

**ROZPORZĄDZENIE
MINISTRA TRANSPORTU, BUDOWNICTWA I GOSPODARKI MORSKIEJ¹⁾**

z dnia r.

w sprawie bezpiecznego uprawiania żeglugi przez jachty morskie

Na podstawie art. 110 ust. 4 ustawy z dnia 18 sierpnia 2011 r. o bezpieczeństwie morskim (Dz. U. z 2011 r. Nr 228, poz. 1368), zarządza się co następuje:

**Rozdział 1
Przepisy ogólne**

§ 1. Przepisy rozporządzenia określają warunki bezpiecznego uprawiania żeglugi przez jachty morskie, w zależności od ich długości, wykorzystywania oraz rejonu pływania.

§ 2. Przepisów rozporządzenia nie stosuje do:

1) jachtów regatowych posiadających ważne certyfikaty pomiarowe wystawione przez związki sportowe oraz wiosłowych łodzi regatowych, uczestniczących w treningach lub regatach na wodach morskich, na akwenach znajdujących się pod stałą obserwacją i osłoną ratowniczą;

2) jednostek pływających o charakterze sportowo-rekreacyjnym takich jak rowery wodne, kajaki, deski z żaglem, pontony pneumatyczne bez napędu oraz inne podobne jednostki pływające o długości do 5 m, uprawiające żeglugę tylko w porze dziennej na polskich obszarach morskich w odległości do 2 mil morskich od linii brzegu morskiego;

3) jachtów rekreacyjnych o długości całkowitej do 15 m, z zastrzeżeniem dobrowolnego poddania się inspekcji; w stosunku do tych jednostek przepisy rozporządzenia powinny być traktowane jako zalecenia;

4) skuterów, z wyjątkiem skuterów używanych w celach, o których mowa w art. 5 pkt 9 ustawy, do których stosuje się przepisy dotyczące przeglądów technicznych;

¹⁾ Minister Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej kieruje działem administracji rządowej - gospodarka morską, na podstawie § 1 ust. 2 pkt 2 rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 18 listopada 2011 r. w sprawie szczegółowego zakresu działania Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej (Dz. U. Nr 248, poz. 1494).

§ 3. Ilekroć w rozporządzeniu jest mowa o:

- 1) długości, należy przez to rozumieć długość kadłuba, która oznacza długość mierzoną między skrajnymi punktami kadłuba na rufie i dziobie z pominięciem części należących do wyposażenia kadłuba takich, jak: ster, bukszpryt, odbojnice, kosze dziobowe i rufowe;
- 2) jachcie rekreacyjnym – oznacza to jacht, o którym mowa w art. 5 pkt 8 ustawy z dnia 18 sierpnia 2011 r. o bezpieczeństwie morskim, zwanej dalej „ustawą”;
- 3) jachcie komercyjnym – oznacza to jacht, o którym mowa w art. 5 pkt 9 ustawy;
- 4) jachcie regatowym – oznacza to jacht morski przeznaczony wyłącznie do regat i zawodów sportowych, posiadający klasę regatową i ważny certyfikat wydany przez związek sportowy;
- 5) jachcie żaglowym – oznacza to jacht morski, którego podstawowym urządzeniem napędowym jest osprzęt żaglowy;
- 6) jachcie motorowym – oznacza to jacht morski, którego podstawowym urządzeniem napędowym jest napęd mechaniczny;
- 7) miejscu schronienia - oznacza to naturalnie lub sztucznie chroniony akwen lub miejsce, w którym jacht może znaleźć bezpieczny postój w przypadku powstania warunków zagrażających jego bezpieczeństwu;
- 8) porze dziennej – oznacza to okres od wschodu do zachodu Słońca
- 9) uprawianiu żeglugi pod nadzorem – oznacza to żeglugę w porze dziennej na akwencie, na którym prowadzona jest ciągła obserwacja przy zapewnieniu możliwości podjęcia na tym akwencie natychmiastowej akcji ratowniczej z wykorzystaniem łodzi ratunkowej oraz odpowiedniego sprzętu ratunkowego i wyposażenia technicznego.

§ 4. Ustala się następujące rejony żeglugi morskiej uprawianej przez jachty morskie:

- 1) Rejon T – żegluga na akwenach treningowych - oznacza żeglugę w obrębie portów oraz na akwenach określonych przez właściwego dyrektora urzędu morskiego. Za równorzędną z żeglugą na akwenach treningowych uważa się żeglugę na:
 - a) akwencie Roztoki Odrzańskiej, do linii równoleżnika przechodzącego przez stawy Bramy Torowej nr 4; na Kanale Piastowskim, Starej Świnie i jeziorze Wicko ograniczonym od

południa linią prostopadłą do osi toru wodnego Świnoujście – Szczecin i przechodzącą przez stawy Bramy Torowej nr 1,

b) wodach Zatoki Skoszewskiej ograniczonej od zachodu południkiem przechodzącym przez stawę na południowym cyplu półwyspu Rów,

c) rzece Dziwnie i Zalewie Kamieńskim do mostu w Dziwnowie,

d) Zalewie Wiślanym,

e) Zatoce Puckiej na północ od linii łączącej Babie Doły z Jastarnią;

2) Rejon 1 – żegluga osłonięta – oznacza żeglugę na wodach Zalewu Szczecińskiego, Zatoce Pomorskiej na południe od linii łączącej latarnię morską Niechorze z cyplem Nord Perd na wyspie Rugia, oraz na Zatoce Gdańskiej na południe od linii łączącej latarnię morską Hel z latarnią morską w Krynicy Morskiej lub innych wód osłoniętych o podobnych warunkach żeglugowych oraz Morzu Bałtyckim i innym morzu zamkniętym w odległości do 6 Mm od miejsca schronienia dla jachtów żaglowych i w odległości do 6 Mm od linii brzegu morskiego dla jachtów motorowych;

3) Rejon 2 – żegluga przybrzeżna – oznacza żeglugę w odległości do 20 Mm od miejsca schronienia w rejonie Morza Bałtyckiego lub innego morza zamkniętego o podobnych warunkach żeglugowych;

4) Rejon 3 – żegluga pełnomorska – oznacza żeglugę w odległości do 200 Mm od miejsca schronienia;

5) Rejon 4 – żegluga oceaniczna – oznacza żeglugę bez ograniczeń.

§ 5. Jacht może być używany w żegludze morskiej, jeżeli odpowiada wymaganiom bezpieczeństwa w zakresie stanu technicznego, obsadzenia załogą, wyposażenia w środki ratunkowe, sprzęt sygnałowy, nawigacyjny, i ochrony przeciwpożarowej, urządzenia radiokomunikacyjne, wyposażenia pokładowego i awaryjnego oraz innym wymaganiom określonym w rozporządzeniu.

§ 6. 1. Za bezpieczeństwo żeglugi jest odpowiedzialny kapitan jachtu morskiego.

2. Każdy członek załogi oraz pasażer powinien zostać zapoznany z zasadami użytkowania środków bezpieczeństwa będących na wyposażeniu jachtu morskiego oraz rozkładem alarmowym.

3. Kapitan jachtu morskiego dla zapewnienia bezpieczeństwa przy uprawianiu żeglugi jest również obowiązany do przedsięwzięcia wszelkich środków wynikających z zasad dobrej praktyki morskiej.

§ 7. Każdy jacht morski powinien być używany zgodnie z jego przeznaczeniem wynikającym z dokumentu rejestracyjnego oraz karty bezpieczeństwa.

Rozdział 2

Wymagania bezpieczeństwa w zakresie stanu technicznego

§ 8. Jacht odpowiada wymaganiom bezpieczeństwa w zakresie stanu technicznego, jeżeli odpowiada przepisom technicznym uznanym przez ministra właściwego do spraw gospodarki morskiej obowiązującym w zakresie:

- 1) konstrukcji kadłuba;
- 2) wyposażenia kadłubowego;
- 3) urządzeń kotwicznych i cumowniczych;
- 4) osprzętu żaglowego, masztów i olinowania (jeśli dotyczy);
- 5) silników napędowych oraz urządzeń maszynowych;
- 6) mechanizmów pomocniczych;
- 7) zbiorników ciśnieniowych wraz z ich urządzeniami;
- 8) instalacji rurociągów;
- 9) wałów śrubowych oraz śrub napędowych i innych pędników;
- 10) urządzeń elektrycznych oraz ich instalacji;
- 11) ochrony przeciwpożarowej;
- 12) stateczności, pływalności i niezatapialności, wolnej burty (w odniesieniu do jachtów, których to dotyczy);
- 13) urządzeń kuchennych i grzewczych;
- 14) ochrony środowiska;
- 15) innych urządzeń z zakresu technicznego stanu bezpieczeństwa;
- 16) pomieszczeń załogowych i pasażerskich.

§ 9. Jacht, jego urządzenia i wyposażenie podlegają w zakresie wymagań, o których mowa w § 6, nadzorowi technicznemu, który obejmuje budowę, odbudowę, przebudowę, wyposażenie, remonty i przeglądy techniczne.

§ 10. 1. W odniesieniu do wymagań bezpieczeństwa w zakresie stanu technicznego jachtów mają zastosowanie przepisy uznanej organizacji upoważnionej na podstawie art. 8 ust. 1 ustawy lub w przypadku jachtów morskich o długości całkowitej mniejszej niż 15 m, innego podmiotu odpowiednio upoważnionego na podstawie art. 26 ust. 1 ustawy.

2. Spełnienie wymagań bezpieczeństwa w zakresie stanu technicznego stwierdza upoważniona uznana organizacja lub inny odpowiednio upoważniony podmiot po dokonanych przeglądzie w wydanych świadectwach klasy lub orzeczeniach.

§ 11. Jacht rekreacyjny posiadający znak zgodności „CE” jest zwolniony z nadzoru technicznego instytucji klasyfikacyjnej lub podmiotu upoważnionego do wykonywania przeglądów technicznych jachtów morskich o długości do 15 m, przez okres 10 lat od daty wystawienia Deklaracji Zgodności CE pod warunkiem, że jacht nie został uszkodzony lub że nie nastąpiła zmiana w jego kadłubie, urządzeniach lub wyposażeniu, jeżeli uszkodzenie lub zmiana mogą wpłynąć na stan bezpieczeństwa jachtu.

Rozdział 3

Inspekcje i dokumenty bezpieczeństwa jachtu

§ 12. 1. W zakresie bezpieczeństwa żeglugi i życia na morzu jachty morskie podlegają inspekcjom:

- 1) wstępnym;
- 2) rocznym;
- 3) pośrednim;
- 4) odnowieniowym;
- 5) doraźnym.

2. Jachty komercyjne w celu potwierdzenia ważności karty bezpieczeństwa powinny zostać poddane inspekcji rocznej.

3. Jachty rekreacyjne w celu potwierdzenia ważności karty bezpieczeństwa powinny zostać poddane inspekcji pośredniej.

4. Jachty morskie w celu wydania nowej karty bezpieczeństwa powinny zostać poddane inspekcji odnowieniowej.

§ 13. Inspekcje wstępne, roczne, pośrednie i odnowieniowe obejmują swym zakresem całokształt bezpieczeństwa jachtu i mają na celu stwierdzenie, czy stan techniczny jachtu odpowiada, zapisom zawartym w dokumentach wydanych przez podmioty określone w § 8, oraz czy jego wyposażenie i kwalifikacje załogi odpowiadają przepisom.

§ 14. 1. Inspekcje doraźne przeprowadza się na zlecenie armatora, kapitana lub jeżeli organ inspekcyjny uzna to za konieczne, w szczególności po zdarzeniu mającym znamiona awarii jachtu, lub zmianie w jego kadłubie lub urządzeniach, które mogą wpłynąć na bezpieczeństwo jachtu lub załogi.

2. Inspekcja doraźna obejmuje wybrane elementy bezpieczeństwa jachtu lub całokształt jego bezpieczeństwa.

3. Inspekcja doraźna obejmująca całokształt bezpieczeństwa jachtu, na wniosek armatora, może być uznana przez organ inspekcyjny za inspekcję roczną lub pośrednią..

§ 15. Jacht zgłoszony do inspekcji wstępnej, rocznej, pośredniej lub odnowieniowej powinien być przygotowany do sprawnego jej przeprowadzenia.

§ 16. Z każdej przeprowadzonej inspekcji organ inspekcyjny sporządza protokół, którego kopię załącza się do dokumentacji jachtu.

§ 17. 1. Po inspekcji zakończonej wynikiem pozytywnym, organ inspekcyjny w terminie do 2 dni roboczych od jej zakończenia wydaje kartę bezpieczeństwa jachtu lub potwierdza jej ważność.

2. W razie negatywnego wyniku inspekcji organ inspekcyjny w ustalonym z armatorem terminie przeprowadza ponowną inspekcję.

§ 18. 1. Kartę bezpieczeństwa, o której mowa w § 15 wydaje się na okres nie dłuższy niż 5 lat, zgodnie z cyklem ważności świadectwa klasy lub orzeczenia, pod warunkiem poddania się inspekcji:

- 1) rocznej – w przypadku jachtów komercyjnych;
- 2) pośredniej – w przypadku jachtów rekreacyjnych, z zastrzeżeniem ust. 2 i 3.

2. Karta bezpieczeństwa nie podlega potwierdzeniu poprzez inspekcję pośrednią dla jachtów rekreacyjnych o długości całkowitej nie większej niż 15 m, których wiek liczony od daty ukończenia budowy nie przekracza:

- 1) 20 lat dla jachtów wykonanych z laminatów;
- 2) 15 lat dla jachtów metalowych;
- 3) 10 lat jachtów wykonanych z drewna

pod warunkiem, że jacht nie został uszkodzony lub nie nastąpiła zmiana w jego kadłubie, urządzeniach lub wyposażeniu, jeżeli uszkodzenia lub zmiana mogą wpłynąć na stan bezpieczeństwa.

3. Jacht rekreacyjny posiadający znak zgodności „CE”, po inspekcji zakończonej wynikiem pozytywnym, może otrzymać za zgodą organu inspekcyjnego, kartę bezpieczeństwa z ważnością do 5 lat, bez konieczności poddawania jachtu inspekcji pośredniej. przez okres 10 lat od daty wystawienia Deklaracji Zgodności CE.

§ 19. Karta bezpieczeństwa traci ważność przed upływem terminu ważności, jeżeli:

- 1) na jachcie morskim zaszły zmiany zagrażające jego bezpieczeństwu, jacht został uszkodzony lub nastąpiła zmiana w jego kadłubie, urządzeniach lub wyposażeniu, jeżeli uszkodzenie lub zmiana mogą wpłynąć na stan bezpieczeństwa,
- 2) utracił ważność dokument wystawiony przez instytucję, o której mowa w § 8 lub minął termin, o którym mowa w § 9,
- 3) nie zostało dokonane potwierdzenie ważności wymagane w § 10 ust. 2 i 3..

§ 20. 1. Ważność karty bezpieczeństwa może być w szczególnych przypadkach przedłużona bez inspekcji w celu dojścia jachtu morskiego do portu krajowego lub obcego, w którym może zostać przeprowadzona inspekcja, lecz nie dłużej niż do 5 miesięcy.

2. W celu uzyskania przedłużenia ważności karty bezpieczeństwa bez inspekcji, armator lub kapitan jachtu winien złożyć pisemne oświadczenie, że jacht i jego wyposażenie

znajduje się w stanie, który kwalifikuje go do odbycia rejsu do portu, w którym jacht zostanie poddany inspekcji.

§ 21. 1. Armator lub właściciel jachtu rekreacyjnego o długości całkowitej nie większej niż 15 m może dobrowolnie zgłosić jacht do inspekcji.

2. Jacht morski, który został poddany inspekcji oraz została wydana dla tego jachtu karta bezpieczeństwa, powinien stosować się do warunków w niej określonych oraz przepisów niniejszego rozporządzenia.

Rozdział 4

Wymagania z zakresu bezpieczeństwa jachtu

§ 22. 1. Wyposażenie jachtu morskiego w środki ratunkowe, sygnałowe, nawigacyjne, przeciwpożarowe, urządzenia radiokomunikacyjne i sprzęt pokładowy, w zależności od wielkości oraz rejonu żeglugi jachtu, określają załączniki nr 1 i 2.

2. Dla jachtów morskich o długości całkowitej do 24 m stosuje się wyposażenie z załącznika nr 1.

3. Dla jachtów morskich o długości całkowitej 24 m i powyżej stosuje się wyposażenie z załącznika nr 2.

§ 23. Na jachcie morskim powinien zostać opracowany rozkład alarmowy stosownie do ilości osób, środków ratunkowych i urządzeń ratunkowych oraz przeciwpożarowych, opracowany zgodnie z wytycznymi wydanymi przez dyrektorów urzędów morskich, określający sygnały alarmowe, ich charakterystykę oraz sposób postępowania i obowiązki członków załogi na wypadek alarmu.

§ 24. 1. Na jachcie morskim o długości całkowitej 24 m i powyżej ustala się plan ochrony przeciwpożarowej, określający liczbę, rodzaj i rozmieszczenie sprzętu gaśniczego zatwierdzany przez dyrektora urzędu morskiego.

2. Plan ochrony przeciwpożarowej powinien być:

1) sporządzony w języku polskim, a jeżeli jacht uprawia żeglugę międzynarodową również w języku angielskim;

2) wywieszony w miejscu widocznym i ogólnie dostępnym, a jego kopia - przechowywana przez kapitana statku wraz z innymi dokumentami; dodatkowy egzemplarz planu powinien być przechowywany w pojemniku umieszczonym i oznakowanym zgodnie z Konwencją SOLAS jako plan dla jednostek ochrony przeciwpożarowej; pojemnik powinien być oznakowany również w języku polskim w przypadku statków w żegludze krajowej.

3. Na jachcie morskim o długości całkowitej do 24 m ustala się wykaz sprzętu gaśniczego, który określa rodzaj i liczbę sprzętu gaśniczego.

4. Plan ochrony przeciwpożarowej lub wykaz sprzętu gaśniczego opracowuje armator według wytycznych właściwego dyrektora urzędu morskiego.

Rozdział 5

Uprawianie żeglugi przez jachty komercyjne

§ 25. Jacht komercyjny powinien być obsadzony załogą posiadającą odpowiednie kwalifikacje i potwierdzone odpowiednim dokumentem, określonymi zgodnie z art. 69 i 70 ustawy.

§ 26. Jachty komercyjne powinny prowadzić listę załogi oraz listę pasażerów określonymi zgodnie z art. 103 ustawy.

§ 27. 1. Jachty komercyjne o obcej przynależności korzystające z polskich portów i przystani mogą podlegać inspekcji państwa portu.

2. Zakres inspekcji dotyczy kwalifikacji załogi oraz wyposażenia jachtu.

3. Kwalifikacje załogi powinny spełniać wymagania w zakresie rodzaju i specyfiki uprawianej żeglugi przez jacht.

4. W przypadku stwierdzenia niespełnienia wymagań dotyczących wyposażenia jachtu, organ inspekcyjny może nakazać uzupełnienie brakujących elementów wyposażenia. Do tego czasu jacht może być zatrzymany w porcie lub przystani.

Rozdział 6
Przepisy końcowe

§ 28. Dokumenty bezpieczeństwa statku wydane przed dniem wejścia w życie rozporządzenia zachowują ważność przez okres, na jaki zostały wydane.

§ 29. Rozporządzenie wchodzi w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia.

MINISTER TRANSPORTU, BUDOWNICTWA I GOSPODARKI MORSKIEJ

Jachty morskie o długości całkowitej do 24 m

I. ŚRODKI RATUNKOWE

- 1) Jacht w Rejonie 4 i 3 (żegludze oceanicznej i pełnomorskiej) powinien posiadać:
 - a) pneumatyczne tratwy ratunkowe* mogące pomieścić wszystkie osoby znajdujące się na jachcie;
 - b) dwa koła ratunkowe, w tym jedno zaopatrzone w pławkę świetlną i tyczkę z flagą oraz drugie w linkę ratunkową; z tym, że jacht o długości powyżej 15 m, w żegludze oceanicznej powinien posiadać 4 koła;
 - c) pasy/kamizelki ratunkowe** dla każdej z osób znajdujących się na jachcie;
- 2) Jacht w Rejonie 2, 1 i T (żegludze przybrzeżnej, osłoniętej i na akwenach treningowych) powinien posiadać:
 - a) pneumatyczne tratwy ratunkowe*, mogące pomieścić wszystkie osoby znajdujące się na jachcie albo koła ratunkowe przyjmując, że jedno koło ratunkowe utrzymuje na wodzie dwie osoby – składowane w sposób umożliwiający natychmiastowe ich użycie;
 - b) dwa koła ratunkowe w tym jedno zaopatrzone w pławkę świetlną i tyczkę z flagą oraz drugie w linkę ratunkową,
 - c) pasy/kamizelki ratunkowe** dla każdej z osób znajdujących się na jachcie;
- 3) Każdy jacht w Rejonie 4, 3, 2 i 1 (żegludze oceanicznej, pełnomorskiej, przybrzeżnej i osłoniętej) powinien posiadać pasy bezpieczeństwa dla wszystkich osób na jachcie, a jacht w Rejonie T (żegluga na akwenach treningowych) powinien posiadać minimum pasy bezpieczeństwa dla co najmniej połowy osób na jachcie. Jeżeli kamizelki ratunkowe są wyposażone w uprząż spełniającą funkcję pasa bezpieczeństwa- dodatkowych pasów bezpieczeństwa nie wymaga się;
- 4) Pasy ratunkowe oraz kamizelki ratunkowe jachtów w żegludze całodobowej muszą być wyposażone w lampki odpowiadające wymaganiom Kodeksu LSA;
- 5) Odpowiednie pasy/kamizelki** ratunkowe muszą być zapewnione dla każdej osoby o wadze poniżej 32 kg , znajdujące się na jachcie.

* Dopuszczone standardy tratw ratunkowych

L.p.	Standard tratwy	Rejon żeglugi			
		1 Osłonięta	2 Przybrzeżna	3 Pełnomorska	4 Oceaniczna
1	SOLAS - A pack	✓	✓	✓	✓ ⁴⁾
2	SOLAS - B pack	✓	✓	✓	
3	ISO 9650-1 pack 1	✓	✓	✓	

**** Dopuszczone standardy pasów / kamizelek ratunkowych**

L.p.	Standard pasa / kamizelki	Rejon żeglugi			
		1 Osłonięta	2 Przybrzeżna	3 Pełnomorska	4 Oceaniczna
1	Pas ratunkowy SOLAS	✓	✓	✓	✓
2	PN-EN ISO 12402-2 [275 N]	✓	✓	✓	✓
3	PN-EN ISO 12402-3 [150 N]	✓	✓		

Uwagi ogólne :

1. W przypadku tratw umieszczonych w sztywnym pojemniku na pokładzie otwartym, zaleca się mocowanie z użyciem zwalniaka hydrostatycznego
2. Zwalniaki hydrostatyczne muszą posiadać aktualny atest.
- 3.. Tratwy muszą być certyfikowane i posiadać aktualny atest.
4. Na jachtach o długości do 15 m także w żegludze w Rejonie 4 (żegluga oceaniczna) dopuszcza się stosowanie tratw o standardzie ISO 9650.-1 pack 1.
5. Tratwy ratunkowe w żegludze przybrzeżnej i osłoniętej muszą być serwisowane w uznanej stacji atestacji w odstępach czasu wskazanych przez producenta.
6. Pneumatyczne kamizelki ratunkowe muszą się uruchamiać w sposób automatyczny po wypadnięciu do wody.
7. Dla kamizelek pneumatycznych wymaga się 10% zapasu (lub zapasowych naboji) w stosunku do liczby osób znajdujących się na jachcie.

II. ŚRODKI SYGNALIZACYJNE

- 1) Jacht w Rejonie 4 i 3 (żegludze pełnomorskiej i oceanicznej) powinien posiadać:
 - a) 6 rakiet spadochronowych czerwonych,
 - b) 3 pochodnie czerwone,
 - c) 1 pławkę dymną pomarańczową.
- 2) Jacht w Rejonie 2 (żegludze przybrzeżnej) powinien posiadać:
 - a) 3 rakiet spadochronowe czerwone,
 - b) 3 pochodnie czerwone,
 - c) 1 pławkę dymną pomarańczową.
- 3) Jacht w Rejonie 1 (żegludze osłoniętej) i Rejonie T w porze nocnej (żegludze na akwenach treningowych) jacht powinien mieć:
 - a) 3 rakiet spadochronowe czerwone,
 - b) 1 pławkę dymną koloru pomarańczowego.

Jachty uprawiające żeglugę pod nadzorem zwolnione są z konieczności wyposażenia w środki sygnalizacyjne.

III. WYPOSAŻENIE SYGNAŁOWE

- 1) Jacht powinien posiadać latarnię, znaki dzienne, wyposażenie sygnałowe, zgodne z wymaganiami Konwencji COLREG 72.
- 2) Jachty uprawiające żeglugę na akwenach pod nadzorem zwolnione są z obowiązku noszenia wyposażenia sygnałowego.

IV. WYPOSAŻENIE NAWIGACYJNE

L.p.	Nazwa wyposażenia	Rejon żeglugi				Jedn.
		1 Osłonięta	2 Przybrzeżna	3 Pełnomorska	4 Oceaniczna	
1	2	3	4	5	6	7
1	Kompas magnetyczny ¹	1	1	1	1	szt.
2	Kompas magnetyczny zapasowy lub kompas namiarowy ¹	-	-	Z	1	szt.
3	Barometr – aneroid	-	1	1	1	szt.
4	Lornetka	1	1	1	1	szt.
5	Wyposażenie do pomiaru głębokości	-		1	1	szt.
6	Sekundomierz	-	-	1	1	szt.
7	Sekstant	-	-	-	Z	szt.
8	Chronometr lub zegar	-	-	-	Z	szt.
9	Zestaw do pracy na mapach	1	1	1	1	szt.
10	Mapy morskie lub żeglarskie ²	1	1	1	1	kpl.
11	Łocje morskie ^{2,3}	1	1	1	1	kpl.
12	Spis świateł ^{2,3,4}	1	1	1	1	kpl.
13	Tablice nawigacyjne	-	-	Z	Z	szt.
14	Rocznik astronomiczny	-	-	-	Z	szt.
15	Tablice pływów ^{2,5}	-	1	1	1	kpl.
16	Znaki i skróty stosowane na mapach	-	1	1	1	kpl.
17	MPZZM- COLREG 72	1	1	1	1	szt.
18	Przepisy portowe, MKS ^{2,3}	1	1	1	1	kpl.
19	Spis radiostacji nautycznych ²	-	-	1	1	kpl.
20	Odbiornik GPS	-	1	1	1	szt.
21	Radar ⁶	-	1	1	1	szt.
22	Reflektor radarowy ⁷	1	1	1	1	szt.
23	System automatycznej	-	Z	Z	Z	szt.

	identyfikacji AIS					
--	-------------------	--	--	--	--	--

Uwagi ogólne:

Z – wyposażenie zalecane.

1. Kompas powinien posiadać uznanie lub zaświadczenie (atest) z jego badania wystawiony przez uznaną stację atestacji.
2. Mapy morskie i żeglarskie oraz publikacje nawigacyjne i przepisy portowe – na zamierzoną trasę rejsu, edycje muszą być aktualne i poprawione.
3. W rejonie żegluga osłoniętej obowiązuje wyciąg z publikacji wymienionych w poz. 11, 12 i 18.
4. Spis świateł jest wymagany na jachcie uprawiającym żegluga całodobową.
5. Tablice pływów wymagane dla rejsów w rejonach pływowych.
6. Dotyczy jednostek o długości całkowitej powyżej 20 m.
7. Dotyczy jednostek o pojemności brutto mniejszej niż 200.
8. Reflektor radarowy powinien mieć atest i być zainstalowany zgodnie z przepisami.

V. URZĄDZENIA RADIOKOMUNIKACYJNE

- 1) Jacht w Rejonie 4 (żegludze oceanicznej) powinien być wyposażony co najmniej w:
 - a) stacjonarny radiotelefon VHF z DSC,
 - b) statkowy terminal satelitarny lub radiotelefon MF/HF (średnio-krótkofalowy) z systemem DSC, lub satelitarny telefon komórkowy z dostępem do numeru alarmowego centrum ratownictwa morskiego,
 - c) radiopławę awaryjną (EPIRB) 406 MHz,
 - d) NAVTEX,
 - e) ratowniczy transponder radarowy (SART) lub ratowniczy transponder AIS (AIS SART).
- 2) Jacht w Rejonie 3 (żegludze pełnomorskiej) powinien być wyposażony co najmniej w:
 - a) stacjonarny radiotelefon VHF z DSC,
 - b) radiopławę awaryjną (EPIRB) 406 MHz,
 - c) NAVTEX (zalecane).
- 3) Jacht w Rejonie 2 (żegludze przybrzeżnej) powinien być wyposażony co najmniej w radiotelefon VHF.
- 4) Każdy jacht powinien posiadać możliwość odbioru morskich informacji bezpieczeństwa i prognoz pogody
- 5) W pobliżu zainstalowanych urządzeń, zwłaszcza służących do alarmowania, należy umieścić procedury postępowania w sytuacjach zagrożenia.

VI. WYPOSAŻENIE PRZECIWPÓŻAROWE

L.p.	Obszar/Miejsce	Rodzaj sprzętu
------	----------------	----------------

1.	Główne stanowisko sterowania lub kokpit *	Gaśnica grupy pożarów ABC 2kg - szt.1
2.	Na każde 20m ² obszaru mieszkalnego. Jeżeli przedział mieszkalny (obszar lub grupa kabin oddzielona od reszty jednostki stałymi przegrodami, takimi jak pokłady lub grodzie, które mogą być wyposażone w drzwi lub luk), to na każdy przedział *	Gaśnica grupy pożarów ABC 2kg.- szt.1
3.	W obrębie każdego urządzenia z otwartym płomieniem *	Gaśnica grupy pożarów ABC 2 kg – szt.1 lub koc gaśniczy i gaśnica grupy pożarów ABC 1kg – szt.1
4.	Jednostka z silnikiem przyczepnym **	Gaśnica grupy pożaru ABC 2 kg - szt.1
5.	Na zewnątrz przestrzeni silnikowej, lecz nie dalej niż 2m od otworu gaśniczego w obudowie silnika	Dla silników o łącznej mocy (napędowy i pomocniczy) do 120kW: – gaśnica grupy pożaru ABC 4kg - szt.1 (lub zamiennie 2 gaśnice po 2 kg) Dla silników o łącznej mocy (napędowy i pomocniczy) powyżej 120kW: – gaśnica grupy pożaru ABC 4 kg - szt. 2 W przypadku zastosowania stałej instalacji gaśniczej pod nadzorem klasyfikatora wyposażenie w gaśnice nie jest wymagane.

* W przypadku kiedy w pomieszczeniu znajduje się stanowiska sterowania lub kokpit i jednocześnie jest pomieszczeniem mieszkalnym wraz z urządzeniem, z otwartym płomieniem wymaga się tylko jedną gaśnicę grupy ABC 2 kg.

** W przypadku kiedy silnik przyczepny znajduje się w obrębie stanowiska sterowania lub kokpitu wymaga się tylko jedną gaśnicę grupy ABC 2 kg.

Uwagi ogólne:

- Każdy sprzęt gaśniczy powinien być łatwo dostępny i oznakowany odpowiednim symbolem ISO i poddawany okresowym badaniom.
- Jacht należy wyposażać w Instrukcję dla kapitana i użytkownika, w której powinny być zawarte następujące informacje:
 - wyposażenie gaśnicze,
 - czynności obsługowe związane ze sprzętem gaśniczym,
 - dodatkowe uwagi ostrzegawcze dla użytkownika jednostki.
- Wyposażenie przeciwpożarowe nie dotyczy jachtów bez silnika, nie posiadających instalacji elektrycznej i nie wyposażonych w kuchenkę.

VII. WYPOSAŻENIE POKŁADOWE

Jacht musi być wyposażony co najmniej w:

- osprzęt kotwiczny z łańcuchem lub liną stosownie do wielkości jachtu,
- osprzęt cumowniczy stosowny do wielkości jachtu,
- zestaw narzędzi i części zapasowych niezbędnych do dokonania prac naprawczych na jednostce, stosowny do wielkości jachtu i rodzaju napędu,
- apteczkę*,
- nożyce do cięcia olinowania dla jachtów żaglowych o długości powyżej 12 m.

* Zaleca się, by wyposażenie apteczki było zgodne z wymogami zawartymi w rozporządzeniu Ministra Zdrowia z dnia 3 listopada 2003 r. w sprawie minimalnych wymagań w dziedzinie bezpieczeństwa i ochrony zdrowia w celu wyższego poziomu leczenia na jednostkach pływających (Dz. U. Nr 195, poz. 1904), w zależności od przeznaczenia statku i rejonu żeglugi.

Załącznik nr 2

Jachty morskie o długości całkowitej 24 m i powyżej

I. ŚRODKI RATUNKOWE I SYGNALIZACYJNE

1) Każdy jacht w Rejonie 4 i 3 (żegludze oceanicznej i pełnomorskiej) powinien posiadać:

- a) pneumatyczną tratwę ratunkową z wyposażeniem SOLAS (A – pack) ze zwalniakiem hydrostatycznym, mogącą pomieścić wszystkie osoby znajdujące się na statku,
- b) łódź ratowniczą zgodną z wymogami Kodeksu LSA, lub inną łódź konstrukcji sztywnej, pneumatycznej lub pneumatycznej z twardym dnem, która powinna pomieścić nie mniej niż 4 osoby, w tym jedną w pozycji leżącej. Dodatkowo należy zapewnić urządzenie umożliwiające wodowanie łodzi w czasie nie dłuższym niż 5 minut oraz środki do bezpiecznego powrotu załogi łodzi na burtę, wraz z ratowaną osobą,
- c) cztery koła ratunkowe, w tym dwa zaopatrzone w pławkę świetlno-dymną, a pozostałe dwa w linkę ratunkową,
- d) pasy/kamizelki ratunkowe dla każdej osoby znajdującej się na statku, dodatkowo odpowiednio dwa zapasowe pasy ratunkowe lub ilość stanowiącą 10 % wszystkich osób znajdujących się na statku, w zależności która jest większa. Wszystkie pasy powinny być wyposażone w lampkę oraz gwizdek, ponadto co najmniej dwa z nich powinny mieć konstrukcję pneumatyczną oraz znajdować się na pokładzie łodzi ratowniczej,
- e) kombinezon ratunkowy dla każdej osoby znajdującej się na statku, lub dodatkową tratwę ratunkową mogącą pomieścić wszystkie osoby znajdujące się na statku,
- f) 12 sztuk rakiet spadochronowych koloru czerwonego,
- g) wyrzutnię linki ratunkowej (1 komplet).

2) Każdy jacht w Rejonie 2, 1 i T (żegludze przybrzeżnej, osłoniętej i na akwenach treningowych) powinien posiadać:

- a) pneumatyczną tratwę ratunkową z wyposażeniem SOLAS (B – pack) ze zwalniakiem hydrostatycznym mogącą pomieścić wszystkie osoby znajdujące się na statku,
- b) łódź ratowniczą zgodną z wymogami Kodeksu LSA, lub inną łódź konstrukcji sztywnej, pneumatycznej lub pneumatycznej z twardym dnem, która powinna pomieścić nie mniej niż 4 osoby, w tym jedną w pozycji leżącej. Dodatkowo należy zapewnić urządzenie umożliwiające wodowanie łodzi w czasie nie dłuższym niż 5 minut oraz środki do bezpiecznego powrotu załogi łodzi na burtę, wraz z ratowaną osobą, lub inne urządzenie do skutecznego podjęcia rozbitka z wody,
- c) cztery koła ratunkowe, w tym dwa zaopatrzone w pławkę świetlno-dymną, a pozostałe dwa w linkę ratunkową,
- d) pasy/kamizelki ratunkowe dla każdej osoby znajdującej się na statku, dodatkowo odpowiednio dwa zapasowe pasy ratunkowe lub ilość stanowiącą 10 % wszystkich osób znajdujących się na statku, w zależności która jest większa. Zamiennie mogą być stosowane kamizelki ratunkowe o wyporności 275 N w ilości jak powyżej. Pasy lub kamizelki powinny być wyposażone w lampkę oraz gwizdek,
- e) 6 sztuk rakiet spadochronowych koloru czerwonego,
- g) wyrzutnię linki ratunkowej ($\frac{1}{2}$ kompletu).

Uwagi ogólne:

1. Podczas inspekcji doraźnej minimalna ilość pasów ratunkowych lub kamizelek powinna być określana na podstawie rzeczywistej liczby osób biorących udział w rejsie, uwzględniając 10 % lub 2 pasy (kamizelki) zapasu. W przypadku gdy w rejsie biorą udział dzieci, powinny być zapewnione odpowiednie pasy.
2. Jeżeli jacht odbywa rejsy na akwenach powyżej równoleżnika 60° N lub 60° S dyrektor urzędu morskiego określi indywidualnie dodatkowe wyposażenie niezbędne do odbywania takich rejsów.
3. Kamizelki ratunkowe powinny spełniać wymogi Polskiej Normy PN-EN ISO 12402-2.

L.p.	Standard pasa/kamizelki	Rodzaj żeglugi			
		Oślonięta	Przybrzeżna	Pełnomorska	Oceaniczna
1	Pas ratunkowy SOLAS	✓	✓	✓	✓
2	PN-EN ISO 12402-2 [275 N]	✓	✓	✓	✓
3	PN-EN ISO 12402-3 [150 N]	✓	✓		

4. Armator obowiązany jest sporządzić oraz przedłożyć do zatwierdzenia dyrektorowi urzędu morskiego plan rozmieszczenia środków i urządzeń ratunkowych na statku. Plan ten połączony z planem ochrony przeciwpożarowej tworzy „Plan Bezpieczeństwa” („SAFETY PLAN”).
5. Komplet wyrzutni linki ratunkowej obejmuje - 4 rakiety i 4 linki.

II. WYPOSAŻENIE NAWIGACYJNE

l.p.	Nazwa wyposażenia	Rejon żeglugi		jednostka	uwagi
		1 i 2 Oślonięta i przybrzeżna	3 i 4 Pełnomorska i oceaniczna		
1	2	3	4	5	6
1.	Kompas magnetyczny ¹	1	1	szt.	
2.	Żyrokompas lub kompas magnetyczny zapasowy	-	1	szt.	
3.	Odbiornik satelitarnego systemu nawigacyjnego	1	2	szt.	np. GPS
4.	Wiatromierz	1	1	szt.	
5.	Przechyłomierz	1	1	szt.	
6.	Wskaźnik wychylenia steru	1	1	szt.	
7.	Barometr - aneroid	1	1	szt.	
8.	Lornetka	1	2	szt.	

9.	Echosonda lub urządzenie do pomiaru głębokości	1	1	szt.	
10.	Przyrządy nawigacyjne ²	1	1	kpl..	
11.	Mapy morskie ^{3,4}	1	1	kpl.	
12.	Locje morskie ⁴	1	1	kpl.	
13.	Spis świateł ⁴	1	1	kpl.	
14.	Tablice pływów ⁴	-	1	szt.	
15.	MPZZM - COLREG 72	1	1	szt.	
16.	MKS ⁵	Z	1	kpl.	
17.	Spis radiostacji nautycznych ⁴	-	1	kpl.	
18.	Radar	1	1	szt.	
19.	AIS ⁶	-	1	szt.	
20.	Reflektor radarowy ⁷⁾	1	1	szt.	
21.	sekstant	-	Z	szt.	
22.	Tablice nawigacyjne	-	Z		
23.	Rocznik astronomiczny	-	Z		
24.	sekundomierz	-	Z		

Uwagi ogólne:

1. Nowo zainstalowany kompas powinien spełniać wymagania rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 10 kwietnia 2004 r. w sprawie wymagań dla wyposażenia morskiego (Dz. U. Nr 103, poz. 1091, z późn. zm.). Kompas w eksploatacji powinien posiadać aktualny atest.
2. Poprzez przyrządy nawigacyjne rozumie się trójkąt nawigacyjny, liniał równoległy, przenośnik, linijkę, cyrkiel nawigacyjny.
3. Każdy statek powinien posiadać na pokładzie mapy oraz publikacje nawigacyjne do planowania oraz monitorowania pozycji statku w każdym momencie podróży. Wymagania te może wypełnić elektroniczny system zobrazowania i informacji (ECDIS), pod warunkiem uprawiania żeglugi na akwenach objętych uznanymi wektorowymi mapami elektronicznymi, posiadania na statku wersji papierowej map lub zdublowania systemu.
4. Publikacje nawigacyjne oraz mapy morskie, wymienione w punktach 11 – 14 i 17 powinny być uaktualniane na dany rejon żeglugi.
5. Komplet Międzynarodowego Kodu Sygnałowego obejmuje publikację MKS umożliwiającą odczytywanie i kompletowanie sygnałów oraz flagi niezbędne do ich nadawania.

6. System AIS zgodnie z rozdziałem V konwencji SOLAS obowiązuje na statku o pojemności brutto 300 i powyżej, niemniej zaleca się jego instalowanie na statkach mniejszych.
7. Dotyczy jednostek o pojemności brutto mniejszej niż 200.
8. Reflektor radarowy powinien mieć atest i być zainstalowany zgodnie z przepisami.

III. URZĄDZENIA RADIOKOMUNIKACYJNE

1) Każdy statek w Rejonie 4 i 3 (żegludze oceanicznej i pełnomorskiej) powinien być wyposażony co najmniej w:

- a) stacjonarny radiotelefon VHF z DSC,
- b) statkowy terminal satelitarny lub radiotelefon MF/HF (średnio-krótkofalowy) z systemem DSC lub satelitarny telefon komórkowy z dostępem do numeru alarmowego,
- c) radiopławę awaryjną (EPIRB) 406 MHz,
- d) odbiornik systemu NAVTEX lub EGC,
- e) ratowniczy transponder radarowy (SART) lub ratowniczy transponder AIS (AIS SAR),
- f) 2 radiotelefony do łączności dwukierunkowej.

2) Każdy statek w Rejonie 2 i 1 (żegludze przybrzeżnej i osłoniętej) powinien być wyposażony co najmniej w:

- a) stacjonarny radiotelefon VHF z DSC,
- b) radiopławę awaryjną (EPIRB) 406 MHz,
- c) ratowniczy transponder radarowy (SART) lub ratowniczy transponder AIS (AIS SAR),
- d) 2 radiotelefony do łączności dwukierunkowej,
- e) odbiornik radiowy przystosowany do odbioru prognoz pogody oraz ostrzeżeń nawigacyjnych na akwenu, na którym żegluguje.

IV. WYPOSAŻENIE SYGNAŁOWE

Wyposażenie sygnałowe jachtu powinno być zgodne z zatwierdzonym „Planem rozmieszczenia świateł nawigacyjnych i znaków sygnałowych” spełniając wymagania Konwencji COLREG 72.

Na pokładzie statku powinno znajdować się zapasowe oświetlenie nawigacyjne.

V. WYPOSAŻENIE PRZECIWOPOŻAROWE

Wyposażenie przeciwpożarowe jachtu powinno być zgodne z planem ochrony przeciwpożarowej opracowanym, na podstawie wytycznych dla armatorów o rodzaju, ilości i rozmieszczeniu sprzętu pożarowego na statku oraz w sprawie opracowania i przechowywania planów ochrony przeciwpożarowej statków morskich, a następnie zatwierdzonym przez dyrektora urzędu morskiego. Plan ten połączony z planem rozmieszczenia środków i urządzeń ratunkowych, tworzy „Plan Bezpieczeństwa” („SAFETY PLAN”).

VI. WYPOSAŻENIE DODATKOWE

Jacht powinien być wyposażony dodatkowo w apteczkę.*

* Zaleca się aby wyposażenie apteczki zgodne było z wymogami zawartymi w rozporządzeniu Ministra Zdrowia z dnia 3 listopada 2003 r. w sprawie minimalnych wymagań w dziedzinie bezpieczeństwa i ochrony zdrowia w celu wyższego poziomu leczenia na jednostkach pływających (Dz. U. Nr 194, poz. 1904), w zależności od przeznaczenia statku oraz rejonów żeglugi.

Uzasadnienie

Projekt rozporządzenia Ministra Transportu, Budownictwo i Gospodarki Morskiej w sprawie bezpiecznego uprawiania żeglugi przez jachty morskie, zwany dalej „projektem rozporządzenia”, stanowi wykonanie upoważnienia ustawowego zawartego w art. 110 ust. 4 ustawy z dnia 18 sierpnia 2011 r. o bezpieczeństwie morskim (Dz. U. z 2011 r. Nr 228, poz. 1368), zwanej dalej „ustawą”.

W związku z wejściem w życie ustawy oraz koniecznością uregulowania szczegółowych warunków bezpiecznego uprawiania żeglugi przez jachty morskie, kierując się koniecznością zapewnienia bezpieczeństwa tych jachtów oraz osób na nich przebywających, istnieje potrzeba wprowadzenia przedmiotowego projektu rozporządzenia w życie. Każdy statek używany w żegludze morskiej, w tym jacht, powinien spełniać określone wymagania w zakresie bezpieczeństwa żeglugi, załogi oraz pasażerów znajdujących się na pokładzie. Projekt rozporządzenia określa warunki, jakie jacht powinien spełnić, aby zapewnić minimalny poziom bezpieczeństwa na jachtach morskich. Określa również wyposażenie jachtu w zależności od jego długości oraz rejonu pływania. W skład takiego wyposażenia wchodzi środki ratunkowe i sygnalizacyjne, wyposażenie nawigacyjne, urządzenia radiokomunikacyjne, wyposażenie sygnałowe, przeciwpożarowe oraz wyposażenie dodatkowe. Projekt dodatkowo uszczegóławia uprawianie żeglugi przez jachty komercyjne oraz określa przewóz pasażerów na takich jednostkach.

Projektowane przepisy nie zmieniają w sposób istotny istniejącego stanu prawnego. Do tej pory większość regulacji dotyczących wymogów bezpieczeństwa w stosunku do jachtów znajdowało się w przepisach zarządzeń porządkowych dyrektorów urzędów morskich wydawanych na podstawie art. 48 ust. 6 ustawy z dnia 21 marca 1991 r. o obszarach morskich Rzeczypospolitej Polskiej i administracji morskiej (Dz. U. z 2003 r. Nr 153, poz. 1502 z późn. zm.). W związku z wejściem w życie ustawy, która ten obszar spraw pozostawiła do uregulowania przez ministra właściwego do spraw gospodarki morskiej zaistniała konieczność wydania przedmiotowego rozporządzenia.

Należy podkreślić, że w stosunku do jachtów rekreacyjnych o długości do 15 m. przepisy projektu rozporządzenia są jedynie zaleceniami. Utrzymany został bowiem istniejący stan prawny, w którym znacząco różnią się wymogi dotyczące m.in. kwalifikacji załogi i wyposażenia jachtu w zależności od rodzaju uprawianej żeglugi. Jednostki o długości do 15 m przeznaczone do uprawiania sportu i rekreacji na użytek prywatny, mogą traktować

przepisy rozporządzenie jedynie jako zalecenia, których dobrowolne spełnienie uczyni żeglugę bardziej bezpieczną. Natomiast jednostki komercyjne muszą spełnić wszystkie wymagania, aby zapewnić bezpieczeństwo osobom przebywającym na pokładzie i podlegają w związku z powyższym obowiązkowi nadzoru technicznego oraz inspekcjom bezpieczeństwa.

Projekt rozporządzenia przewiduje wyłączenie jachtów regatowych, gdyż są one budowane i używane wyłącznie do uprawiania sportu. Żegluga na takich jachtach odbywa się zazwyczaj pod nadzorem trenerów oraz innych służb ratowniczych. Wyłączone zostały również jednostki pływające takie jak rowery wodne, kajaki, deski z żaglem, i pontony pneumatyczne bez napędu mechanicznego odbywające podróże w porze dziennej do 2 Mm od linii brzegu. Jak wspomniano powyżej, dla jachtów rekreacyjnych o długości całkowitej mniejszej niż 15 m przepisy niniejszego projektu rozporządzenia będą zalecane. Jest to zgodne ze stanem obecnym i przepisami obowiązującymi od 2007 r. Właściciele lub armatorzy będą mogli poddać swój jacht, używany wyłącznie w celach rekreacyjnych, przepisom projektu rozporządzenia lub zapewnić właściwy poziom bezpieczeństwa żeglugi i osób przebywających na pokładzie we własnym zakresie, zgodnie ze swoją wiedzą oraz umiejętnościami.

Projekt rozporządzenia przewiduje uszczegółowienie rejonów żeglugi dla jachtów morskich, które są częściowo odpowiednikami kategorii konstrukcyjnych wynikających z przepisów UE dotyczących rekreacyjnych jednostek pływających (dyrektywa 94/25/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 16 czerwca 1994 r. w sprawie zbliżenia przepisów ustawowych, wykonawczych i administracyjnych Państw Członkowskich odnoszących się do rekreacyjnych jednostek pływających).

Każdy jacht powinien spełniać odpowiednie wymagania stanu technicznego kadłuba, urządzeń i wyposażenia stałego, zapewniając bezpieczeństwo oraz właściwe warunki żeglugi podczas prowadzenia rejsów. Za odpowiednie wymagania uważa się przepisy techniczne upoważnionej organizacji (instytucji klasyfikacyjnej) przez ministra właściwego do spraw gospodarki morskiej lub w odpowiednich przypadkach upoważnionego podmiotu. Upoważnienia organizacji oraz podmiotów określają odrębne przepisy ustawy. Ww. organizacje lub podmioty w celu potwierdzenia spełnienia wymagań wydają właściwy dokument dla danego jachtu. Dokument ten stanowi jeden z dokumentów niezbędnych do wydania przez administrację morską karty bezpieczeństwa.

Organy inspekcyjne są właściwe do przeprowadzania inspekcji w celu sprawdzenia spełniania warunków w zakresie bezpieczeństwa jachtu. Projekt rozporządzenia przewiduje

przeprowadzanie trzech inspekcji: wstępnej, okresowej i doraźnej analogicznie, jak dla innych statków morskich. Inspekcje mają potwierdzić zdolność jednostki do uprawiania żeglugi przy zapewnieniu właściwego zabezpieczenia osób przebywających na pokładzie podczas rejsów. Na podstawie inspekcji wstępnej i okresowej wydaje się i potwierdza ważność karty bezpieczeństwa. Karta bezpieczeństwa jest dokumentem stwierdzającym spełnianie wymagań w zakresie bezpieczeństwa i określa warunki uprawiania żeglugi jachtów morskich. Kartę bezpieczeństwa wydaje się na okres nie dłuższy niż na 5 lat. Inspekcję doraźną przeprowadza się m. in. na wniosek armatora (właściciela) lub po zdarzeniu mającym znamiona awarii jachtu, czyli jeżeli jacht podczas rejsu lub w trakcie użytkowania ulegnie awarii mającej wpływ na bezpieczeństwo żeglugi lub osób znajdujących się na jachcie. Inspekcję taką przeprowadza się również, jeżeli nastąpiły zmiany w kadłubie, urządzeniach lub wyposażeniu mające wpływ na bezpieczeństwo. Wydane karty bezpieczeństwa tracą ważność po upływie terminu ważności lub w przypadku niedopełnienia obowiązku potwierdzenia ważności karty w terminie.

Projekt rozporządzenia określa minimalne wymagania jakie jacht morski powinien spełnić w zakresie bezpiecznego uprawiania żeglugi. Kategorie jachtów pod względem długości całkowitej zostały podzielone na te poniżej 24 metrów oraz te o długości całkowitej 24 m i większej. W zależności do jakiej kategorii zalicza się dany jacht jego wyposażenie powinno odpowiadać właściwym minimalnym wymaganiom. Podział taki jest stosowany w większości administracji morskich świata oraz organizacji międzynarodowych. Szczegóły dotyczące wyposażenia są zawarte w załącznikach nr 1 i 2 do rozporządzenia. Bez względu na spełnianie wymagań w zakresie bezpieczeństwa, odpowiedzialność za przestrzeganie przepisów oraz właściwego wyposażenia jachtu leży po stronie kapitana jachtu morskiego, który jest odpowiedzialny za bezpieczeństwo żeglugi jachtu. Projekt rozporządzenia przewiduje uszczegółowienie uprawiania żeglugi przez jachty komercyjne, które stanowią nową kategorią jachtów morskich. Każdy jacht powinien być używany zgodnie z jego przeznaczeniem oraz składem załogi.

Jachty komercyjne w celu zapewnienia odpowiedniego poziomu bezpieczeństwa m. in. osobom przebywającym na pokładzie – pasażerom, powinny być obsadzone właściwie przeszkoloną załogą. Kwalifikacje takich załóg regulują przepisy ustawy oraz akty wykonawcze. W celu łatwej weryfikacji takich załóg na jachtach komercyjnych powinno się prowadzić listy załogi. Lista taka powinna być zawsze w aktualnej wersji odpowiadająca składem załodze faktycznie znajdującej się na pokładzie. Z uwagi, że na jachtach komercyjnych głównie przewożeni będą pasażerowie w celu zwiększenia ich bezpieczeństwa

oraz poprawienia skuteczności ratowania osób przebywających na jachtach projekt rozporządzenia przewiduje, zgodnie z ustawą, wprowadzenie list pasażerów. Listy pasażerów powinny być prowadzone na rejsach dłuższych niż 20 Mm od portu wyjścia. Listy te powinny być przekazywane do kapitanatów lub bosmanatów portów. W celu zapewnienia bezpieczeństwa na polskich wodach terytorialnych przewiduje się możliwość kontroli jachtów komercyjnych obcych bander przez administrację morską. W takich przypadkach inspekcje będą miały na celu stwierdzenie, że dany jacht jest właściwie wyposażony oraz obsadzony odpowiednio wykwalifikowaną załogą. Przypadki uprawiania żeglugi jachtów morskich obcych bander na obszarach morskich RP o charakterze komercyjnym będą raczej sporadyczne i powinny głównie zapewnić bezpieczeństwo polskich obywateli korzystających z usług takich jednostek.

Rozporządzenie nie podlega notyfikacji Komisji Europejskiej, zgodnie z § 4 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 23 grudnia 2002 r. w sprawie sposobu funkcjonowania krajowego systemu notyfikacji norm i aktów prawnych (Dz. U. Nr 239, poz. 2039, z późn. zm.).

Nie istnieje również konieczność przedstawiania rozporządzenia właściwym instytucjom i organom Unii Europejskiej, zgodnie z § 12a uchwały nr 49 Rady Ministrów z dnia 19 marca 2002 r. – Regulamin pracy Rady Ministrów (M.P. Nr 13, poz. 221, z późn. zm.).

Stosownie do art. 5 ustawy z dnia 7 lipca 2005 r. o działalności lobbingsowej w procesie stanowienia prawa (Dz. U. Nr 169, poz. 1414, z późn. zm.), rozporządzenie zostało zamieszczone w Biuletynie Informacji Publicznej na stronie internetowej. Rządowego Centrum Legislacji oraz Ministerstwa Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej.

Organizacje o charakterze lobbingsowym, wymienione w rejestrze podmiotów wykonujących zawodową działalność lobbingsową (bip.mswia.gov.pl) nie zgłosiły zainteresowania pracami nad rozporządzeniem.

Rozporządzenie wejdzie w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia.

Rozporządzenie jest zgodne z prawem Unii Europejskiej.

Ocena skutków regulacji (OSR)

1. Podmioty, na które oddziałuje projektowana regulacja

Projekt rozporządzenia oddziałuje na następujące podmioty:

- 1) armatorów jachtów morskich;
- 2) urzędy morskie;
- 3) uznane organizacje;
- 4) podmioty upoważnione do wykonywania przeglądów jachtów do 15 m..

Projektowane regulacje nie będą różnić się pod względem merytorycznym, od przepisów obowiązujących w dniu dzisiejszym, a więc nie nakładają nowych obowiązków, ani nie zwalniają z obowiązków istniejących. Zmieni się rodzaj aktu prawnego, w którym znajduje się podstawa prawna regulacji z zarządzeń porządkowych dyrektorów urzędów morskich na rozporządzenie ministra do spraw gospodarki morskiej.

Zgodnie z dotychczasowymi przepisami nowe regulacje przewidują, że armatorzy jachtów rekreacyjnych o długości do 15 m nie będą musieli poddawać swoich jachtów przeglądom technicznym, ani inspekcjom bezpieczeństwa, a wyposażenie opisane w załączniku 1 do projektu rozporządzenia jest w stosunku do tych jachtów wyposażeniem zalecanym. Armatorzy ci dobrowolnie mogą poddać jachty przeglądom i inspekcjom.

Armatorzy jachtów komercyjnych, którzy oferują na rynku swoje usługi, czarterując jachty, organizując rejsy, prowadząc szkolenia i wożąc pasażerów, muszą zapewnić odpowiednie standardy bezpieczeństwa dla wszystkich osób korzystających z ich usług i poddać się weryfikacji podczas przeglądów technicznych oraz inspekcji bezpieczeństwa.

Obowiązki armatorów jachtów rekreacyjnych i komercyjnych nie zmieniają się w stosunku do istniejących regulacji.

Urzędy morskie, tak jak dotychczas, będą przeprowadzać inspekcje bezpieczeństwa, natomiast uznane organizacje oraz podmioty upoważnione do wykonywania przeglądów jachtów morskich na podstawie przepisów art. 26 ustawy, przeglądy techniczne jachtów.

2. Konsultacje społeczne

Projekt został poddany szerokim konsultacjom społecznym z następującymi podmiotami:

- 1) Związek Armatorów Polskich;
- 2) Polski Związek Żeglarski;
- 3) Polski Związek Motorowodny i Narciarstwa Wodnego;
- 4) Polska Izba Przemysłu Jachtowego i Sportów Wodnych;
- 5) Stowarzyszenie Armatorów Jachtowych;
- 6) Gdańska Federacja Żeglarska;
- 7) Towarzystwo Żeglarskie Bryfok;
- 8) Krajowa Izba Gospodarki Morskiej;
- 9) Krajowa Izba Gospodarcza;
- 10) Stowarzyszenie Armatorów Jachtów Komercyjno-Sportowych SAJKS;
- 11) Polska Żegluga Bałtycka;
- 12) Polski Rejestr Statków;
- 13) Det Norske Veritas Polska;
- 14) Germanischer Lloyd Polska;
- 15) Lloyd's Register Polska;
- 16) Rosyjski Morski Rejestr Statków Oddział w Rzeczypospolitej Polskiej;
- 17) Rina Polska,
- 18) Stowarzyszenie Żeglarskie Samoster;
- 19) Federacja Szkół Żeglarskich ISSA.

W trakcie konsultacji wpłynęły uwagi od Polskiego Rejestru Statków (PRS), Polskiego Związku Żeglarskiego (PZZ), Polskiego Związku Motorowodnego i Narciarstwa Wodnego, Gdańskiej Federacji Żeglarskiej (PZMiNW), Stowarzyszenia Żeglarskiego „Samoster” (SŻS), Stowarzyszenia Armatorów Jachtowych (SAJ), Stowarzyszenia Armatorów Jachtów Komercyjno-Sportowych (SAJKS). Wszystkie nadesłane uwagi zostały odpowiednio uwzględnione lub wyjaśnione.

Uwzględniono uwagi PRS i PZZ odnośnie ujednolicenia definicji długości z obowiązującą normą PN- EN- ISO 8666 Małe statki.

Uwzględniono uwagę PZMiNW dotyczącą poddania skuterów używanych w celach komercyjnych nadzorowi technicznemu.

Niektóre z podmiotów zaangażowanych w konsultacje społeczne postulowały konieczność zaostrzenia wymogów wobec jachtów morskich, a inne zgłaszały potrzebę zmniejszenia wymogów. PRS podnosił, że jachty rekreacyjne nie powinny być wyłączone z nadzoru technicznego i obowiązkowego systemu inspekcji, natomiast SŻS i SAJ zgłaszały potrzebę zmniejszenia istniejących wymogów.

Uwzględniając, bądź nie uwzględniając proponowanych zmian wyważono racje obu stron, kierując się koniecznością zapewnienia bezpieczeństwa pasażerom oraz nie zmieniając zapisów, które zostały wypracowane w ciągu lat uzgodnień.

W związku z powyższym przyjęto, że jachty rekreacyjne będą mogły się poddać rygorom przeglądów technicznych i inspekcji dobrowolnie, natomiast jachty komercyjne muszą poddawać się weryfikacji, aby zapewnić wysokie standardy bezpieczeństwa i wyposażenia.

Uwzględniając uwagi PRS oraz armatorów jachtowych SAJ i SAJKS, a także SŻS przepracowano przepisy dotyczące obowiązkowe wyposażenia dopuszczając do użycia pneumatyczne pasy ratunkowe we wszystkich rodzajach żeglugi, a także stosowanie na mniejszych jednostkach jachtowych tratw ratunkowych. Obowiązek wyposażania w radar, zgodnie z sugestiami, nałożono na jednostki o długości 20 m i powyżej.

Nie uwzględniono uwagi PRS dotyczącej propozycji wykreślenia wyposażenia kotwicznego i cumowniczego. PRS argumentował, że są one już określone w przepisach klasyfikacyjnych. Należy jednak pamiętać, że armator może wybierać uznaną organizację lub podmiot upoważniony, przepisy PRS nie są zatem obowiązujące dla wszystkich Armatorów.

Znaczna część uwag różnych podmiotów dotyczyła początkowo projektowanych zapisów dotyczących żeglugi jachtów śródlądowych na wodach morskich. Uznano jednak, że nie może to być przedmiotem regulacji przedmiotowego projektu rozporządzenia, gdyż sprawy te nie zostały przekazane do uregulowania w delegacji ustawowej. Sugestie te zostaną wzięte pod uwagę podczas dalszych prac nad regulacją materii z tego zakresu.

Natomiast SAJKS podnosiło kwestię kwalifikacji załogi, które zostaną wzięte pod uwagę przy pracy nad rozporządzeniami wykonawczymi wydanymi na podstawie art. 70 ust. 4 ustawy.

3. Wpływ regulacji na dochody i wydatki sektora przedsiębiorstw

Wejście w życie projektu rozporządzenia nie będzie miało wpływu na dochody i wydatki sektora przedsiębiorstw.

4. Wpływ regulacji na sektor finansów publicznych, w tym budżet państwa i budżety jednostek samorządu terytorialnego

Wejście w życie projektu rozporządzenia nie będzie miało wpływu na wydatki sektora publicznego.

5. Wpływ regulacji na rynek pracy

Wejście w życie projektu rozporządzenia nie będzie miało wpływu na rynek pracy.

6. Wpływ regulacji na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość, w tym na funkcjonowanie przedsiębiorstw

Wejście w życie projektu rozporządzenia wpłynie w sposób widoczny na konkurencyjność i przedsiębiorczość podmiotów prowadzących usługi w zakresie przewozów pasażerów jachtami morskimi. Wzrastająca liczba takich jednostek oraz zwiększające się zapotrzebowanie takich usług ze strony konsumentów znacząco zwiększy konkurencyjność podmiotów w tym sektorze gospodarki. Zwiększenie konkurencyjności spowoduje również poprawę warunków technicznych oraz wyposażenia jachtów komercyjnych, a tym samym zwiększy się bezpieczeństwo pasażerów na takich jednostkach.

7. Wpływ regulacji na sytuację i rozwój regionalny

Wejście w życie projektu rozporządzenia spowoduje zwiększenie atrakcyjności obszarów leżących na wybrzeżu Morza Bałtyckiego. Świadczenie usług przewozu pasażerów w różnych celach (np.: połowu ryb, wypraw nurkowych, odbywania rejsów morskich), zwiększy liczbę osób odwiedzających dany obszar, co spowoduje możliwość lepszego i pełniejszego rozwoju tych regionów.

8. Wpływ regulacji na stan środowiska

Wejście w życie projektu rozporządzenia nie będzie miało wpływu na stan środowiska.