydać komodor rejsu po zameldowaniu gotowości przez sternika,
3. W razie wywrotki jachtu lub innej awarii wymagającej zewnętrznej pomocy zostaje przeprowadzona akcja ratownicza. Dowódcą akcji ratowniczej zostaje komodor rejsu z tym, że do czasu jego przybycia dowódcą akcji jest sternik jachtu, który podpłynął jako pierwszy. Pozostali sternicy bezwzględnie wykonują wszystkie polecenia dowódcy akcji ratowniczej.
4. W razie awarii, wejścia na mieliznę, pożaru lub przecieku na jednym z jachtów, dwie najbliższe jednostki asystują mu w możliwie bliskiej, bezpiecznej odległości przygotowując się do udzielenia pomocy, aż do zażegnania sytuacji niebezpiecznej dla załogi.
5. Korzystając z jachtowej instalacji gazowej należy zachować szczególną ostrożność.
 1. Należy zawsze najpierw otwierać i zamykać główny zawór przy butli a potem zawory w kuchence.
 2. Zabronione jest gotowanie na otwartym ogniu w czasie żeglugi. Dopuszcza się możliwość gotowania w drodze na kuchence zawieszzonej na kardanie (samopoziomującej) przy nadzorze by płomień nie uległ przypadkowemu zalaniu wodą z garnka.
 3. W razie wycieku gazu wewnątrz kabiny należy starannie wywietrzyć otwierając przy tym żęzy.
6. Każdy uczestnik rejsu jest zobowiązany do ochrony środowiska naturalnego.
 1. Zabrania się usuwania smarów i produktów naftowych do wody. Przerepracowany olej silnikowy lub paliwo zalane wodą należy zebrać i zdać do utylizacji na najbliższej stacji benzynowej lub w warsztacie samochodowym.
 2. Zabrania się wylewania pomyj z detergentami jak również mycia się mydłem bezpośrednio w rzece lub jeziorze. Zmywanie i mycie należy zorganizować na brzegu, wylewając pomyje i spłukując mydliny przynajmniej 10m od linii wody.

XI. Postanowienia końcowe

1. Zasady niniejsze nie dotyczą rejsów przybrzeżnych i pełnomorskich. Rejsy morskie organizowane są w oparciu o regulaminy ustalone przez komendy ośrodków lub zarządy klubów będących armatorem jachtu, będącego w rejsie.
2. Niniejsze zasady wchodzi w życie z dniem uchwalenia.