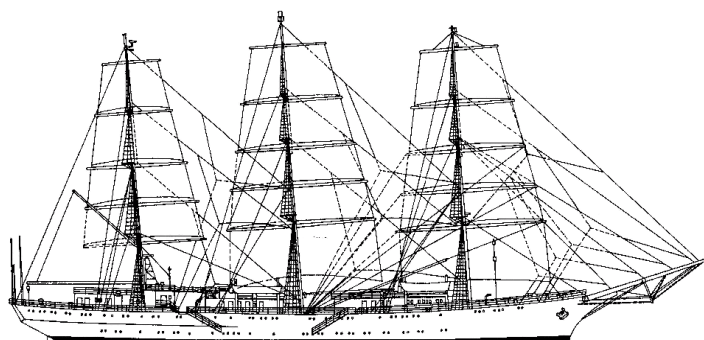


AKADEMIA MORSKA w GDYNI

REGULAMIN ZAŁOGI SZKOLNEJ

(Wraz z załącznikami i materiałami pomocniczymi)



DAR MŁODZIEŻY

2008

Nigdzie indziej jak w morzu zdrowy rozsadek, doświadczenie i bezustanne pogłębianie wiedzy ma tak ogromne znaczenie. To tworzy ten czasem niezrozumiały składnik pisanych i niepisanych morskich praw zwany „dobrą praktyką morską”. Specjalne gremia ludzi z morskim doświadczeniem tworzą te prawa pisane, a rozpatrując przyczyny wypadków morskich i ustalając procedury doszukują się przede wszystkim ludzkich odczuć i znajomości praw niepisanych przy podejmowaniu takiej czy innej decyzji na morzu. Tu, jak nigdzie indziej błędna decyzja owocuje prawie natychmiast trudnymi do przewidzenia konsekwencjami. Stąd tak ważne jest uporządkowanie wielu aspektów życia na statku, a przede wszystkim uzyskanie pewności, że każdy z załogi nawet najmniejszej jednostki będzie wiedział w każdej sytuacji, czego się od niego oczekuje. Szczególnie na żaglowcu, przy tak ogromnej załodze i tak skomplikowanej „maszynie wiatrowej” jest to wręcz najważniejszy składnik ludzkich zachowań - świadomość, że „każdy wie”...

Statek szkolny jest z założenia w sporej części „wypełniony” ludźmi, którzy NIE WIEDZĄ. Przychodzą tu, aby ten stan zmienić, poznać i nauczyć się tej „dobrej praktyki morskiej”. Ważnym składnikiem osobowości człowieka, o którym mówi się, że „przestrzega zasad dobrej praktyki morskiej” jest chęć uczenia się i doskonalenia swojego fachu, odpowiedzialność za swoją wiedzę. To procentuje potem i w „normalnym życiu” na lądzie. Stąd często zastanawiałem się, czy „Dar Młodzieży” nie powinien nazywać się „Darem DLA Młodzieży”. Tu kształtują się osobowości, charaktery. Stąd wychodzą ludzie, którzy potem będą pływali po morzu odpowiadając za życie innych, którzy będą musieli WIEDZIEĆ, jak postępować w każdej sytuacji...

Wiedza taka pojawia się wskutek nauk przełożonych, instruktorów, wychowawców, wskutek korygowanego na bieżąco zachowania się na statku, ale i nie tylko. W sporej części jest to również skupienie się nad książką i przepisami. Naturalną potrzebą człowieka jest akceptacja środowiska. Czyli zachowanie się takie, aby zyskać uznanie za swoją osobowość, wiedzę i umiejętność dostosowania się. Aby to w maksymalnym stopniu umożliwić każdemu przybywającemu na pokład „Białej Fregaty” powstał zbiór różnych przepisów i instrukcji dla praktykantów, między innymi niniejszy Regulamin Załogi Szkolnej, który ma za zadanie „uporządkować” te pierwsze kroki na pokładzie na drodze do zdobycia WIEDZY. I akceptacji swojej osoby.

I tak też Regulamin został opracowany. Nie obejmuje on wszystkich aspektów postępowania na statku. Spowodowałoby to znaczne zwiększenie objętości. Regulamin ma wprowadzić każdego praktykanta „krok po kroku” w rutynę statkową. Choć pewne stwierdzenia powtarzają się, to po to, aby wypuklić ich znaczenie.

Korzystając z różnych wcześniejszych opracowań można było dokonać rozszerzenia wiedzy na temat oczekiwanych zachowań dołączając do Regulaminu te wcześniejsze przepisy i instrukcje w postaci Załączników, które niezależnie od nauk instruktorów zawodu pomogą w wytyczeniu tej indywidualnej „drogi do doskonałości”. I tak - wbrew początkowym zamiarom - powstała z tego dość obszerna praca, która dość „groźnie” wygląda na początek, niemniej podział na Regulamin „sensu stricto” i załączniki oraz materiały pomocnicze ma za zadanie uczynić rzecz bardziej czytelną. A mimo takiego rozbudowania tej pracy nie można autorytatywnie stwierdzić, że przekazano tu całą WIEDZĘ – wiele rzeczy trzeba poznać samemu, lub od przełożonych. Ale zachęcam do przestudiowania całości na „dobry początek”. „Per aspera ad astra”. Przez naukę do gwiazd!

Kpt. Ż. W. Mirosław Peszkowski
Komendant „Daru Młodzieży” w sezonie 2008

<i>Spis treści</i>	<i>Strona</i>
§ 1. Schemat organizacyjny.	4
§ 2. Zamustrowanie i przydział miejsca.	5
§ 3. Organizacja wachty.	6
§ 4. Służby, dyżury załogi szkolnej.	8
§ 5. Wachty w morzu, porządek dnia.	12
§ 6. Alarmy i komendy.	14
§ 7. Etykieta statkowa.	15

Załączniki

Nr I – Schemat organizacyjny

Nr II – Rozkład wacht

Nr III – Rozkład szczegółowy dnia

Nr IV – Przepisy Bezpieczeństwa i Higieny Pracy

Nr V – Przepisy Porządkowe

Nr VI – Instrukcje Służb

Nr VII – Obowiązki Służb Nocnych

§ 1. Schemat organizacyjny – czyli kto z załogi stałej za co odpowiada.

1. Statkiem dowodzi **Komendant**, który wyznaczany jest przez Armatora i jest jednocześnie jego przedstawicielem.
2. Komendantowi podlegają bezpośrednio kierownicy działów w osobach:
 - a) **Starszy Oficer** – który odpowiada za Dział Pokładowy i wszystkich praktykantów.
 - b) **Starszy Mechanik** – który odpowiada za Dział Maszynowy
 - c) **Intendent** – który odpowiada za Dział Hotelowy.
 - d) **Lekarz Okrętowy** – który odpowiada za interwencje medyczne wśród załogi oraz udzielanie pierwszej pomocy.
 - e) **Radio Oficer** – który odpowiada za łączność statku ze stacjami brzegowymi pod względem zarówno merytorycznym (przestrzeganie procedur, wysyłanie raportów, zgłaszanie przybycia statku) jak i technicznym (utrzymanie urządzeń w stanie gotowości do pracy). Podlegają mu także elektroniczne urządzenia nawigacyjne.
3. Komendantowi podlegają także bezpośrednio **Oficerowie Wachtowi Pokładowi** w sprawach związanych z bezpieczeństwem żeglugi, nawigacją, manewrami i akcjami ratowniczymi.
4. Starszy Oficer jest przełożonym Działu Pokładowego. Odpowiada za plan pracy, konserwację statku oraz stan techniczny ożaglowania i takielunku. Jest organizatorem i koordynatorem procesu szkolenia

praktykantów zarówno, jeżeli chodzi o codzienną rutynę życia statkowego jak i wykłady specjalistyczne. Podlegają mu bezpośrednio:

- a) Oficerowie wachtowi w zakresie zajęć codziennych i szkolenia oraz prac w podlegającym im działach nawigacyjnym, obrony przeciwpożarowej, i sprzętu ratowniczego (oprócz spraw wymienionych w punkcie 3. w których decyduje bezpośrednio Komendant), w pełnym zakresie instruktorzy i bosmani wachtowi oraz starsi wachty i praktykanci.
 - b) **Oficerowie praktyk.**
 - c) **Starszy Bosman** z pomocnikami – cieślą, żaglomistrzem i marynarzami.
5. Starszy Mechanik jest przełożonym Działu Maszynowego. Jest odpowiedzialny za stan techniczny, remonty i naprawy wszystkich urządzeń na statku, oraz za szkolenia praktykantów w zakresie i w czasie uzgodnionym ze Starszym Oficerem. Podlega mu cała załoga maszynowa wraz z Oficerami Mechanikami i Elektrykiem.
6. Intendent jest przełożonym Działu Hotelowego i podlegają mu wszyscy kucharze oraz stewardzi. Odpowiada za sprawy bytowe całej załogi oraz ich dokumenty.
7. Lekarz Okrętowy z podległym mu pielęgniarzem jest odpowiedzialny za wszelkie sprawy zdrowia i higieny na statku.

§ 2. Zamustrowanie i przydział miejsca – czyli pierwsze kroki na statku.

1. Zamustrowanie następuje z chwilą wpisania danych osobowych na listę zaciągu załogi szkolnej zwanej także musterolą. Po zameldowaniu się na statku u oficera służbowego należy oddać w tym celu potrzebne dokumenty, które następnie przekazane zostaną intendentowi, który je zweryfikuje (§ 1, p.6).

2. O ile przybycie na statek następuje w większej, zwartej grupie, członkowie załogi szkolnej, zwani dalej **praktykantami** powinni stanąć na zbiorce na pokładzie i przedstawiciel grupy powinien zameldować przybycie oraz nazwiska i ilość osób u **Oficera Służbowego**, oraz pomóc w zbieraniu dokumentów potrzebnych do zamustrowania.
3. Prawo do zamustrowania powstaje z chwilą otrzymania skierowania na statek z **Działu Armatorskiego**. Przybycie na statek powinno nastąpić w pełnym umundurowaniu ze wszystkimi niezbędnymi rzeczami osobistymi oraz indywidualnymi pomocami naukowymi a także z odpowiednim zestawem ubrań. Co do wymaganego zestawu ubrań należy wcześniej upewnić się w Dziale Armatorskim co należy wziąć ze sobą, a co będzie osiągalne na statku.
4. Wszystkie rzeczy wymienione w punkcie 4. powyżej należy mieć zapakowane w miękkie torby, plecaki bądź worki żeglarskie bez jakichkolwiek usztywnień.
5. Każdy Praktykant otrzymuje numer okrętowy, oraz przydział miejsca, koi i kubryku. Wszystko to wraz z najważniejszym przydziałem do wachty określane jest arbitralnie przez Starszego Oficera i tylko on może dokonać ewentualnych zmian, jeżeli uzna to za stosowne. Z różnych względów przydział do wachty nie zawsze pokrywa się z przydziałem do kubryku jak to nakazywała wcześniejsza tradycja, należy więc dokładnie zapamiętać swoje miejsce w strukturze organizacyjnej statku oraz swój numer okrętowy, który z chwilą zamustrowania staje się jednoznacznym identyfikatorem wobec przełożonych.
6. Każdy Praktykant niezależnie od przeprowadzanej głównie przez Instruktorów Wachtowych czynności zwanej **familiaryzacją**, czyli zapoznaniem się ze statkiem i procedurami, powinien zapoznać się z Rozkładem Alarmowym dotyczącym obrony przeciwpożarowej, ratowaniu życia i mienia na morzu i postępowania w razie innych zagrożeń, czyli mając przydzielony numer okrętowy poznać swój zakres obowiązków na wypadek każdego rodzaju alarmu oraz

zapamiętać odpowiednie sygnały alarmowe nadawane dzwonekami alarmowymi i wszystkimi innymi, przewidzianymi sposobami.

7. Przy takiej ilości załogi jednym z najważniejszych środków pozwalającym na utrzymanie porządku, rozdział zadań i prac oraz przekazywanie informacji i upewnienie się, że każdy je rozumie są zbiórki całej załogi, wacht, dyżurnych, grup funkcyjnych, zespołów do pracy i.t.d. Należy zwrócić uwagę, aby takie zbiórki przebiegały sprawnie i w czasie jak najkrótszym.

§ 3. Organizacja wachty – czyli jak działa „podstawowa komórka organizacyjna”

1. Bezpośrednim przełożonym wachty jest oficer wachtowy, który do pomocy ma zastępców w osobach instruktora i bosmana wachtowego. Każdy praktykant przydzielony jest do konkretnej wachty, którą zwykle poza wachtami morskimi dowodzi **Pierwszy, Drugi lub Trzeci Oficer Wachtowy** i od jego numeru bierze się numeracja wachty. Ma to znaczenie przy określaniu kolejności wacht pełniących służby dobowe.
2. Zaraz po zamustrowaniu każda wachta wybiera w sposób demokratyczny **Starszego Wachty**, który po zatwierdzeniu przez Starszego Oficera będzie miał następujący zakres obowiązków:
 - a) reprezentacja wachty przed Starszym Oficerem, Oficerem Wachtowym i innymi przełożonymi,
 - b) opracowanie i dopilnowanie grafiku funkcyjnych na czas pełnienia kolejnych wacht morskich oraz postoju w porcie w czasie rejsu, tak aby każdy praktykant z wachty (ze starszym wachty łącznie) w sposób cykliczny przeszedł przez wszystkie funkcje nawigacyjne i porządkowe,
 - c) opracowanie i dopilnowanie grafiku służb dobowych na czas wypełniania obowiązków kolejnych wacht służbowych w czasie rejsu, tak aby każdy praktykant z wachty (tym razem może być bez starszego wachty – przywilej funkcji) przeszedł przez wszystkie rodzaje dyżurów dobowych,

- d) przekazywanie informacji i poleceń od przełożonych i upewnienie się, że wszyscy członkowie wachty są należycie poinformowani o nadchodzących wydarzeniach.
3. Niezależnie od przydziału do wachty, każdy praktykant otrzymuje również przydział do kubryku (§2, p.6). Po zajęciu swoich miejsc, mieszkańcy danego kubryku są zobowiązani dokonać wyboru **Starszego Kubryku**, który po zatwierdzeniu przez Starszego Oficera będzie z kolei miał następujący zakres obowiązków:
 - a) zgłaszanie usterek technicznych oraz reprezentowanie kubryku przed przełożonymi,
 - b) wyznaczanie sprzątających danego kubryku w systemie rotacyjnym (włączając siebie) niezależnie od innych służb i funkcji pełnionych w ramach wachty,
 - c) mobilizowanie wszystkich mieszkańców kubryku do utrzymania porządku i ewentualnie wyznaczanie dalszych sprzątających w wypadku większej akcji porządkowania pomieszczeń,
 4. Wachta, której oficer wachtowy pełni w danym dniu **służbę portową**, podejmuje obowiązki **Wachty Służbowej**, tzn. wyznacza **Dyżurnych Dobowych** (§4, p.1), oraz obejmuje służby na trapie i na pokładzie (§4, p.3). Cykl służb portowych dla oficerów, instruktorów, bosmanów wachtowych i podległych im wacht jest ustalony na cały rok niezależnie od tego czy statek znajduje się w porcie czy w morzu.
 5. Służba portowa rozpoczyna się od 0800 godziny czasu statkowego w danym dniu i trwa 24 godziny do godziny 0800 dnia następnego. Wachta Służbowa przebywa cały czas na statku i nie ma wyjścia na ląd. Pozostałe wachty w ciągu dnia uczestniczą w zajęciach przewidzianych przez Starszego Oficera, zaś po kolacji, jeżeli nie powstaną inne okoliczności mogą otrzymać zezwolenie na wyjście do miasta.
 6. **W morzu** rotacja **Wacht Służbowych** nie ulega zmianie (punkt 4. powyżej), w dzień wyjścia w morze wachta służbowa dalej jest

nazywana służbową i niezależnie od konkretnych, wyznaczonych godzin wacht nawigacyjnych i innych zajęć (Załącznik nr II, Rozkład wacht), wyznacza jak zwykle dyżurnych dobowych, którzy są wyłączeni ze służby nawigacyjnej oraz z przeważającej ilości innych zajęć w ciągu danego dnia.

7. W odróżnieniu od wachty służbowej pozostałe wachty w danym dniu niezależnie od tego czy statek znajduje się w porcie czy w morzu nazywane są **Podwachtą** i **Nadwachtą**. Podwachtą to ta, która zdała obowiązki wachty służbowej o godzinie 0800 czasu statkowego w danym dniu zaś Nadwachtą to ta, która przejmie obowiązki wachty służbowej o godzinie 0800 czasu statkowego w dniu następnym. Jednym słowem zmiana nazewnictwa wachty (i związanych z tym zakresem obowiązków i rozkładem dnia) następuje zawsze o godzinie 0800 czasu statkowego w czasie **Podniesienia Bandery** (§ 5, p.1).

§ 4. Służby, dyżury załogi szkolnej – czyli opracowywanie grafików przez Starszego Wachty.

1. Jak wspomniano wyżej (§3, p.4), co trzeci dzień każda wachta obejmuje zadania Wachty Służbowej i przede wszystkim wystawia Dyżurnych Dobowych, którzy obejmują obowiązki po przejęciu służb dobowych i zgłoszeniu się do odpowiednich przełożonych. W morzu objęcie stanowisk następuje po śniadaniu, które wyznaczone jest dla wachty obejmującej służbę po zdaniu wachty nawigacyjnej i przejęciu służb dobowych (Załącznik nr III, Rozkład szczegółowy dnia), ale dobrym tonie jest zgłosić się najpierw do odpowiednich przełożonych po przejęciu służb i zjeść śniadanie po uzyskaniu ich zgody:
 - a) **Dyżurni Kuchni**, 3 osoby, które zgłaszają się do Szefa Kuchni.
 - b) **Dyżurni Mesy Praktykantów**, 3 osoby, które zgłaszają się do Stewarda Mesy Studenckiej.
 - c) **Dyżurny Mesy Załogowej** (załogi stałej), 1 osoba, która zgłasza się do Starszego Stewarda lub Stewarda Mesy Załogowej.
 - d) **Dyżurni WC Praktykantów**, 2 osoby, które zgłaszają się do Stewarda Gospodarczego i Pielęgniarskiego.

- e) **Dyżurny Korytarzy**, 1 osoba, która zgłasza się do Stewarda Gospodarczego i Pielęgniarza.
 - f) **Dyżurny Pralni**, 1 osoba, która zgłasza się do Stewarda Gospodarczego.
2. W wypadku mniej licznej załogi szkolnej, ilość dyżurnych dobowych może ulec redukcji, wraz ze zmianą zakresu obowiązków. Decyduje o tym Starszy Oficer w porozumieniu z kierownictwem statku. Dyżurni dobowi są wyłączeni ze służby nawigacyjnej w morzu, funkcji wymienionych poniżej w punkcie 3. w czasie postoju w porcie oraz z przeważającej ilości innych zajęć w ciągu danego dnia.
3. W przypadku postoju statku w porcie, Wachta Służbowa ma obowiązek wystawić dodatkowo funkcyjnych, którzy obsadzą następujące stanowiska:
- a) **Bosmański**, 1 osoba w mundurze wyjściowym, która będzie pełniła tę funkcję przez 24 godziny od 0800 do 0800 godziny czasu statkowego następnego dnia,
 - b) **Trapowi**, jednorazowo 2 lub 4 osoby w mundurach wyjściowych (w zależności od natężenia ruchu odwiedzających statek różnych osobistości lub zwiedzających, oraz od ilości trapów łączących statek z brzegiem – decyduje o tym Oficer Służbowy w porozumieniu z kierownictwem statku). Jest to funkcja cykliczna, obsada wymieniana powinna być co 4 lub co 2 godziny – również decyduje o tym Oficer Służbowy w porozumieniu z kierownictwem statku.
 - c) **Pokładowy Patrol Bezpieczeństwa**, 2 osoby w mundurach roboczych, które mają obowiązek sprawdzania lin, odbijaczy oraz czuwania nad bezpieczeństwem załogi i zwiedzających na pokładzie i w pomieszczeniach. O wystawieniu patrolu decyduje Oficer Służbowy w porozumieniu z kierownictwem statku. Jest to również funkcja cykliczna, obsada powinna być wymieniana co 4 godziny.
 - d) **Służba w Siłowni**, 2 osoby w kombinezonach, które pełnią służbę pod opieką Oficerów Mechaników, funkcja cykliczna, obsada powinna być wymieniana co 4 godziny.

- e) Nawet w czasie postojów w porcie może zajść potrzeba użycia szalup okrętowych i wyznaczenia w związku z tym **Bosakowych**, którzy będą stanowili osadę łodzi, przeważnie 2 ludzi w mundurach najczęściej roboczych, choć Oficer Służbowy w porozumieniu z kierownictwem statku może zdecydować inaczej. Bosakowi wyznaczani są na cały dzień eksploatacji szalupy.
 - f) **Dyżurny klatki „D”** (pokładówka środkowa, zejście do pomieszczeń załogi stałej i szkolnej), 1 osoba w mundurze przeważnie roboczym, choć Oficer Służbowy może zdecydować inaczej, funkcja wystawiana zazwyczaj na czas zwiedzania statku przez publiczność z zewnątrz, cykliczna o zmianach której decyduje Oficer Służbowy.
 - g) **Dyżurny klatki „E”** (pokładówka rufowa – wejście boczne do salonu kapitańskiego z pokładu burtowego), 1 osoba, podobnie jak w punkcie d) powyżej, w mundurze przeważnie roboczym, choć Oficer Służbowy może zdecydować inaczej, funkcja wystawiana zazwyczaj na czas zwiedzania statku przez publiczność z zewnątrz, cykliczna o zmianach której decyduje Oficer Służbowy.
 - h) **Dyżurni sklepika statkowego**, 1 lub 2 osoby w mundurze przeważnie wyjściowym, choć Oficer Służbowy w porozumieniu z kierownictwem statku może zdecydować inaczej, funkcja przeważnie stała na dany dzień na okres udostępnienia statku do zwiedzania, pełniona pod nadzorem Intendenta lub osoby przez niego delegowanej.
4. Ilość niektórych, wyżej wymienionych funkcyjnych w porcie może ulegać zmianie, niektóre funkcje (punkty e, f, g, h) mogą być odwołane jako niepotrzebne w danym porcie lub czasie, wszystko w zależności od różnych czynników, które będą uwzględniane przez Starszego Oficera, lub Oficera Służbowego w porozumieniu z kierownictwem statku, i którzy podejmą w tej sprawie odpowiednie decyzje.
5. Pozostali oraz wolni w danym momencie od pełnienia funkcji w porcie (jak w punkcie 3.) praktykanci z wachty służbowej mają w ciągu dnia za zadanie uczestniczyć w pracach pokładowych i być w

pogotowiu (tzw. „stand-by”) na każde wezwanie Oficera Służbowego. Należy do nich również obowiązek wykonania następujących prac:

- a) rozpięcie lub zwinięcie tentów (namiotów) nad pokładem w zależności od potrzeb
 - b) podniesienie lub zwinięcie gali banderowej
 - c) rozstawienie lub uprzątniecie sprzętu potrzebnego do podjęcia gości na przyjęcia lub *parties*, oraz zwiedzających statek
 - d) segregacja śmieci na bieżąco, ewentualnie zdanie ich na ląd
 - e) obieranie ziemniaków, ewentualnie innych warzyw w godzinach wieczornych lub nocnych
 - f) sprzątanie i mycie pokładu i statku w godzinach 0600 do 0755 przed Podniesieniem Bandery
6. W morzu obowiązują wachty morskie i tu każda wachta na czas pełnienia obowiązków wachty nawigacyjnej (Załącznik nr II, Rozkład wacht) wystawia następujących funkcyjnych:
- a) **Bosmański**, 1 osoba, która pełni służbę przez 4 lub 6 godzin trwania wachty nawigacyjnej,
 - b) **Sternicy**, 2 osoby, którzy pełnią służbę naprzemiennie z funkcyjnymi ze służby na oku przez 4 lub 6 godzin trwania wachty nawigacyjnej – zmiany następują co 1 lub 2 godziny do uznania Oficera Wachtowego. Liczba sterników może ulec ograniczeniu do jednego w wypadku sterowania z konsoli wewnątrz sterówki.
 - c) **Służba na oku**, 2 osoby, zwane inaczej „Oko lewe” i „Oko prawe”, którzy pełnią służbę naprzemiennie ze sternikami przez 4 lub 6 godzin trwania wachty nawigacyjnej – zmiany następują także co 1 lub 2 godziny do uznania Oficera Wachtowego. W wypadku tylko jednego sternika funkcyjni obu służb rotują tak, aby każdy z nich przeszedł przez stanowiska Oka lewego, prawego i Sternika.
 - d) **Służba w Siłowni**, 2 osoby, które pełnią służbę pod opieką Oficerów Mechaników przez 4 lub 6 godzin trwania wachty nawigacyjnej, zwolnieni przeważnie z obowiązku

uczestniczenia w manewrach pokładowych, o ile Oficer Wachtowy nie poleci inaczej,

- e) **Szkoła**, 8 lub 16 osób (ilość osób i czas nauki w czasie pełnienia wachty nawigacyjnej może ulegać znacznym odstępstwom w zależności od ustaleń Starszego Oficera z Oficerami Praktyk) wyznaczonych do uczestniczenia w zajęciach teoretyczno-praktycznych w tzw. Nawigacyjnej Uczniowskiej, czyli pomieszczeniu pod mostkiem przeznaczonym do szkolenia praktykantów. Wszyscy uczestnicy tych zajęć powinni mieć pod ręką pełne oporządzenie i odpowiednie ubrania i być gotowi w każdej chwili wziąć udział w manewrach na pokładzie na wezwanie Oficera Wachtowego.
 - f) W wypadku postoju na kotwicy funkcyjni służb na sterze i na oku zostają przekwalifikowani na **Pokładowy Patrol Bezpieczeństwa**, dozorujący układanie się łańcucha kotwicznego i trzymanie kotwicy, zabezpieczenie statku, obserwację innych obiektów dookoła i sprawdzanie pozycji.
 - g) W czasie postoju na kotwicy jak również w dryfie może też zająć potrzeba wyznaczenia **Bosakowych** w wypadku użycia szalup okrętowych. O ilości potrzebnych osób do pełnienia tej funkcji decyzje podejmuje Starszy Oficer w porozumieniu z kierownictwem statku.
 - h) pozostali członkowie wachty pełnią **służbę na pokładzie** (w wypadku wachty służbowej bez Dyżurnych Dobowych) w pełnym oporządzeniu (pasy asekuracyjne) i w odpowiednim ubraniu, w dzień zatrudniani w pełni do prac pokładowych, w nocy częściowo zatrudnieni do prac wacht nocnych lub czuwający w pełnej gotowości do manewrów na komendę Oficera Wachtowego. Pełne oporządzenie i odpowiednie ubranie dotyczy także wszystkich funkcyjnych wymienionych powyżej z wyjątkiem Służby w Siłowni, ponieważ zobowiązani są **oprócz aktualnie stojących na sterze sterników** dołączyć do zbiórek pod masztami przy alarmach do żagli.
7. Jedną z funkcji powtarzającą się zarówno przy podziale obowiązków na czas pobytu statku w porcie jak i w morzu jest bardzo istotna funkcja **Bosmańskiego**, osoby odpowiedzialnej za przekazywanie informacji wszystkim praktykantom, budzącej wolnych od służb i

wacht w odpowiednim czasie oraz czuwającej nad sprawnym organizowaniem zbiórek całej załogi szkolnej. Należy pamiętać, że jest to ta sama funkcja, tylko czas trwania tej służby różni się w zależności czy statek przebywa w porcie (Bosmański jest wtedy wyznaczany z wachty służbowej na czas pełnienia służby portowej – punkt 3.a powyżej) lub w morzu (tu jest wyznaczany z wachty nawigacyjnej na okres 6 lub 4 godzin na czas pełnienia wachty nawigacyjnej – punkt 6.a powyżej). Należy też cały czas pamiętać, że pozostali dyżurni dobowi są zawsze wyznaczani z wachty służbowej niezależnie od tego czy statek znajduje się w porcie, czy w morzu.

§ 5. Wachty w morzu, porządek dnia – czyli rutyna codzienna.

1. Najważniejszym czasowym punktem odniesienia każdego dnia (zarówno w morzu jak i w porcie) jest moment **Podniesienia Bandery** o godzinie **0800** czasu statkowego. Następuje wtedy zmiana zakresu obowiązków każdej wachty i zależna od tego zmiana nazewnictwa. Nadwachta przejmuje dyżury dobowe i staje się **Wachtą Służbową**, Wachta Służbowa przekazuje dyżury dobowe i staje się **Podwachtą**, zaś Podwachta staje się **Nadwachtą**. Zmianie ulega wtedy też rozkład wacht nawigacyjnych oraz innych zajęć każdej wachty (Załącznik nr III, Rozkład szczegółowy dnia) oraz zmiana stanowisk i zmiana bezpośrednich dowodzących na czas pełnienia wacht nawigacyjnych i manewrów (punkty 3, 4, 5. poniżej). Podniesienie Bandery jest również traktowane jako oficjalny początek nowego dnia rejsu.
2. Wachty morskie, zwane nawigacyjnymi pełnione są w systemie rotacyjnym w ciągu rejsu. Jest to w jakiś sposób powrót do tradycji jeszcze z „Lwowa” i „Daru Pomorza”, gdzie chodziło o to, aby każda wachta mogła przejść przez wszystkie rodzaje służb i funkcji jak i trening, i szkolenie w różnych porach dnia. Związane jest to również z rotacją wacht służbowych. Stąd, jak w punkcie 1. powyżej o godzinie 0800 bierze się zmiana nazewnictwa każdej wachty.
3. Oficerowie, Instruktorzy oraz Bosmani Wachtowi mają stałe wachty oraz stały przydział stanowisk manewrowych. W związku z tym rotujące wachty praktykantów przechodzą **na czas wachty nawigacyjnej** w danym dniu pod komendę:

- a) Podwachta od godziny 0800 do 1200 – Trzeciego Oficera Wachtowego, a od godziny 1200 do 1400 – Pierwszego Oficera Wachtowego, który dowodzi także Podwachtą w godzinach od 0000 do 0400
 - b) Nadwachta od godziny 1400 do 1600 – Pierwszego Oficera Wachtowego, a od godziny 1600 do 2000 – Drugiego Oficera Wachtowego, który dowodzi także Nadwachtą w godzinach 0400 do 0800
 - c) Wachta Służbowa od godziny 2000 do 2400 – Trzeciego Oficera Wachtowego.
4. W danym dniu rozkładu wacht (jak w punkcie 1. powyżej) licznym od godziny 0800 do godziny 0800 następnego dnia **w razie alarmu do żagli** poszczególne wachty obsadzają również następujące stanowiska manewrowe:
- a) Podwachta – obsługa wszystkich żagli i lin FOKMASZTU pod komendą Pierwszego Oficera Wachtowego
 - b) Nadwachta – obsługa wszystkich żagli i lin GROTMASZTU pod komendą Drugiego Oficera Wachtowego
 - c) Wachta Służbowa (jako mniej liczna bez Dyżurnych Dobowych) – obsługa wszystkich żagli i lin KROJCMASZTU (Stermasztu) pod komendą Trzeciego Oficera Wachtowego.
5. Przejście pod komendę odpowiednich Oficerów, Instruktorów i Bosmanów Wachtowych w danym dniu od godziny 0800 do godziny 0800 dnia następnego **jak w alarmie do żagli** (punkt 4. powyżej), dotyczy również **wszelkich innych alarmów** ogłoszonych w danym dniu na statku z wyjątkiem alarmów gdzie funkcje przypisane są konkretnym **numerom okrętowym**. W niektórych wypadkach można spodziewać się też polecenia uczestnictwa w manewrach Dyżurnych Dobowych.
6. W godzinach nocnych od 2000 do 0800 każda wachta ma przypisane dodatkowe obowiązki:

- a) Wachta Służbowa – od godziny 2000 do 2400 – segregacja i neutralizacja śmieci, przygotowanie ich części do spalania
- b) Podwachta – od godziny 0000 do 0400 – obieranie ziemniaków, ewentualnie innych warzyw
- c) Nadwachta – od godziny 0400 do 0800 – sprzątanie i mycie pokładu i statku

7. Rotacja i Rozkład wacht jak i Szczegółowy rozkład dnia w morzu i w czasie pobytu statku w porcie w szczególnych okolicznościach mogą ulec zmianie na polecenie Komendanta. Taka zmiana może dotyczyć zatrzymania rotacji wacht lub jej zmiany na cały rejs lub na jego część. Dotyczy to również rozkładu służb i funkcji oraz podległości służbowej. Wynika to ze szczególnych uprawnień Komendanta w dostosowaniu rytmu pracy załogi do różnych sytuacji na statku w morzu i w porcie.

§ 6. Alarmy i komendy – czyli jak odczytywać różne sygnały dźwiękowe na burcie.

1. Większość zapowiedzi oraz informacji dla całej załogi przekazywana może być systemem rozgłośni statkowej. Praktykanci powinni upewnić się czy wszyscy koledzy usłyszeli taką zapowiedź lub ogłoszenie.
2. Dzwonki alarmowe służą głównie do nadawania sygnałów alarmowych przewidzianych w konwencji morskiej, (które należy poznać zaraz po zamustrowaniu - § 2, p.6), ale oprócz tego zastosowania są używane również do następujących alarmów wewnętrznych:
 - a) Jeden długi, ciągły dźwięk – **Alarm do Żagli**, czyli nawiązując do tradycji z żaglowców oznaczający „Wszystkie ręce na pokład” i zobowiązujący wszystkich praktykantów do natychmiastowego zareagowania o każdej porze dnia i nocy.
 - b) Dwa długie dźwięki – **Alarm Manewrowy**, związany z wyjściem lub wejściem do portu. Obowiązują wtedy

uregulowania przewidziane na czas tego manewru (Załącznik nr II, Rozkład wacht)

- c) Jeden krótki dźwięk – oficjalne **odwołanie alarmu**. Poza alarmami w morzu może oznaczać awaryjne przywołanie Komendanta na mostek.
3. Nawiązując do długiej tradycji z żaglowców, komendy na pokładzie wydaje się głównie gwizdkami oficerskimi, niezależnie od stosowania komend głosem. Poniżej podane są znaczenia komend nadawanych gwizdkiem oficerskim:
- a) Jeden długi gwizdek – rozpoczęcie zapowiedzianego manewru. Odpowiednik słownej komendy „Wzięli....!” W wyjątkowych wypadkach może być uznany jako „Baczność!” lub „Uwaga!”.
 - b) Jeden długi i jeden krótki gwizdek – „Baczność na prawą burzę!” – Używany głównie przy oddawaniu honorów na trapie czy przy salucie banderą. Chodzi o przyjęcie postawy zasadniczej przez załogę w kierunku odpowiedniej burty, z której honory są oddawane.
 - c) Jeden długi i dwa krótkie gwizdki – „Baczność na lewą burzę!” – Używany jak wyżej.
 - d) Dwa krótkie gwizdki – Odpowiednik słownej komendy „Spocznij” – używany głównie na zakończenie oddawania honorów lub zbiórek.
 - e) Dwa długie gwizdki – „Natychmiastowa zbiórka wachty – do mnie!” – Używany głównie w czasie wachty nawigacyjnej; jest to wezwanie wachty pełniącej służbę na pokładzie w miejsce, gdzie dający komendę znajduje się i chodzi o awaryjne sprzątnięcie żagla lub manewr czy inne działanie zapobiegające niebezpieczeństwu. Zbierają się wszyscy praktykanci z wachty nawigacyjnej oprócz sternika, -ów.
 - f) Trzy długie gwizdki – „Zbiórka wachty służbowej/nawigacyjnej” – Używany głównie w czasie służby/ wachty nawigacyjnej do zebrania w jednym miejscu na pokładzie (najczęściej pod mostkiem, przed forszotem nawigacyjnej) praktykantów z wachty wolnych od konkretnych dyżurów i funkcji.

- g) Jeden krótki – Odpowiednik słownej komendy „Stop” – Używany w czasie manewrów, przy pracy przy linach (brasowanie, stawianie i sprzątanie żagli, cumowanie). Poza manewrami używany do wezwania Bosmańskiego.
- h) Szereg krótkich gwizdków – „Natychmiast zatrzymać wykonywanie czynności!” – Używany głównie przy manewrach jako awaryjne zatrzymanie wybierania, czy luzowania lin, gdy powstaje możliwość uszkodzenia takielunku lub żagli, gdyby czynność była kontynuowana.

§ 7. Etykieta statkowa – czyli podstawy morskiego *savoir vivre*

1. Zwracanie się do przełożonych:

- a) „Panie Komendancie” – do Komendanta, kapitana „Daru Młodzieży” – jest to tradycja polskich żaglowców szkolnych, związana z tym, że zastępcą komendanta jest przeważnie doświadczony kapitan żeglugi wielkiej, który już dowodził statkami handlowymi.
- b) „Panie Kapitanie” – do zastępcy Komendanta, Starszego Oficera.
- c) „Panie Kapitanie” – do Oficera Praktyk lub zaproszonego Gościa, jeżeli posiada taki tytuł zawodowy.
- d) „Panie Rektorze, Panie Dziekanie, Panie Profesorze” – do Oficera Praktyk lub zaproszonego Gościa odpowiednio do posiadanego tytułu.
- e) „Panie Oficerze” – do wszystkich Oficerów Wachtowych. Czasem stosuje się zwroty „Panie Pierwszy, Panie Drugi, Panie Trzeci” – w znaczeniu mniej formalnym, wynikające z tradycji polskiej (i nie tylko!) floty handlowej.
- f) „Panie Chiefie, Panie Inżynierze” – do Starszego Mechanika. Tytuł „Chief” jest również polską tradycją ze statków handlowych, czasem na innych statkach mówi się „Chief z

Maszyny” w odróżnieniu do „Chiefa z Pokładu” w wypadku Starszego Oficera.

- g) „Panie Inżynierze” – do Oficerów Mechaników i Elektryka.
- h) „Panie Instruktorze” – do Instruktorów Wachtowych i innych oficerów młodszych.
- i) „Panie Bosmanie” – do bosmanów i marynarzy z działu pokładowego.

2. Wszystkim przełożonym należy oddawać honory przez powstanie i przyjęcie postawy zasadniczej, w ruchu – przez zatrzymanie się w postawie zasadniczej i przepuszczenie przełożonego (tzw. frontowanie), ewentualnie okrzyk „uwaga!” lub „przejdźcie!” w zależności od okoliczności.
3. Meldując się u przełożonych, lub na zbiórkach należy podać obecnie pełnioną funkcję, imię i nazwisko, **numer okrętowy** i treść meldunku.
4. Podniesienie Bandery – najważniejsze wydarzenie dnia:
 - a) Ceremonia zbiórki załogi i Podniesienia Bandery powinna być poprzedzona komunikatem o przygotowaniu się do niej przez rozgłoszenie statkową o godz. 0750.
 - b) Zbiórka załogi szkolnej następuje w wyniku następnego zapowiedzi przez rozgłoszenie statkową o godz. 0755 na rufie w porządku: Prawa burta równoległe do relingu burtowego – Wachta Pierwsza. W poprzek statku przy pawęży, jeżeli banderę stawiamy na gaflu lub przy pokładówce rufowej jeżeli na flagsztoku – Wachta Druga. Lewa burta równoległe do relingu burtowego – Wachta Trzecia. Jest to jedyny wypadek zbiórki wachtami według nadanej kolejności numerów wacht nie związanych z pełnionymi aktualnie funkcjami Wacht Służbowej, Podwacht czy Nadwacht. Ustawieniem wacht oraz oddaniem honorów przełożonym, którzy mają spotkać się z

załogą szkolną bezpośrednio po zakończeniu ceremonii podniesienia bandery kieruje Instruktor wachty zdającej służbę.

- c) Zbiórka oficerów i załogi stałej następuje na pokładzie pokładówki rufowej w porządku: Lewa burta wzdłuż relingu burtowego – załoga podoficerska i szeregową. Prawa burta wzdłuż relingu burtowego – oficerowie i instruktorzy. W poprzek pokładówki frontem do Bandery stają zaproszeni Goście i Oficerowie Praktyk. Kolejność ustawiania: najwyżsi stopniem stają najbliżej bandery.
- d) Komendant, Starszy Oficer, Starszy Mechanik, Intendent i ewentualnie przedstawiciele Władz Uczelni stają na skrzydle mostka: zawietrznym w morzu i od strony wody w porcie.
- e) Oficer Służbowy lub Wachtowy kierujący stawianiem bandery staje na skrzydle mostka: nawietrznym w morzu i od strony lądu w porcie – tu chodzi o słyszalność komend, a szczególnie gwizdka do bandery na dziobie i rufie.
- f) Komendy w kolejności: „Do Bandery!” wydane donośnym głosem. Następnie komenda gwizdkiem „Baczność na prawą burtę” (aby uniknąć nieporozumień: ta komenda wydawana jest zawsze na PRAWĄ burtę jako tę bardziej honorowaną) – następuje wtedy podniesienie bandery i flag oraz wybicie szklanek dzwonem okrętowym. Następnie (dopiero jak Bandera zostanie dociągnięta do piku gafla czy topu flagsztoka oraz zostanie zakończone wybijanie szklanek) pada komenda gwizdkiem „Spocznij” (dwa krótkie).
- g) W wypadku ogłoszenia żałoby Bandere przy podniesieniu podnosi się do piku gafla lub topu flagsztoka, następnie opuszcza do połowy i tak mocuje. Komenda „Spocznij!” nadana gwizdkiem następuje dopiero w momencie zakończenia tego drugiego ruchu Bandery do połowy wysokości gafla do pokładu lub flagsztoku.

4. Opuszczanie Bandery –

- a) Opuszczanie następuje o ściśle wyliczonej godzinie zachodu słońca (niezależnie od zachmurzenia) dla danej szerokości i długości geograficznej w bieżącym czasie statkowym w morzu i w porcie. Czas ten wylicza Oficer pełniący służbę/wachtę. Nie ma potrzeby organizowania specjalnej zbiórki załogi.
- b) Opuszczaniem bandery kieruje Oficer Wachtowy / Służbowy, wykonują wyznaczeni praktykanci/członkowie załogi pod kierunkiem Instruktora.
- c) W momencie opuszczania bandery, Oficer Wachtowy / Służbowy staje na skrzydle mostka: nawietrznym w morzu i od strony lądu w porcie. Można wydać komendę „Do Bandery!” donośnym głosem. Właściwą komendą jest komenda wydana gwizdkiem „Baczność na prawą burtę!” (znowu: aby uniknąć nieporozumień: ta komenda wydawana jest zawsze na PRAWĄ burtę jako tę bardziej honorowaną). Oficerowie salutują, zaś cała załoga obecna na pokładzie powinna na ten moment przerwać wszelkie prace, czy odpoczynek i przyjąć postawę zasadniczą w kierunku rufy. Następnie, po opuszczeniu Bandery i flag, komenda gwizdkiem „Spocznij!”. Załoga wraca do kontynuowania prac/odpoczynku.

5. Salut Bandera –

- a) Następuje w momencie mijania szczególnie okrętów wojennych wszystkich bander, dużych żaglowców i ewentualnie innych statków na polecenie Komendanta, jeżeli odległość do tych jednostek wynosi mniej niż 3 kable lub bandery są wzajemnie dobrze widoczne, oraz bezwzględnie jako oddanie salutu bandera innych jednostek. Salut Bandera jest stosowany zarówno w morzu jak i w porcie, w czasie od jej podniesienia o godz. 0800 rano do jej opuszczenia o zachodzie słońca.
- b) Salut Bandera to opuszczenie tejże do połowy wysokości od gafla do pokładu (lub flagsztoku) i podniesienie z powrotem do poprzedniej pozycji.

- c) Należy oddelegować do takiego salutu najlepiej praktykantów pełniących służbę na oku, pouczywszy ich jak taki salut ma wyglądać (patrz punkt c. powyżej i e., f. poniżej) pod nadzorem Instruktora Wachtowego jeżeli jest to możliwe, oraz polecając im jak najszybciej przygotować Banderę do salutu i oczekiwać na komendę.
- d) Oficer Wachtowy przechodzi na skrzydło mostka od strony jednostki, która jest salutowana, lub której salut jest oddawany i wydaje komendę gwizdkiem „Baczność na prawą/lewą burtę!” (to jest na burtę na którą przechodzi) - Bandera jest opuszczana do połowy (punkt b.). Oficerowie salutują, zaś cała załoga obecna na pokładzie powinna na ten moment przerwać wszelkie prace, czy odpoczynek i przyjąć postawę zasadniczą w kierunku burty gdzie znajduje się jednostka salutowana.
- e) Następnie należy odczekać, aż jednostka salutowana opuści swoją banderę i zacznie ją podnosić. W momencie kiedy bandera jednostki salutowanej idzie do góry, Oficer powinien podać komendę głosem „Banderę podnieś!” i wtedy Bandera statkowa powinna być podniesiona równo z banderą jednostki salutowanej. W momencie dojścia Bandery do poprzedniej, górnej pozycji, Oficer wydaje gwizdkiem komendę „Spocznij!”. Załoga wraca do kontynuacji prac lub odpoczynku.
- f) W wypadku odsalutowania Banderę statkową po gwizdku Oficera (punkt d.) należy opuścić do połowy masztu, następnie od razu podnieść do poprzedniej pozycji. Jak poprzednio oficer podaje gwizdkiem komendę „Spocznij!” w momencie dojścia Bandery do poprzedniej, górnej pozycji.
- g) W wyjątkowych przypadkach przy salutowaniu Banderą może być zarządzona parada burtowa, polegająca na zbiórce załogi w równym szeregu na burcie od strony jednostki salutowanej. Taka zbiórka powinna być wcześniej ogłoszona przez rozgłoszenie statkową i kontrolowana przez Bosmana Wachtowego.

6. Świst trapowy – oddawanie honorów na trapie.
 - a) Trapowi mają za zadanie utrzymanie pełnej kontroli ruchu osób wchodzących i schodzących ze statku. Wiąże się to również z wczesnym zauważeniem osób ważnych, którym należy się przy wchodzeniu i schodzeniu na statek oddanie honorów poprzez świst trapowy. Do tej grupy należą także oficerowie statkowi oraz wykładowcy i władze Uczelni. W takich wypadkach, (jak również w razie wątpliwości) należy szybko dać znać Oficerowi Wachtowemu. Instruktorom oraz podoficerom oddawanie honorów na trapie nie należy się.
 - b) Świst trapowy rozpoczyna się w momencie wejścia osoby honorowanej na trap a kończy w momencie, gdy z niego zstępuje. Wykonuje się go gwizdkami bosmańskimi, które są na wyposażeniu Trapowych. Należy zwrócić uwagę, aby Trapowi nabrali wystarczającej ilości powietrza w płuca, aby świst był w miarę możliwości ciągły i nieprzerywany („w razie czego” należy szybko nabrać powietrza i kontynuować świst).
 - c) Świst trapowy powinien być poprzedzony komendą gwizdkiem oficerskim wydaną przez Oficera (lub Instruktora) Wachtowego „Baczność na prawą/lewą burzę!” w zależności z której burty wchodzi osoba honorowana. Oficerowie salutują, zaś cała załoga obecna na pokładzie powinna na ten moment przerwać wszelkie prace, czy odpoczynek i przyjąć postawę zasadniczą w kierunku trapu gdzie wchodzi osoba honorowana.
 - h) Po zejściu osoby honorowanej z podestu trapu powinna być wydana komenda gwizdkiem oficerskim „Spocznij!”. Załoga wraca do kontynuacji prac lub odpoczynku.
7. Na zakończenie należy wspomnieć, że wiele zachowań, jak oddawanie wzajemnych honorów, respekt dla wszystkich członków załogi powinno wynikać ze zrozumienia, że każdy na burcie jest „częścią” tego statku, a Goście zawsze mile widziani. Arogancja, podniesiony głos, przeklinanie wcale nie jest oznaką człowieka, który „przestrzega zasad dobrej praktyki morskiej” – CZŁOWIEKA MORZA.