

Maciej KIJOWSKI

**RECENZJA KSIĄŻKI BOGDANA SOBIŁO
„MIĘDZYNARODOWE PRZEPISY
O ZAPOBIEGANIU ZDERZENIOM NA MORZU.
PORADNIK DLA ŻEGLARZY
I MOTOROWODNIAKÓW”¹**

Bezpieczeństwo morskie jest pojęciem heterogenicznym i pojęciowo bardzo obfitym. Można je rozpatrywać w kategorii globalnej czy kontynentalnej, ale również krajowej, lokalnej, portowej. Na to określenie składają się zarówno sztuka prowadzenia morskich operacji wojennych, ćwiczenie zdolności obronnych floty wojennej czy profilaktyka i likwidacja zagrożeń morskiego ekosystemu, jak i ratowanie zdrowia i życia kąpiących się plażowiczów, a także indywidualne poczucie psychicznego bezpieczeństwa pasażera transoceanicznego rejsu czy choćby wędkarskiej eskapady odbywanej nieopodal portowych główek. Bez cienia wątpliwości zapobieganie zderzeniom na morzu składa się na pojęcie bezpieczeństwa morskiego, autor pozwoli sobie przeto podzielić się z gronem Czytelników kilkoma refleksjami dotyczącymi jednej z najnowszych na polskim rynku księgarskim publikacji poświęconych tej tematyce – ciekawie i oryginalnie ujętej.

Niekwestionowanym walorem książki jest wykorzystanie przez Autora – kapitana jachtowego i kapitana motorowodnego – ogromnej wiedzy praktycznej, zdobywanej, modyfikowanej i pogłębianej wraz z każdym rejssem, w którym uczestniczył. Zważywszy na jego wszechstronną i udokumentowaną praktykę morską, jak również na wykształcenie inne niż prawnicze (choć w nauce prawa rzymskiego i łacińskiej terminologii jurydycznej bardzo przydatne, jest bowiem filologiem klasycznym), należałoby zastanowić się, czy książka aspiruje do rangi naukowej refleksji nad Międzynarodowymi Przepisami o Zapobieganiu Zderzeniom na Morzu, czy też stanowi (wybitnie bądź wyłącznie) *par excellence* przewodnik (bądź poradnik) dla klas adresatów wskazanych w jej tytule *in fine*. Niezależnie od tego, zamysłem Autora było bez wątpienia trafienie z książką jeśli nie pod strzechy, o których marzył Wieszczy,

¹ Sobilo B., *Międzynarodowe przepisy o zapobieganiu zderzeniom na morzu. Poradnik dla żeglarzy i motorowodniaków*, Wydawnictwo KYMA, Kraków 2015, ss. 180.

to do marin, do szkółek żeglarskich, na pokłady *navires de plaisance*, w żeglarskie i motorowodniackie kręgi. O randze i przydatności recenzowanej publikacji świadczy, moim zdaniem, jednak i to, że przyda się ona w biblioteczkach innych ludzi morza – po pierwsze dlatego, że napisana jest w sposób przystępny, wolny od pouczania *ex cathedra*, po drugie dlatego, że międzynarodowe prawo drogi morskiej dotyczy wszystkich, którzy na drodze tej kiedykolwiek się pojawią.

B. Sobiło dysponuje ogromnym darem snucia wspomnień, opowieści, dygresji, którymi z lekkością właściwą mistrzom literatury pięknej oplata wywód z dziedziny – przyznać to trzeba szczerze – mało wdzięcznej i niekoniecznie zajmującej. Lubię ciepłe odnoszenie się Autora do jego mamy (s. 58) a cierpkie choćby do jednego z kapitanów, pod którego władzą pływał (s. 40). Co się zaś kapitanów tyczy, pysznie brzmi odautorski komentarz do zakazu poruszania się po Kanale Kilońskim wyłącznie pod żaglami: „Można domniemywać, że jednostka bez postawionych żagli płynie na silniku, a nie porusza się siłą woli kapitana” (s. 86). Poczucia humoru nie można Autorowi odmówić.

Czy poradnik dla żeglarzy i motorowodniaków powinien jednoznacznie nakazywać im przestrzeganie przepisów bądź co bądź ograniczających ich niesioną wiatrem we włosach swobodę (póki posiada się włosy...), czy też raczej, choćby *implicite*, pomagać im w umiejętnym i zręcznym ich omijaniu? Szerzej ujmując, każda tego rodzaju publikacja prowokuje mnie do zadawania retorycznych pytań o to, czy ma służyć bezwzględnemu stosowaniu się do przepisów (przecież również stanowionych przez ludzi, a więc istoty z natury rzeczy omylne), czy też kontrolowanemu między nimi dryfowaniu? Jeśli za swego rodzaju odpowiednik szkolenia z zakresu MPZZM może być uznany *toutes proportions gardées* kurs prawa jazdy, to – o czym wspomnę i jako recenzent książki i jako były kursant – służył on bez wątpienia raczej łamaniu, a nie przestrzeganiu prawa czy stosowaniu się do jego przepisów. Przeczytawszy kilkakrotnie książkę kapitana Sobiło dochodzę jednak do wniosku, że służy ona dobru i bezpieczeństwu ludzi morza, również dlatego, że przestrzega przed „szkodliwymi zabobonami, np. powszechnym wśród polskich żeglarzy przekonaniem, że jacht żaglowy ma zawsze pierwszeństwo przed statkiem o napędzie mechanicznym” (s. 9). Za tak jasne i oczywiste postawienie sprawy należą się Autorowi uznanie i wdzięczność. *Chapeau bas*, Panie Kapitanie!

Warstwa ilustracyjna książki jest znakomita – czytelna i przejrzysta; już sam świetnie odtworzony diagram Cockrofta (s. 64) wart jest osobnej pochwały. Skoro mowa o transparentności publikacji, kapitalnym pomysłem Autora było oddzielenie poszczególnych prawideł MPZZM, umieszczonych na jasnopopielatym tle, od własnego komentarza, drukowanego czarno na białym.

Bogdan Sobiło sam tę książkę napisał i sam ją wydał, sam sobie *nomen omen* sterem, żeglarzem i okrętem. Skoro tak i skoro brak w książce jakiegokolwiek informacji o korekcie czy korektorze, wszelakie błędy, usterki, literówki

obciążają bezpośrednio Autora. Nie ma ich ani zbyt mało, ani zbyt dużo – ot, średnia krajowa – są jednak na tyle widoczne, a nieraz i rażące, że nie mogą się nad nimi nie zatrzymać.

Jako promotor ze sporym stażem co roku spotykałem na swoich seminariach sprytnych studentów, którzy zbyttno przejmowali się rzekomym wymogiem budzącej uznanie objętości pracy dyplomowej (magisterskiej, licencjackiej), przez co stosowali zmyślne wybiegi mające odnieść wrażenie, że praca jest obfitsza, dłuższa niż w rzeczywistości. Dzielenie wyrazów (ale tylko wtedy, gdy powoduje zwiększenie ilości wierszy w akapicie – nigdy odwrotnie!), nieznaczące, niemal niewidoczne powiększanie marginesów, interlinii i wcięć akapitowych to tylko niektóre z owych zabiegów. Należy do nich również zdeklarowana niechęć do akronimów i skrótów, skwapliwie zastępowanych (choćby nie wiem ile razy) pełną nazwą a to rozmaitych instytucji, a to źródeł prawa, a to jednostek miar. Jeśli u dyplomanta jest to jedyny sposób na obwieszczenie *urbi et orbi*, jak gruba (inna rzecz, czy mądra) jest jego dysertacja, zdumiewa mnie uciekanie się do podobnych operacji przez Autora, który nie aspiruje do osiągnięcia naukowego awansu przy pomocy recenzowanej książki. B. Sobiło nieraz unika powszechnie uznanych skrótów, by w ich miejsce użyć wielokrotnie powtarzanej pełnowyrazowej nazwy jednostki długości bądź czasu: zamiast sięgnąć po znak „m”, pisze o metrach (jak na s. 86, 93, 107 i 108); pisze też o sekundzie (jak na s. 108), minucie (jak na s. 108-109), roku (jak na s. 86 i 138) i wieku (jak na s. 17, 72, 76 i 86), choć mógłby skorzystać z oznaczeń „s”, „min.”, „r.” i „w.”. A jeśli mowa o jednostkach, nie wiem, dlaczego z lubością mierzy długość w wieloznacznie przecież interpretowanych i różnie obliczanych milach (jak na s. 29, 44, 75, 83 i 85), zamiast użyć skrótu Mm na oznaczenie owszem mili ale morskiej. Na s. 18, 23, 29 Autor pisze o „Izbie Morskiej” i „Izbach Morskich”, nie podając jednak siedzib, a więc i pełnych nazw tych podmiotów: jest to błąd, jakkolwiek łatwo można go naprawić, stosując w tych nazwach wyłącznie małe litery, a więc nie traktując ich w kategorii nazw własnych. Na s. 43 używa skrótownicy „KDw” jako właściwego dla kąta drogi po wodzie: moim zdaniem, powinien być użyć wyłącznie wersalików (KDW). Ponadto, „Wykaz skrótów” (s. 143-144) nie zawiera skrótów lecz wyłącznie skrótownice.

Imięsłów zapisany w dopełniaczu liczby mnogiej jako „pływających” (s. 16) i słynne nazwisko, któremu nadano pisownię „Borhardt” (s. 36), to powód do wstydu. Zamiast „Roenne” (s. 22) i „Tromsoe” (s. 83) należało napisać Rønne i Tromsø. „Warnemuende” (s. 40) powinno było jednak przybrać formę Warnemünde, a zapisane przez jedno e tuż po wersaliku „Penemuende” (s. 79) to jednak zdecydowanie Peenemünde. Na Balearach nie istnieje port „Al Cudia” (s. 97) lecz Alcúdia. Rozpoczynanie zdania od słów „Brak lub źle prowadzona obserwacja” (s. 27) jest rażąco błędne i powinno być zastąpione np. konstrukcją „Brak obserwacji lub jej złe prowadzenie”. Wyraz „plotter” (s. 28) powinien być

zapisany jako ploter. B. Sobiło ma rację pisząc, że aktorka Sandra Bullock wystąpiła w filmie *Speed 2* (s. 21), odgrywana przez nią bohaterka nazywała się jednak Annie Porter i to ona dzielnie walczyła ze złem; działa się to również, jak pisze Autor, na pokładzie motorówki, ale przede wszystkim na innym, pojemniejszym, luksusowym pasażerskim statku. Na s. 28 i 139 B. Sobiło wykazuje niekonsekwencję w deklinacji podobnie skonstruowanych rzeczowników przeniesionych do polszczyzny wprost z języka angielskiego, odnosi się bowiem zarazem do „jachtsmenów” ale i „gentelmanów”; jachtsmenów? – w porządku, choć dlaczego po prostu nie żeglarzy, a to drugie słowo? – jednak dżentelmenów, Panie Kapitanie. Na s. 37-38 i 40 Autor jednoznacznie sprzeciwia się regule łącznej pisowni partykuły „nie” z rzeczownikami, używa bowiem w mianowniku i dopełniaczu rozłącznej postaci takiego wyrazu, pisząc „nie przeszkadzanie”. „Wielką pomoc w czasie żeglugi we mgle może oddać radar i AIS” (s. 63) – zgadzam się w pełni, z jednym tylko zastrzeżeniem, ponieważ one oddać tę pomoc mogą. Też pamiętam niezbyt fortunne pomysły sprzedania STS „Pogoria” ale nie „zagranicę” (s. 65) lecz za granicę. Na s. 162 długość statku jest „nie znana”, podczas gdy na s. 168-173, jak najpoprawniej, nieznana. Kapitalne wrażenie sprawia poetycka – tak, tak – warstwa książki, ściślej dwuwiersze służące lepszemu zapamiętaniu reguł MPZZM (s. 34, 92, 176), szkoda tylko, że tylko jeden z nich (*Green to green or red to red / Perfect safety, go ahead*) przetłumaczył Autor na język polski i że siedem dwuwierszy (dlaczego akurat te?) określił i to całkiem słusznie jako „Wierszyki mnemotechniczne” (s. 176). Starożytna u źródła mnemonika nie przestaje być kapitalnym sposobem na przyswojenie sobie choćby reguł pozwalających na bezpieczne odbycie rejsu po tym czy innym akwenie.

Fatalne wrażenie wywołuje na mnie użycie przez Autora toponimu „Związek Sowiecki” (s. 23). W moim przekonaniu używanie w literaturze naukowej zarówno tego terminu, jak i stanowiącego jego bazę rzeczownika „Sowieci” (co zastanawiające, tylko w formie pluralnej, najwyraźniej bowiem „Sowieci” w Polsce się nie przyjął) jest nie tylko niepoprawne językowo, lecz i nacechowane pejoratywnymi emocjami. Każdy człowiek nauki polskiej, niezależnie od własnej specjalności i własnego światopoglądu, powinien potraktować jako imperatyw eliminowanie z polszczyzny wyrazów i zwrotów obcojęzycznych, jeśli nie da się ich zastąpić polskimi synonimami (jak „samochodem”, który skutecznie zastąpił „automobil”, choć np. „prysznic” nie pozwolił się wyprzeć przez „natrysk”). Skoro tak, nie ma w polszczyźnie miejsca także dla rozplenionych w niej w latach zaborów rusycyzmów, a należy do nich przecież i „sowiecki”, oznaczający tyle samo co piękny a używany co najmniej od 1644 r. (!) przymiotnik „radziecki”.

Na tejsze s. 23 Autor daje wyraz swojemu przekonaniu, iż ZSRR „planował inwazję na Danię (...) przy pomocy ekranoplanów”, podając zarazem brzmienie ich synonimu w postaci „Wing In Ground”. Jeśli już, to Wing-In-

Ground (WIG), śmiem wyrazić jednak przypuszczenie, iż dla ekranoplanów radzieckich stosowniejszy jest skrótowiec GEV (Ground Effect Vehicle). Na s. 29, powracając do tragedii SY „Bieszczady”, B. Sobiło używa dopełniaczowej formy „Bieszczad”; sam piszę „Bieszczadów”, skoro jednak rzeczownik stanowiący nazwę jachtu postrzega on jako formę *plurale tantum*, użyta przezeń deklinacja również jest poprawna. Na tej samej stronie pisze o człowieku a burta – najwyraźniej litera „z” komuś gdzieś się zapodziała. Nie wiem, dlaczego na oznaczenie Unii Europejskiej Autor używa skrótowca „EU” (s. 103) miast poprawnego UE; skoro według niego unia uregulowała krzywiznę banana, warto byłoby dodać, że postanowienia w tej sprawie zawiera rozporządzenie Komisji (WE) nr 2257/94 z 16 września 1994 r. ustanawiające normy jakości bananów (Dz. U. L 245 z 20 września 1994 r., s. 6-10, ze zm.).

W pełni podzielam jak najpochlebniejsze zdanie wyrażone przez Autora o posiadających kardynalne znaczenie dla stosowania i badania MPZZM publikacjach Władysława Rymarza. Skoro jednak B. Sobiło w styczniu 2015 r. żywił przekonanie, że książek profesora nie wznawia się „od kilku lat” (s. 10), spieszę z drobną acz stanowczą poprawką: w latach 2006 i 2007 Wydawnictwo Akademii Morskiej w Gdyni opublikowało dwie książki W. Rymarza dotyczące wykorzystania programu Excel w stosowaniu międzynarodowego prawa drogi morskiej.

Na s. 32 B. Sobiło wspomina młodzieńczy rejs ze Szczecina do Oslo. Nie mógł jednak płynąć jachtem „11 metrowym”, lecz 11-metrowym. Jednostka ta nie mogła też znaleźć się „W Oslofiordzie”, ale na zatoce Oslofjorden – odautorska pisownia bez potrzeby eliminuje jakże norweskie „j”, a zarazem sugeruje niesłusznie, że zatoka jest fiordem. Na s. 43, 94 czy 105 zdarza się Autorowi wyliczać po dwukropku, nie wiem tylko, dlaczego poszczególnych punktów itp. nie kończy przecinkami.

Autor twierdzi, że „rybacy na ogół słabo znają przepisy, często są przemęczeni i nie zawsze przyjaźnie nastawieni do żeglarzy” (s. 20). Nie można generalizować, tak bezpardonowo krzywdząc ciężko pracujących ludzi morza. Czy są przemęczeni? Tak, są i mają do tego pełne prawo. Czy zdarza się, że ich stosunek do żeglarzy nie jest przyjazny? Owszem, zdarza się: rybak wypływający na połów po to, by zdobyć środki do życia, obciążony drakońskimi limitami połowowymi, atakowany niesprawiedliwymi przepisami (choćby podatkowymi) ma pełne prawo do tego, by co najmniej dziwić się tym, którzy żeglują tylko dla własnej przyjemności, nierzadko nieelegancko epatując swoją zamożnością. Jachtsmen walczy z bezwzględny morzem po to, by podnieść poziom adrenaliny – rybak po to, by mieć z czego wyżywić swoje dzieci. Czy prawdą jest wreszcie, że rybacy „na ogół słabo znają przepisy”? Znają je co najmniej tak samo dobrze jak żeglarze; muszą je znać, żyją bowiem z tego, co złowią.

Niezależnie od wszystkich tych mankamentów stwierdzam z przekonaniem, że książka kapitana Bogdana Sobiło jest publikacją bardzo wartościową i znacznie wzbogaca wiedzę czytelnika o stanowiącej ją materii.