

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

z dnia 2012 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. Rozporządzenie określa warunki bezpiecznego uprawiania żeglugi jachtów morskich, w zależności od ich długości oraz rejonu pływania.

§ 2. Przepisów rozporządzenia nie stosuje do:

- 1) jachtów regatowych oraz wiosłowych łodzi regatowych, uczestniczących w treningach lub regatach na wodach morskich, na akwenach znajdujących się pod stałą obserwacją i osłoną ratowniczą;
- 2) rowerów wodnych, kajaków, desek z żaglem, pontonów pneumatycznych bez napędu bez względu na wielkość oraz innych podobnych jednostek pływających o długości do 5 m, uprawiających żeglugę tylko w porze dziennej, rozumianej jako okres od wschodu do zachodu Słońca, na polskich obszarach morskich w odległości do 2 mil morskich od linii brzegu morskiego;
- 3) jachtów rekreacyjnych o długości do 15 m, z zastrzeżeniem dobrowolnego poddania się inspekcji;
- 4) skuterów, z wyjątkiem skuterów używanych w celach, o których mowa w art. 5 pkt 9 ustawy z dnia 18 sierpnia 2011 r. o bezpieczeństwie morskim, do których stosuje się przepisy dotyczące przeglądów technicznych;

§ 3. Ilekroć w rozporządzeniu jest mowa o:

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).

- 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 regatowym – należy przez to rozumieć jacht morski przeznaczony wyłącznie do regat i zawodów sportowych, posiadający klasę regatową i ważny certyfikat wydany przez związek sportowy;
- 3) jachcie żaglowym – należy przez to rozumieć jacht morski, którego podstawowym urządzeniem napędowym jest osprzęt żaglowy;
- 4) jachcie motorowym – należy przez to rozumieć jacht morski, którego podstawowym urządzeniem napędowym jest napęd mechaniczny;
- 5) uprawianiu żeglugi pod nadzorem – należy przez to rozumieć żeglugę w porze dziennej, rozumianej jako od wschodu do zachodu Słońca na akwenu, na którym prowadzona jest ciągła obserwacja przy zapewnieniu możliwości podjęcia na tym akwenu natychmiastowej akcji ratowniczej z wykorzystaniem łodzi ratunkowej oraz odpowiedniego sprzętu ratunkowego i wyposażenia technicznego.

§ 4. Jachty morskie mogą uprawiać żeglugę w następujących rejonach pływania:

- 1) Rejonie T – żeglugę na akwenach treningowych – 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) akwenu 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) Rejonie 1 – żeglugę osłoniętą – 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 linii brzegu morskiego;

3) Rejonie 2 – żeglugę przybrzeżną – żeglugę w odległości do 20 Mm od linii brzegu w rejonie Morza Bałtyckiego lub innego morza zamkniętego o podobnych warunkach żeglugowych;

4) Rejonie 3 – żeglugę pełnomorską – żeglugę w odległości do 200 Mm od linii brzegu;

5) Rejonie 4 – żeglugę oceaniczną – 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. W celu zapewnienia bezpieczeństwa żeglugi kapitan jachtu powinien :

1) zapewnić, aby każdy członek załogi oraz pasażer został zapoznany z zasadami użytkowania środków ratunkowych będących na wyposażeniu jachtu morskiego oraz rozkładem alarmowym;

2) przedsięwziąć wszelkie środki wynikające 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 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 § 8, nadzorowi technicznemu, który obejmuje budowę, odbudowę, przebudowę, wyposażenie, remonty i przeglądy techniczne.

§ 10.1. Uznana organizacja lub podmiot upoważniony do wykonywania przeglądów technicznych jachtów o długości do 15 m, na podstawie pozytywnych wyników przeglądu technicznego wydaje dokument potwierdzający zdolność jachtu morskiego pod względem technicznym do uprawiania żeglugi przy określonych warunkach.

2. Dokument, o którym mowa w ust. 1, wydaje się na okres nie dłuższy niż 5 lat,

3. Dokument, o którym mowa w ust. 1, powinien zawierać co najmniej następujące informacje:

- 1) nazwę podmiotu upoważnionego (wystawiającego dokument);
- 2) nazwę jachtu morskiego;
- 3) numer rejestrowy oraz nazwę rejestru;
- 4) nazwę armatora;
- 5) port macierzysty;
- 6) nazwę budowniczego oraz stocznię;
- 7) materiał kadłuba oraz typ konstrukcji;
- 8) wymiary główne (długość kadłuba, szerokość, wysokość boczna, pojemność brutto, maksymalne zanurzenie);
- 9) powierzchnię żagli (jeśli dotyczy);

- 10) rodzaj silnika (producent, typ, moc, nr fabryczny);
- 11) możliwą maksymalną liczbę osób na pokładzie, w tym liczbę pasażerów;
- 12) dodatkowe informacje;
- 13) ograniczenia dotyczące bezpiecznej żeglugi;
- 14) datę i miejsce przeglądu;
- 15) datę i miejsce wystawienia;
- 16) datę ważności oraz terminy przeglądów okresowych, jeżeli przepisy klasyfikacyjne danego podmiotu takie przewidują;
- 17) podpis osoby upoważnionej.

§ 11. Jacht rekreacyjny posiadający znak zgodności „CE” jest zwolniony z nadzoru technicznego 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 § 10, 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 § 17, wydaje się na okres nie dłuższy niż 5 lat, zgodnie z cyklem ważności dokumentu, o którym mowa w § 10 ust. 1, 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 do 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, o którym mowa w § 10 ust. 1 lub minął termin, o którym mowa w § 10 ust. 2;
- 3) nie zostało dokonane potwierdzenie ważności wymagane w § 12 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 powinien 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 do 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, sprzęt sygnałowy, nawigacyjny i ochrony przeciwpożarowej, urządzenia radiokomunikacyjne i wyposażenie pokładowe, w zależności od długości jachtu oraz rejonu pływania, określają załączniki nr 1 i 2 do rozporządzenia.

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

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

§ 23. 1. Na jachcie morskim powinien zostać opracowany, zgodnie z wytycznymi określonymi w załączniku nr 3 do rozporządzenia, rozkład alarmowy stosownie do ilości osób, środków ratunkowych i urządzeń ratunkowych oraz przeciwpożarowych, określający sygnały alarmowe, ich charakterystykę oraz sposób postępowania i obowiązki członków załogi na wypadek alarmu.

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

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 jachtu wraz z innymi dokumentami; dodatkowy egzemplarz planu powinien być przechowywany w pojemniku umieszczonym i oznakowanym zgodnie z Konwencją SOLAS jako plan dla jednostek ratowniczo-gaśniczych; pojemnik powinien być oznakowany również w języku polskim w przypadku statków w żegludze krajowej.

3. Plan ochrony przeciwpożarowej opracowuje armator według wytycznych określonych w załączniku nr 4 do rozporządzenia.

4. Na jachcie morskim o długości do 24 m dyrektor urzędu morskiego właściwego dla portu macierzystego statku ustala wykaz wyposażenia przeciwpożarowego, który określa rodzaj, i liczbę sprzętu gaśniczego oraz jego umiejscowienie.

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. Rozporządzenie wchodzi w życie z dniem ogłoszenia.

MINISTER TRANSPORTU, BUDOWNICTWA I GOSPODARKI MORSKIEJ

**Załączniki do rozporządzenia
Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej
z dnia2012 r. (poz....)**

Załącznik nr 1

Wyposażenie jachtu morskiego o długości 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 15 m i powyżej, 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) dwa koła ratunkowe w tym jedno zaopatrzone w pławkę świetlną i tyczkę z flagą oraz drugie w linkę ratunkową,
 - b) pasy/kamizelki ratunkowe** dla każdej z osób znajdujących się na jachcie;
 - c) pneumatyczne tratwy ratunkowe*, mogące pomieścić wszystkie osoby znajdujące 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 Rejonie 2, 1 i T, żegludze przybrzeżnej, osłoniętej i na akwenach treningowych są wyposażeniem zalecanym..
6. Pneumatyczne kamizelki ratunkowe muszą się uruchamiać w sposób automatyczny po wpadnięciu do wody.
7. Dla kamizelek pneumatycznych wymaga się 10% zapasu (lub zapasowych naboji) w stosunku do liczby osób znajdujących się na jachcie, ale nie mniej niż 1.

II. ŚRODKI SYGNALIZACYJNE

- 1) Jacht w Rejonie 4 i 3 (żegludze pełnomorskiej i oceanicznej) powinien posiadać:
 - a) 12 rakiet spadochronowych czerwonych,
 - b) 1 pławkę dymną pomarańczową.
- 2) Jacht w Rejonie 2 (żegludze przybrzeżnej) powinien posiadać:
 - a) 6 rakiet spadochronowych czerwonych,
 - b) 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 na akwenach 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 w sprawie międzynarodowych przepisów o zapobieganiu zderzeniom na morzu z 1972 roku, sporządzoną w Londynie dnia 20 października 1972 r. (Dz. U. z 1977 r. Nr 15, poz. 61 i 62 oraz z 1984 r. Nr 23, poz. 106).
- 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	Locje 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 satelitarnego systemu nawigacyjnego,	-	1	1	1	szt.

	np. GPS					
21	Radar ⁶	-	1	1	1	szt.
22	Reflektor radarowy ⁷	1	1	1	1	szt.
23	System automatycznej identyfikacji AIS	Z	Z	Z	Z	szt.

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. Wymagania te mogą wypełnić wektorowe mapy elektroniczne, pod warunkiem posiadania na jachcie wersji papierowej map lub zdublowania systemu.
3. W rejonie żeglugi osłoniętej obowiązuje wyciąg z publikacji wymienionych w poz. 11,12 i 18.
4. Spis świateł jest wymagany na jachcie uprawiającym żeglugę całodobową.
5. Tablice pływów wymagane dla rejsów w rejonach pływowych.
6. Dotyczy jednostek o długości 20 m i powyżej.
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) urządzenie do odbioru prognoz pogody oraz ostrzeżeń,
 - 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) urządzenie do odbioru prognoz pogody oraz ostrzeżeń.
- 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.

Uwagi ogólne:

1. Radiopława awaryjna (EPIRB) powinna być zarejestrowana i wpisana do ewidencji pokładowych i osobistych nadajników sygnału niebezpieczeństwa.

VI. WYPOSAŻENIE PRZECIWPÓŻAROWE

L.p.	Obszar/Miejsce	Rodzaj sprzętu
1.	Główne stanowisko sterowania lub kokpit *	Gaśnica grupy pożarów ABC 2 kg - 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 2 kg.- 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	<p>Dla silników o łącznej mocy (napędowy i pomocniczy) do 120kW:</p> <ul style="list-style-type: none"> – gaśnica grupy pożaru ABC 4 kg - szt.1 (lub zamiennie 2 gaśnice po 2 kg) <p>Dla silników o łącznej mocy (napędowy i pomocniczy) powyżej 120kW:</p> <ul style="list-style-type: none"> – gaśnica grupy pożaru ABC 4 kg - szt. 2 <p>W przypadku zastosowania stałej instalacji gaśniczej pod nadzorem klasyfikatora wyposażenie w gaśnice nie jest wymagane.</p>

* 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:

1. Każdy sprzęt gaśniczy powinien być łatwo dostępny i oznakowany odpowiednim symbolem ISO i poddawany okresowym badaniom.
2. 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.
3. 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 12 m i powyżej.

* 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 jachtu i rejonu żeglugi.

Załącznik nr 2**Wyposażenie jachtu morskiego o długości 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 jachcie,
- 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 jachcie, dodatkowo odpowiednio dwa zapasowe pasy/kamizelki ratunkowe lub ilość stanowiącą 10 % wszystkich osób znajdujących się na statku, w zależności która jest większa. Wszystkie pasy/kamizelki powinny być wyposażone w lampki oraz gwizdki odpowiadające wymaganiom Kodeksu LSA,
- e) 12 sztuk rakiet spadochronowych koloru czerwonego,
- f) 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 jachcie,
- 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 (lub dwie pławki świetlne i dwie dymne), a pozostałe dwa w linkę ratunkową,
- d) pasy/kamizelki ratunkowe dla każdej osoby znajdującej się na jachcie, dodatkowo odpowiednio dwa zapasowe pasy/kamizelki ratunkowe lub ilość stanowiącą 10 % wszystkich osób znajdujących się na statku, w zależności która jest większa. Wszystkie pasy/kamizelki powinny być wyposażone w lampki oraz gwizdki odpowiadające wymaganiom Kodeksu LSA,
- e) 6 sztuk rakiet spadochronowych koloru czerwonego,
- g) wyrzutnię linki ratunkowej (1/2 kompletu).

Uwagi ogólne:

- 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 środki ratunkowe dla każdego dziecka na pokładzie.
- 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.
- Dopuszczone standardy pasów/ kamizelek ratunkowych:

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]	✓	✓		

- Armator obowiązany jest sporządzić oraz przedłożyć do zatwierdzenia dyrektorowi urzędu morskiego plan rozmieszczenia środków i urządzeń ratunkowych na jachcie. Plan ten połączony z planem ochrony przeciwpożarowej tworzy „Plan Bezpieczeństwa” („SAFETY PLAN”).
- 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⁾	Z	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 i liniał równoległy lub przenośnik, linijkę, cyrkiel nawigacyjny.
3. Każdy jacht powinien posiadać na pokładzie mapy oraz publikacje nawigacyjne do planowania oraz monitorowania pozycji jachtu 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 jachcie 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 jacht 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) urządzenie do odbioru prognoz pogody oraz ostrzeżeń,
- e) ratowniczy transponder radarowy (SART) lub ratowniczy transponder AIS (AIS SAR),
- f) 2 radiotelefony do łączności dwukierunkowej.

2) Każdy jacht 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 akwencie, na którym żegluje.

Uwagi ogólne:

1. Radiopława awaryjna (EPIRB) powinna być zarejestrowana i wpisana do ewidencji pokładowych i osobistych nadajników sygnału niebezpieczeństwa.

IV. WYPOSAŻENIE SYGNAŁOWE

Wyposażenie sygnałowe jachtu powinno być zgodne z zatwierdzonym „Planem rozmieszczenia świateł nawigacyjnych i znaków sygnałowych” spełniając wymagania Konwencji w sprawie międzynarodowych przepisów o zapobieganiu zderzeniom na morzu z 1972 roku, sporządzoną w Londynie dnia 20 października 1972 r. (Dz. U. z 1977 r. Nr 15, poz. 61 i 62 oraz z 1984 r. Nr 23, poz. 106).

Na pokładzie jachtu powinno znajdować się zapasowe oświetlenie nawigacyjne.

V. WYPOSAŻENIE PRZECIWPÓŻAROWE

1. Wyposażenie w sprzęt pożarniczy i części zapasowe jachtów o pojemności brutto 500 i większej określa Konwencja SOLAS.
2. Każdy jacht o pojemności brutto poniżej 500 powinien być wyposażony w:

- gaśnicę proszkową lub gaśnicę na dwutlenek węgla, o pojemności co najmniej 5 kg, lub gaśnicę pianową o pojemności co najmniej 9 litrów. Masa każdej gaśnicy przenośnej nie powinna przekraczać 23 kg, a jej zdolność do gaszenia powinna być co najmniej równoważna ze zdolnością do gaszenia gaśnicy płynowej 9 litrowej. Czynniki gaśnicze zastosowane w gaśnicy powinny być odpowiednie do grupy pożaru, jaki może powstać w danym pomieszczeniu, do którego gaśnica jest przeznaczona. Ilość i rodzaj gaśnic ustalona zostanie na planie ochrony przeciwpożarowym.
- węże tłoczne, prądownice uniwersalne – w ilości równej liczbie zainstalowanych zaworów hydrantowych na jachcie;
- koc gaśniczy – 2 sztuki;
- topór strażacki i łom – 1 komplet;
- rękawice ognioochronne – 1 para;
- w przypadku braku stałej instalacji gaśniczej w siłowni jachtu zaleca się wyposażenie w gaśnicę przewoźną (agregat) proszkową 25kg ABC,.

Uwagi:

1. Sprzęt pożarniczy powinien spełniać wymagania przepisów uznanej organizacji.
2. Sprzęt pożarniczy powinien być umieszczony w łatwo dostępnym i widocznym miejscu na jachcie oraz odpowiednio oznaczony symbolami wykonanymi z materiału fotoluminescencyjnego.
3. Sprzęt powinien być utrzymywany w należyтым stanie technicznym i gotowości do natychmiastowego użytku zarówno w morzu, jak i podczas postoju jachtu w porcie. Sprzętu tego należy używać wyłącznie do akcji ratowniczo-gaśniczych oraz do celów szkoleniowych.
4. Gaśnice powinny być rozmieszczane i przechowywane w taki sposób, aby ich skuteczność gaśnicza nie uległa zmniejszeniu pod wpływem warunków pogodowych, drgań lub innych czynników zewnętrznych, (gaśnic na dwutlenek węgla nie powinno się umieszczać w pomieszczeniach mieszkalnych).
5. W posterunkach dowodzenia oraz innych pomieszczeniach, w których znajduje się wyposażenie elektryczne, elektroniczne lub urządzenia niezbędne dla bezpieczeństwa statku, gaśnice powinny zawierać taki czynnik gaśniczy, który ani nie przewodzi prądu, ani nie jest szkodliwy dla wyposażenia i urządzeń.
6. Gaśnice powinny być umieszczane w pomieszczeniu w łatwo dostępnym miejscu. Jedna z gaśnic w danym pomieszczeniu powinna znajdować się w pobliżu wejścia do pomieszczenia.
7. Zezwala się na wyposażenie grupy pomieszczeń o łącznej powierzchni do 50m² w jedną gaśnicę, umieszczoną na korytarzu, pod warunkiem że wejścia do tych pomieszczeń prowadzą tylko z jednego korytarza.
8. W przedziałach maszynowych kategorii A gaśnice powinny być rozmieszczone tak, aby odległość między nimi nie przekraczała 10m.
9. Gaśnice nie mogą być umieszczane w odległości mniejszej niż 1m od potencjalnego źródła ognia.
10. Każda gaśnica powinna mieć element konstrukcyjny lub zawleczkę z plombą, pokazującą, że po użyciu została rozładowana.
13. Na jachtach o pojemności brutto 500 i większej sprzęt pożarniczy winien być systematycznie kontrolowany i utrzymywany w stałej sprawności do natychmiastowego użytku przez oficera wyznaczonego przez kapitana jachtu zgodnie z planem konserwacji i przeglądów (wytyczne IMO Cykularz MSC/Circ. 850).
14. Na statkach o pojemności brutto poniżej 500 wewnętrzne kontrole sprzętu pożarniczego winne być przeprowadzane przez kapitana jachtu lub wyznaczonego oficera pokładowego co 3 miesiące. Fakt dokonania kontroli zostać zapisany..

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 jachtu oraz rejonów żeglugi.

Wytyczne w sprawie rozkładów alarmowych na jachtach morskich

Wytyczne stanowią podstawę do opracowania przez armatorów rozkładów alarmowych dla poszczególnych jachtów.

Na jachtach na których liczba załogi wynosi mniej niż 5 osób nie wymaga się rozkładów alarmowych. Zasady postępowania załogi w sytuacjach zagrożenia oraz niezbędne ćwiczenia w tym zakresie określa armator.

1. Na jachtach obowiązują następujące alarmy:

1) alarm ogólny:

a) sygnał alarmu ogólnego stanowi siedem lub więcej krótkich dźwięków z następującymi po nich jednym dźwiękiem długim: (....._)

b) polecenie opuszczenia jachtu jest ostatnią fazą alarmu ogólnego może być poprzedzone jednym długim sygnałem dźwiękowym (_). Kapitan przez rozgłoszenie lub inny środek łączności wewnętrznej kilkakrotnie poleca opuścić jacht.

2) alarm pożarowy;

a) sygnał alarmu pożarowego stanowią dwa krótkie dźwięki z następującym po nich jednym dźwiękiem długim : (.._)

2. Na każdym jachcie powinien znajdować się aktualny rozkład alarmowy, określający sygnały alarmowe, ich charakterystykę oraz sposób postępowania i obowiązki członków załogi i pasażerów na wypadek alarmu. Rozkład alarmowy powinien być w języku zrozumiałym dla wszystkich członków załogi i pasażerów.

Jacht przed wyjściem w morze powinien posiadać rozkład alarmowy, sporządzony stosownie do:

1) znajdującego się na jachcie wyposażenia ratunkowego, ratowniczego, radiokomunikacyjnego, pożarowego i awaryjnego,

2) składu i liczebności załogi,

3) liczby pasażerów.

3. Rozkład alarmowy powinien;

1) określać charakterystykę sygnałów alarmowych,

2) określać środki, jakimi sygnały alarmowe będą nadawane,

3) określać sposób, w jaki będzie wydany rozkaz opuszczenia jachtu. ,

4) określać obowiązki każdego członka załogi w czasie alarmu,

5) ustalać organizację sekcji do walki z pożarem,

6) wyznaczać osoby do łączności w niebezpieczeństwie.

4. Rozkład alarmowy powinien określać, które osoby są odpowiedzialne za utrzymanie środków ratunkowych w gotowości do natychmiastowego użycia.

5. Rozkład alarmowy powinien określać zastępców osób na kluczowych stanowiskach, na

wypadek gdyby stały się one niezdolne do pełnienia powierzonych funkcji, biorąc przy tym pod uwagę, że różne stany zagrożenia mogą wymagać podjęcia różnych działań.

6. Rozkład alarmowy powinien określać dowódcę i zastępcę oraz skład załogi na każdą łódź ratowniczą, dowódcę na każdą tratwę ratunkową.
7. Rozkład alarmowy powinien ustalać obowiązki członków załogi w zakresie opieki nad pasażerami na wypadek zagrożenia. Obowiązki te powinny obejmować:
 - 1) ostrzeżenie pasażerów,
 - 2) sprawdzenie, czy pasażerowie opuścili kabiny i miejsca ogólnego użytku i są odpowiednio ubrani oraz czy nałożyli na siebie pasy ratunkowe we właściwy sposób,
 - 3) utrzymanie porządku w przejściach oraz na klatkach schodowych i ogólny nadzór nad ruchem pasażerów,
 - 4) gromadzenie pasażerów w wyznaczonych miejscach zbiórek,
 - 5) rozmieszczenie pasażerów w tratwach ratunkowych.
8. Rozkład alarmowy powinien ustalać obowiązki poszczególnych członków załogi jachtu, w zależności od rodzaju zagrożenia, jakie powinni oni wykonać, w szczególności w związku z:
 - 1) postępowaniem w razie:
 - a) potrzeby opuszczenia jachtu ,
 - b) wykryciem pożaru ,
 - c) wypadnięcia człowieka za burtę ,
 - 2) zamykaniem drzwi wodoszczelnych i pożarowych, iluminatorów, zaworów, pokryw zejściówek, pokryw świetlików i innych podobnych otworów na statku,
 - 3) wodowaniem tratw ratunkowych oraz przygotowaniem innych środków ratunkowych,
 - 4) przydziałem i użyciem transponderów radarowych, radiotelefonów do łączności dwukierunkowej, radiopław awaryjnych,
 - 5) składem, wyposażeniem i zbiórką sekcji przeciwpożarowej,
 - 6) obsługą stałych i przenośnych urządzeń do walki z pożarem,
 - 7) wyłączeniem prądu elektrycznego i wentylacji w zagrożonej części jachtu,
 - 8) ewakuacją załogi i pasażerów z zagrożonej części jachtu,
9. Rozkład alarmowy należy każdorazowo uaktualnić przed wyjściem jachtu w morze. Rozkład alarmowy powinien być opatrzony datą i podpisany przez kapitana.
10. Rozkład alarmowy powinien być wywieszony w widocznych miejscach, a szczególności w:
 - 1) sterowni,
 - 2) maszynowni,
 - 3) rejonach pomieszczeń załogowych i pasażerskich. .
11. Rozkłady alarmowe muszą być czytelne i właściwie oświetlone.
12. W przypadku pozostałych zagrożeń w ramach alarmu ogólnego, za wyjątkiem „człowieka za burtą” nie ma konieczności przypisywania członkom załogi konkretnych

obowiązków. Załoga powinna być podzielona na sekcje/grupy tak jak w przypadku alarmu pożarowego. Opis innych zagrożeń oraz metody przeciwdziałania im ma być dostępny w formie podręczników szkoleniowych. Inne zagrożenia to między innymi:

- a) rozlew olejowy,
 - b) kolizja,
 - c) akty terroryzmu i piractwa,
 - d) wejście na mieliznę,
 - e) utrata napędu głównego,
 - f) utrata sterowności,
 - g) stwierdzenie na statku obecności wody zagrażającej bezpieczeństwu statku.
13. Każdy członek załogi powinien mieć przydzielony numer alarmowy i instrukcję postępowania w przypadku zagrożeń, która określa:
- 1) nazwy wszystkich alarmów,
 - 2) charakterystykę sygnałów alarmowych,
 - 3) środki, jakimi sygnały alarmowe będą nadawane,
 - 4) miejsca zbiórek alarmowych,
 - 5) działanie, jakie powinien podjąć każdy członek załogi po usłyszeniu sygnału alarmowego,
 - 6) czynności wynikające z rozkładów alarmowych,
14. Należy na bieżąco prowadzić wykaz numerów alarmowych, zawierający nazwiska, imiona i stanowiska członków załóg, którym numery te zostały przydzielone.
15. Instrukcja postępowania dla pasażerów powinna określać:
- 1) nazwy alarmu ogólnego,
 - 2) charakterystykę sygnałów alarmowych,
 - 3) środki, jakimi sygnały będą nadawane,
 - 4) drogi i miejsce zbiórki, na które należy się udać,
 - 5) co powinien zabrać ze sobą na miejsce zbiórki (np. pas ratunkowy) oraz jaki powinien mieć ubiór,
 - 6) numer tratwy ratunkowej do której został wyznaczony wraz z ich lokalizacją.
16. W celach szkoleniowych przeprowadza się na jachtach alarmy ćwiczebne dla załogi i alarmy próbne dla pasażerów. Każdy alarm próbny i ćwiczebny powinien być w odpowiedni sposób zapowiedziany pasażerom i załodze ze stosownym wyprzedzeniem. Przeprowadzone alarmy ćwiczebne należy zapisywać.
17. Kapitan jachtu powinien przeprowadzać alarmy ćwiczebne dla załogi i próbne dla pasażerów zgodnie z obowiązującym rozkładem alarmowym w taki sposób, aby pasażerowie i członkowie załogi znali i rozumieli przydzielone im obowiązki i czynności oraz potrafili je wykonać szybko i sprawnie.
18. W ramach alarmu ogólnego przeprowadza się ćwiczenie alarmu „człowiek za burtą”,

obejmującego:

- 1) wezwanie załogi na miejsce zbiórki przy zastosowaniu instalacji alarmowej,
 - 2) sprawdzenie, czy wszyscy zgłosili się na miejsce zbiórki, czy są właściwie ubrani oraz sprawdzenie znajomości obowiązków wyszczególnionych w rozkładzie alarmowym,
 - 3) przygotowanie łodzi ratowniczej do opuszczenia na wodę,
 - 4) przygotowanie sprzętu według IAMSAR do wyciągnięcia rozbitka ,
 - 5) przygotowanie środków do łączności dwukierunkowej,
 - 6) opuszczenie łodzi ratowniczej na wodę i manewrowanie nią,
 - 7) podjęcie człowieka za burtą,
 - 8) podniesienie łodzi ratowniczej na burtę,
 - 9) udzielenie pierwszej pomocy ,
 - 10) omówienie i ocena ćwiczenia,
19. Szkolenie członka załogi w posługiwaniu się środkami ratunkowymi jachtu, w tym również wyposażeniem jednostek ratunkowych, powinno być przeprowadzane na statku możliwie najwcześniej, jednak nie później niż w ciągu 24 godzin po jego zamustrowaniu na statku.

Wytyczne w sprawie opracowywania planów ochrony przeciwpożarowej jachtów morskich

I. POSTANOWIENIA WSTĘPNE

1. Wytyczne niniejsze określają zasady sporządzania planu ochrony przeciwpożarowej dla poszczególnych jachtów morskich, który w dalszej treści wytycznych zwany jest planem.
2. Plan winien być opracowany w oparciu o zatwierdzoną przez uznaną organizację dokumentacją jachtu.
3. Ujęte w planie symbole graficzne określające elementy zabezpieczenia konstrukcyjnego, urządzeń ochrony przeciwpożarowej oraz wyposażenia pożarniczego winny być zgodne z obowiązującą Rezolucją IMO.
4. Plan powinien być wykonany w skali zapewniającej praktyczne jego wykorzystanie i możliwość naniesienia odpowiednich elementów konstrukcyjnych jachtu, symboli urządzeń ochrony przeciwpożarowej i wyposażenia pożarniczego oraz innych znaków i napisów.
5. Plan ochrony przeciwpożarowej powinien być wywieszony na jachcie w widocznych miejscach: na korytarzach, holach, centrum dowodzenia. Duplikat planu powinien być ulokowany na zewnątrz nadbudówki w oznaczonym pojemniku. Miejsce umieszczenia planu powinno być oznakowane zgodnie z wytycznymi IMO.

II. PRZEPISY OBOWIĄZUJĄCE PRZY OPRACOWYWANIU PLANÓW OCHRONY PRZECIWPOŻAROWEJ.

Przy opracowywaniu planów należy w szczególności uwzględnić:

- 1) długość i konstrukcję jachtu oraz rejon uprawnej żeglugi;
- 2) postanowienia Konwencji SOLAS;
- 3) tablicę symboli graficznych stosowanych na planach ustalonych w obowiązującej Rezolucji IMO;
- 4) przepisy uznanej organizacji sprawującej nadzór techniczny nad jachtem;
- 5) niniejsze wytyczne.

III. ZADANIA I PRZEZNACZENIE PLANU OCHRONY PRZECIWPOŻAROWEJ.

Plan powinien spełniać następujące zadania:

- 1) umożliwić załogom jachtów, jednostkom straży pożarnej i odpowiedzialnym za bezpieczeństwo pożarowe pracownikom stoczni zapoznanie się z rodzajami i rozmieszczeniem:
 - a) posterunków dowodzenia i pożarowych,
 - b) przegród przeciwpożarowych pionowych i poziomych,
 - c) drzwi i zamknięcia otworów w przegrodach przeciwpożarowych,
 - d) dróg ewakuacji z rejonów i pomieszczeń jachtów,
 - e) urządzeń odcinających i wyłączających systemy wentylacji,
 - f) zbiorników paliwa i olejów smarowych z zaworami zdalnego odcinania,
 - g) urządzeń wykrywczno-sygnalizacyjnych pożaru i alarmowych,
 - h) pomp pożarniczych z zaworami instalacji wodno-hydrantowej,

- i) stałych instalacji gaśniczych oraz przenośnego sprzętu pożarniczego zainstalowanego na jachcie;
- 2) stanowić pomoc w prowadzeniu akcji ratowniczo-gaśniczej i szkoleniu załóg jachtów oraz jednostek straży pożarnej;
- 3) stanowić podstawę prawidłowego rozmieszczenia przenośnego sprzętu pożarniczego na jachtach w końcowej fazie budowy i w trakcie ich eksploatacji.

IV. RYSUNKI PLANU OCHRONY PRZECIWPOŻAROWEJ.

1. Plan powinien zawierać przekrój wzdłużny jachtu w płaszczyźnie symetrii, widoki z góry wszystkich pokładów i platform oraz widok na zbiorniki denne paliwa.
2. Obrisy konstrukcji jachtu i jego wyposażenia, istotne dla bezpieczeństwa pożarowego, powinny być wykonane na planie liniami w kolorze czarnym. Na plan nie należy nanosić szczegółów nie obrazujących ochrony przeciwpożarowej jachtu, które mogłyby zmniejszyć czytelność planu lub uniemożliwić naniesienie w odpowiednich miejscach właściwych symboli, opisów itp.
3. Na przekroju wzdłużnym lub na każdym pokładzie powinno być odpowiednio oznaczone:
 - 1) rozmieszczenie posterunków dowodzenia i pożarowych,
 - 2) rodzaj i rozmieszczenie przegród przeciwpożarowych pionowych i poziomych, dzielących przestrzeń kadłuba i nadbudówki względnie pokładówki na odpowiednie strefy pionowe i poziome,
 - 3) drzwi w przegrodach przeciwpożarowych i szybach klatek schodowych ze stanowiskami ich sterowania,
 - 4) schody, zejściówki, szyby dźwigów pionowych i luków transportowych umożliwiające dostęp do poszczególnych przedziałów, pomieszczeń i pokładów z uwidocznieniem korytarzy, drzwi i dróg ewakuacyjnych,
 - 5) urządzenia zdalnego wyłączenia wentylatorów, zamykania otworów kanałów wentylacyjnych, świetlików, przestrzeni pierścieniowych wokół kominów oraz innych zamknięć ograniczających ciąg oraz przenikanie dymu i płomieni,
 - 6) rozmieszczenie centralek wykrywczo-sygnalizacyjnych pożaru i ich repetytorów oraz pomieszczenia chronione,
 - 7) rozmieszczenie stałych instalacji gaśniczych ze stanowiskami ich uruchamiania oraz pomieszczenia chronione tymi instalacjami.
 - 8) pompy pożarnicze ze stanowiskami ich uruchamiania i rozmieszczeniem zaworów hydrantowych oraz łączników międzynarodowych,
 - 9) rozmieszczenie zbiorników paliwa i olejów smarowych ze stanowiskami zdalnego zamykania zaworów odcinających,
 - 10) rozmieszczenie sprzętu pożarniczego
4. Na poszczególnych pokładach powinny być naniesione pomieszczenia mieszkalne, służbowe, maszynowe wraz z korytarzami przyległymi do tych pomieszczeń.
5. W pomieszczeniach maszynowych należy zaznaczyć obrysami silniki główne kotły parowe, spalarki, zespoły prądotwórcze, zbiorniki sprężonego powietrza, zbiorniki paliwa i oleju smarowego o pojemności 1 m³ oraz główne tablice rozdzielcze.
6. Na planie należy zaznaczyć usytuowanie magazynów sprzętu pożarniczego. Magazyny sprzętu pożarniczego mogą być w pomieszczeniach, z których wyjścia prowadzą na otwarty pokład lub korytarz, mający bezpośrednie połączenie z pokładem otwartym.

V. OZNAKOWANIE PLANU OCHRONY PRZECIWPOŻAROWEJ.

1. Symbole graficzne powinny być naniesione na plan w takiej pozycji, w jakiej są

usytuowane w tablicy symboli graficznych z wyjątkiem symboli drzwi oraz strzałek określających kierunek ewakuacji.

2. Symbole graficzne powinny być nanoszone na plan możliwie dokładnie w miejscach odpowiadających rzeczywistemu położeniu urządzenia lub wyposażenia pożarniczego jachtu, a ogólna ich liczba winna być podana w tablicy symboli.
3. Symbole graficzne, które nie mieszczą się w danym pomieszczeniu na planie, można umieszczać obok tego pomieszczenia na odnośnikach.
4. W przypadku występowania pomieszczeń chronionych jednocześnie instalacjami gaśniczymi i wykrywczymi, można je oznaczyć pojedynczymi symbolami czujek pożarowych odpowiedniego rodzaju w połączeniu z odpowiednimi symbolami obszarów chronionych
5. Wymaga się nanoszenia na plan symboli graficznych wyposażenia pożarniczego w liczbie nie mniejszej niż wynika to z przepisów o wyposażeniu jachtów w sprzęt pożarniczy.
6. Przegrody typu A-0, tworzące poprzeczne grodzie wodoszczelne, sięgające do pokładu grodziowego i dzielące jacht na przedziały wodoszczelne, należy narysować linią ciągłą, o grubości 1mm. Nie wymaga się dodatkowego oznakowania tego typu przegród na rysunkach i tabliczce rysunkowej planu.
7. Symbole graficzne w tablicy symboli planu powinny być naniesione według kolejności numerów od dołu ku górze.
8. Obrysy zbiorników paliwa i olejów smarowych powinny być obramowane linią koloru brązowego.

VI. OPIS PLANU

1. Na planie powinna być umieszczona tablica symboli, z objaśnieniami znaczenia symboli i charakterystyką urządzeń ochrony przeciwpożarowej oraz wyposażenia pożarniczego.
2. Na planie należy podać następujące dane jachtu:
 - 1) długość,
 - 2) szerokość maksymalna,
 - 3) wysokość do pokładu głównego,
 - 4) pojemność brutto,
 - 5) moc silników głównych,
 - 6) ilość załogi i pasażerów,
 - 7) symbol klasy.
3. Na planie należy opisać pomieszczenia mieszkalne, służbowe, maszynowe. Opisy można nanieść w obrysie pomieszczenia, podając jego nazwę lub numer identyfikacyjny. W przypadku oznaczenia pomieszczeń numerami identyfikacyjnymi, należy sporządzić osobną tabelę.
4. W osobnej tabeli należy opisać zbiorniki paliwa i oleju smarowego z podaniem ich pojemności. Zamiast osobnej tabeli dopuszcza się opis zbiorników w miejscu ich usytuowania, o ile taka możliwość istnieje.
5. Dla jachtów wyposażonych w stałą instalację gaśniczą gazową należy na planie ochrony przeciwpożarowej sporządzić zestawienie otworów przewidzianych do zamknięcia celem uszczelnienia przedziału bronionego tą instalacją, oraz oznakować na planie symbole urządzeń do wewnętrznego, zewnętrznego zamknięcia wentylacji i drzwi.
6. Przy opisywaniu pomieszczeń, zbiorników i urządzeń ochrony przeciwpożarowej należy kierować się zasadą, że wszystkie te elementy leżące po prawej stronie płaszczyzny symetrii jachtu, powinny być oznaczone numerami nieparzystymi, natomiast leżące po lewej stronie płaszczyzny symetrii jachtu numerami parzystymi
7. Wszystkie zestawienia powinny być naniesione z prawej strony rysunków planu po lewej stronie tabliczki rysunkowej.

8. Plan jachtu uprawiającego żeglugę międzynarodową powinien być wykonany w językach polskim i angielskim.
 9. Dla planu jachtu uprawiającego żeglugę międzynarodową ustala się nazwę:
„PLAN OCHRONY PRZECIWPOŻAROWEJ – FIRE CONTROL PLAN”
- W przypadku naniesienia oznakowania środków i urządzeń ratunkowych ustala się nazwę:
„PLAN BEZPIECZEŃSTWA – SAFETY PLAN”

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 wymogi, 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 do 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 zostały podzielone na te poniżej 24 metrów oraz te o długości 24 m i więcej. 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 kategorię 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 załozde 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.

Proponuje się, aby projekt rozporządzenia wszedł w życie z dniem ogłoszenia. Przedmiotowy projekt rozporządzenia stanowi akt wykonawczy do ustawy, która wejdzie w życie z dniem 25 stycznia 2012 r. Zgodnie z art. 4 ust. 2 ustawy z dnia 20 lipca 2000 r. o ogłaszaniu aktów normatywnych i niektórych innych aktów prawnych (Dz. U. z 2011 r. Nr 197, poz. 1172 i Nr 117, poz. 676) ważny interes państwa polegający na potrzebie wprowadzenia przepisów zapewniających bezpieczeństwo żeglugi jachtów morskich, wymaga natychmiastowego wejścia w życie projektu rozporządzenia i zasady demokratycznego państwa prawnego nie stoją temu na przeszkodzie, dlatego też dniem wejścia w życie może być dzień ogłoszenia tego aktu prawnego w Dzienniku Ustaw Rzeczypospolitej Polskiej.

Rozporządzenie jest zgodny 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 Motorowodny 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 ujednoczenia definicji długości z obowiązującą normą PN- EN- ISO 8666 Małe statki.

Uwzględniono uwagę PZMiNW dotyczącą poddania skuterów używanych w celach komercyjnych nadzorowi technicznemu. Częściowo uwzględniono uwagi PZMiNW dotyczące przepisu § 8, dodając zapisy o wolnej burcie. Uznano, że wprowadzenie zapisu o konieczności spełnienia wymagań technicznych w odniesieniu do urządzeń holowniczych przez jachty nie byłoby celowe, ponieważ na ogół jednostki te nie są wyposażone w specjalne urządzenia holownicze, a w razie potrzeby stosują do tych celów urządzenia cumownicze lub inne prowizoryczne rozwiązania. Zaś sprawdzanie właściwości manewrowych i określenie kryteriów w tej materii byłoby bardzo trudne w praktyce.

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 SŹS 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.

Nie uwzględniono uwagi PRS, by nie każdy jacht rekreacyjny posiadający znak zgodności "CE" był zwolniony z nadzoru technicznego instytucji klasyfikacyjnej przez okres 10 lat od daty zakończenia budowy. PRS postulował ograniczenie zakresu tego zwolnienia tylko do jachtów, któremu oznakowanie "CE" nadano w oparciu o moduły oceny zgodności B, G lub H. Zaostrzenie wymogów w tej materii nie wydaje się celowe.

Uwzględniając uwagi PRS oraz armatorów jachtowych SAJ i SAJKS, a także SŹS 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. Częściowo uwzględniono propozycje dotyczące zmian w wymogach wyposażenia w radiotelefon VHF.

Należy jednak podkreślić, że wymóg posiadania radiotelefonu VHF nie jest w żaden sposób związany z długością jachtu, a jedynie z rejonem uprawiania żeglugi, a co za tym idzie możliwością nawiązania łączności przy pomocy konkretnego urządzenia. Jacht znajdujący się 10 Mm od brzegu nie będzie w stanie wezwać pomocy przy użyciu telefonu komórkowego. Uwzględniając jednak przedstawione argumenty zrezygnowano z wymogu wyposażenia radiotelefonu VHF w przystawkę DSC w żegludze przybrzeżnej, co umożliwi mniejszym jednostkom stosowanie małych, przenośnych radiotelefonów.

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.

SAJ i GFŻ podnosiły wątpliwości w odniesieniu do przepisów rozdziału V projektu rozporządzenia. Wyjaśniono, że są uszczegółowieniem i doprecyzowaniem przepisów ustawowych. W odniesieniu do przepisów § 27 projektu rozporządzenia należy zauważyć, że jachty komercyjne o obcej przynależności podlegają inspekcji państwa portu na podstawie przepisów ustawy z dnia 18 sierpnia 2011 r. o bezpieczeństwie morskim. Art. 33 ust. 1 pkt 4 i 5 ustawy o bezpieczeństwie morskim zawiera wyłączenie dla jachtów rekreacyjnych oraz jachtów komercyjnych czarterowanych bez załogi. Natomiast przepisy § 27 projektu rozporządzenia zawężają zakres inspekcji do 2 obszarów, a mianowicie kwalifikacji załogi oraz wyposażenia jachtu, tak aby nie stosować wszystkich procedur inspekcji wymaganych podczas kontroli statków konwencyjnych.

Natomiast SAJKS podnosiło kwestię kwalifikacji załogi. W odniesieniu do przedstawionych propozycji zróżnicowania wymogów w stosunku do załogi kwalifikowanej i załogi niewykwalifikowanej propozycje, te nie dotyczą materii regulowanej przepisami przedmiotowego projektu. Przepisy określające wymagane dla członków załóg jachtów komercyjnych kwalifikacje i przeszkolenia mając na uwadze postanowienia Konwencji STCW oraz warunki ich uzyskiwania, zostaną wydane na podstawie delegacji ustawowej zawartej w art. 70 ust. 4 ustawy o bezpieczeństwie morskim. SAJKS podnosił również

wątpliwości dotyczące zapisów § 26. Regulacja ta nie stanowi w opinii MTBiGM przekroczenia delegacji ustawowej i jest ogólną normą dotyczącą bezpieczeństwa żeglugi jachtów komercyjnych, natomiast szczegółowe zasady liczenia i rejestracji pasażerów na jachtach komercyjnych zostaną określone w przepisach wydanych na podstawie art. 106 ustawy o bezpieczeństwie morskim. Wyjaśniono wątpliwości w odniesieniu do obowiązku przekazywania list do kapitanatów i bosmanatów portów, a nie bezpośrednio do dyrektorów urzędów morskich. W tej materii sytuacja się nie zmieni, gdyż zgodnie z art. 39 ust. 5 pkt 2 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 portach i przystaniach morskich dyrektor urzędu morskiego wykonuje swoje kompetencje poprzez kapitanaty i bosmanaty portów.

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 powoduje wzrost liczby podmiotów konkurujących w tym sektorze gospodarki. Nieprecyzyjne przepisy umożliwiały dotychczas ich obchodzenie, lub trudności z egzekwowaniem. Nieformalnie pozwalało to na prowadzenie działalności gospodarczej związanej z przewozem większej niż 12 liczby osób na jednostkach rejestrowanych jako jachty zamiast jako statki pasażerskie lub omijanie obowiązków

nakładanych na armatorów jachtów komercyjnych poprzez deklarowanie, że mamy do czynienia z jednostką rekreacyjną. Projektowane przepisy ujednoznaczają obowiązki podmiotów oferujących usługi związane z przewozem osób drogą morską oraz umożliwiają ich egzekwowanie i zmuszają wszystkich uczestników rynku do stosowania jednolitych reguł. Stosownie do jednoznacznych przepisów i jasno komunikowanej polityki państwa podmioty te mogą planować swoje inwestycje i działalność. Wyrównanie szans oraz 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.