

ROZPORZĄDZENIE
MINISTRA INFRASTRUKTURY I ROZWOJU¹⁾

z dnia 2015 r.

**w sprawie inspekcji jachtów morskich, instrukcji bezpieczeństwa jachtu morskiego
i wzoru karty bezpieczeństwa jachtu morskiego**

Na podstawie art. 23 ust. 5 ustawy z dnia 18 sierpnia 2011 r. o bezpieczeństwie morskim (Dz. U. z 2015 r. poz. 611, 1320, 1336, 1569 i 1642) zarządza się, co następuje:

§ 1. Rozporządzenie określa:

- 1) rodzaje, tryb i zakres przeprowadzania inspekcji jachtów morskich, w zależności od rodzaju i długości jachtu oraz używania jachtu zgodnie z instrukcją bezpieczeństwa;
- 2) elementy, jakie zawiera instrukcja bezpieczeństwa jachtu morskiego oraz wytyczne dotyczące jej opracowania oraz stosowania;
- 3) sposób weryfikowania przez organ inspekcyjny prawidłowości opracowania i sprawdzenia wpływu stosowania instrukcji bezpieczeństwa jachtu morskiego na poziom ryzyka wystąpienia zagrożeń zidentyfikowanych w związku z prowadzoną działalnością lub uprawianą żegluga;
- 4) wzór karty bezpieczeństwa jachtu morskiego.

§ 2. 1. Przepisów rozporządzenia nie stosuje się do:

- 1) jachtów regatowych rozumianych jako jachty morskie przeznaczone wyłącznie do regat i zawodów sportowych, posiadające klasę regatową i ważny certyfikat wydany przez polski związek sportowy, oraz wiosłowych łodzi regatowych, uczestniczących w treningach lub regatach na wodach morskich, na akwenach znajdujących się pod stałą obserwacją i osłoną ratowniczą;

¹⁾ Minister Infrastruktury i Rozwoju kieruje działem administracji rządowej - gospodarka morską, na podstawie § 1 ust. 2 pkt 2 rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 22 września 2014 r. w sprawie szczegółowego zakresu działania Ministra Infrastruktury i Rozwoju (Dz. U. poz. 1257).

- 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, które dobrowolnie nie poddały się inspekcji;
- 4) skuterów wodnych.

2. Na wniosek armatora jachtu rekreacyjnego, o którym mowa w ust. 1 pkt 3, po przeprowadzeniu inspekcji wstępnej, może być wydana karta bezpieczeństwa. Do wydawania oraz potwierdzania ważności karty bezpieczeństwa stosuje się przepisy rozporządzenia.

§ 3. 1. Jacht rekreacyjny, z zastrzeżeniem § 7 ust. 1, podlega inspekcji:

- 1) wstępnej;
- 2) pośredniej;
- 3) odnowieniowej;
- 4) doraźnej.

2. Jacht komercyjny podlega inspekcji:

- 1) wstępnej;
- 2) rocznej;
- 3) pośredniej;
- 4) odnowieniowej;
- 5) doraźnej.

§ 4. Inspekcja wstępna obejmuje:

- 1) sprawdzenie ważności dokumentów potwierdzających dokonanie na statku przeglądów, o których mowa w art. 25 ust. 1 ustawy z dnia 18 sierpnia 2011 r. o bezpieczeństwie morskim, zwanej dalej "ustawą",
- 2) potwierdzenie, że stan techniczny jachtu morskiego odpowiada stanowi opisanemu w dokumentach potwierdzających dokonanie przeglądów, o których mowa w art. 25 ust. 1 ustawy;
- 3) potwierdzenie spełnienia przez jacht wymagań określonych w przepisach dotyczących szczegółowych warunków bezpiecznego uprawiania żeglugi przez jachty morskie,

4) sprawdzenie czy na jachcie znajdują się oryginały lub kopie dokumentów, o których mowa w art. 25 ust. 1 ustawy.

§ 5. Inspekcja roczna, pośrednia i odnowieniowa obejmuje:

- 1) sprawdzenie czy na jachcie morskim znajdują się oryginał karty bezpieczeństwa oraz oryginał lub kopie dokumentów potwierdzających dokonanie przeglądów, o których mowa w art. 25 ust. 1 ustawy;
- 2) potwierdzenie, że stan techniczny jachtu morskiego jest zgodny ze stanem opisanym w dokumentach potwierdzających dokonanie przeglądów, o których mowa w art. 25 ust. 1 ustawy;
- 3) potwierdzenie spełnienia wymagań określonych w przepisach dotyczących szczegółowych warunków bezpiecznego uprawiania żeglugi przez jachty morskie.

§ 6. 1. Zakres inspekcji doraźnej obejmuje czynności zależne od okoliczności, które, zgodnie z art. 20 ust. 1 pkt 5 i ust. 2 ustawy, spowodowały konieczność przeprowadzenia tej inspekcji.

2. Na wniosek armatora jachtu morskiego o długości do 15 m, jeżeli inspekcja doraźna obejmuje wszystkie czynności, o których mowa w § 5, inspekcja ta może być uznana przez organ inspekcyjny odpowiednio za inspekcję roczną, pośrednią lub odnowieniową.

§ 7. 1. Jacht rekreacyjny o długości do 24 m, który, na wniosek armatora skierowany do dyrektora urzędu morskiego właściwego ze względu na port macierzysty jachtu, jest eksploatowany zgodnie z zatwierdzoną przez armatora instrukcją bezpieczeństwa jachtu morskiego, podlega inspekcji odnowieniowej, a w przypadku, o którym mowa w ust. 3, także inspekcji pośredniej.

2. W przypadku, o którym mowa w ust. 1, armator jachtu corocznie, w okresie od trzech miesięcy przed do trzech miesięcy po upływie daty rocznicowej karty bezpieczeństwa, przesyła do właściwego dyrektora urzędu morskiego informację o stanie jachtu morskiego oraz potwierdzenie wykonania przeglądu technicznego, zgodnie z przepisami klasyfikacyjnymi podmiotu sprawującego nadzór techniczny nad jachtem.

3. W przypadku gdy:

- 1) wynik inspekcji wstępnej, odnowieniowej lub doraźnej, jest negatywny lub wykaże, że:

a) rodzaj faktycznie uprawianej żeglugi nie odpowiada rodzajowi żeglugi opisanemu w instrukcji bezpieczeństwa, lub

b) instrukcja bezpieczeństwa:

- nie jest stosowana,
- nie zawiera informacji określonych w załączniku nr 1 do rozporządzenia, lub
- nie zapewnia odpowiedniego poziomu bezpieczeństwa, w szczególności niewłaściwie identyfikuje zagrożenia związane z rodzajem uprawianej żeglugi lub nie identyfikuje wystarczających środków minimalizujących ryzyko wystąpienia tych zagrożeń,

2) armator jachtu morskiego nie przesłał do organu inspekcyjnego w okresie od trzech miesięcy przed upływem daty rocznicowej karty bezpieczeństwa do trzech miesięcy po upływie tej daty informacji o stanie jachtu morskiego

- w celu potwierdzenia karty bezpieczeństwa, jacht powinien być poddany inspekcji pośredniej w okresie nie dłuższym niż trzy lata odpowiednio po przeprowadzeniu inspekcji wstępnej, odnowieniowej lub doraźnej albo po dniu, w którym upłynął termin przesłania informacji o stanie jachtu morskiego.

4. W przypadku nieprzeprowadzenia inspekcji pośredniej, karta bezpieczeństwa traci ważność z upływem okresu nie dłuższego niż trzy lata odpowiednio po przeprowadzeniu inspekcji wstępnej, odnowieniowej lub doraźnej albo po dniu, w którym upłynął termin przesłania informacji o stanie jachtu morskiego.

§ 8. W przypadku jachtu rekreacyjnego, o którym mowa w § 7 ust. 1, inspekcja wstępna, pośrednia, odnowieniowa i doraźna obejmuje dodatkowo sprawdzenie, czy:

1) informacja o stanie jachtu rekreacyjnego przesyłana przez armatora organowi inspekcyjnemu w okresie od trzech miesięcy przed upływem każdej daty rocznicowej karty bezpieczeństwa do trzech miesięcy po upływie tej daty zawiera:

a) informację o elementach, jakie zostały sprawdzone, naprawione lub wymienione oraz czynnościach kontrolnych i konserwacyjnych podjętych przez armatora podczas weryfikacji stanu jachtu, w celu zapewnienia jej należytego utrzymania eksploatacyjnego,

b) informację, czy stan jachtu i jego wyposażenia odpowiada stanowi zadeklarowanemu w tej informacji,

- c) kopie dokumentów potwierdzających dokonanie przeglądów, o których mowa w art. 25 ust. 1 ustawy;
- 2) instrukcja bezpieczeństwa zawiera wszystkie wymagane elementy.

§ 9. W przypadku jachtu komercyjnego używanego do holowania sprzętu pływającego inspekcja wstępna, roczna, pośrednia, odnowieniowa i doraźna obejmuje dodatkowo sprawdzenie posiadania i stosowania instrukcji producenta dotyczącej warunków holowania i przewozu osób oraz odpowiednich dokumentów dla sprzętu i wyposażenia holowniczego.

§ 10. Elementy, jakie zawiera instrukcja bezpieczeństwa, oraz wytyczne dotyczące jej opracowania oraz stosowania określa załącznik nr 1 do rozporządzenia.

§ 11. 1. Jacht morski zgłoszony do inspekcji powinien być przygotowany do sprawnego i bezpiecznego jej przeprowadzenia.

2. W przypadku jachtu rekreacyjnego, o którym mowa w § 7 ust. 1, armator przekazuje instrukcję bezpieczeństwa jachtu morskiego organowi inspekcyjnemu jednocześnie ze zgłoszeniem jachtu rekreacyjnego do inspekcji.

3. W przypadku, o którym mowa w ust. 2, organ inspekcyjny w ramach inspekcji:

- 1) weryfikuje, czy instrukcja bezpieczeństwa zawiera elementy określone w załączniku nr 1 do rozporządzenia, i w razie potrzeby wzywa armatora do jej poprawienia lub uzupełnienia;
- 2) sprawdza wdrożenie i utrzymywanie systemu eksploatacji jachtu morskiego w oparciu o instrukcję bezpieczeństwa.

§ 12. 1. Z przeprowadzonej inspekcji sporządza się protokół, który podpisują inspektor inspekcji państwa bandery i kapitan jachtu morskiego lub armator albo osoba przez niego wyznaczona.

2. Protokół sporządza się w trzech egzemplarzach. Po jednym egzemplarzu protokołu otrzymują kapitan jachtu morskiego albo osoba przez niego wyznaczona oraz armator jachtu. Trzeci egzemplarz protokołu dołącza się do akt sprawy.

3. Do protokołu wpisuje się polecenia i zalecenia dla armatora oraz kapitana jachtu morskiego, wydane na podstawie wyników przeprowadzonej inspekcji, oraz wyznacza termin ich wykonania.

4. Kapitan jachtu morskiego albo osoba przez niego wyznaczona, przed podpisaniem protokołu, może zgłosić organowi inspekcyjnemu pisemne zastrzeżenia do ustaleń protokołu.

5. W terminie 7 dni od dnia zgłoszenia zastrzeżeń do protokołu organ inspekcyjny:

- 1) uwzględnia zastrzeżenia i dokonuje zmian w protokole albo
- 2) odmawia uwzględnienia zmian w protokole.

6. Armator jachtu morskiego zgłasza na piśmie wykonanie poleceń i zaleceń wydanych na podstawie wyników przeprowadzonej inspekcji organowi inspekcyjnemu, który je wydał, w sposób określony przez ten organ i w terminie przez niego wyznaczonym.

§ 13. 1. Po przeprowadzeniu inspekcji zakończonej wynikiem pozytywnym, organ inspekcyjny w terminie do 5 dni roboczych od jej zakończenia wydaje kartę bezpieczeństwa jachtu morskiego lub potwierdza jej ważność.

2. W uzasadnionych przypadkach organ inspekcyjny może bez inspekcji przedłużyć ważność karty bezpieczeństwa na okres nie dłuższy niż 3 miesiące, w celu dojścia jachtu morskiego do portu krajowego lub obcego, w którym może zostać przeprowadzona inspekcja.

3. W celu uzyskania przedłużenia ważności karty bezpieczeństwa bez inspekcji, armator lub kapitan jachtu morskiego składa organowi inspekcyjnemu pisemne oświadczenie, że jacht morski i jego wyposażenie znajduje się w stanie, który kwalifikuje go do odbycia rejsu do portu, w którym jacht morski zostanie poddany inspekcji.

4. Kartę bezpieczeństwa wydaje się w trzech egzemplarzach, z czego oryginał karty bezpieczeństwa otrzymuje kapitan jachtu morskiego, a kopie armator oraz organ inspekcyjny.

5. Wzór karty bezpieczeństwa określa załącznik nr 2 do rozporządzenia.

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

**MINISTER INFRASTRUKTURY
I ROZWOJU**

Za zgodność pod
względem prawnym
legislacyjnym i redakcyjnym
Zastępca Dyrektora
Departamentu Prawnego
Anna Kozłak

**Załączniki do rozporządzenia
Ministra Infrastruktury
i Rozwoju z dnia ... 2015 r.
(poz. ...)**

Załącznik nr 1

**ELEMENTY, JAKIE ZAWIERA INSTRUKCJA BEZPIECZEŃSTWA JACHTU
MORSKIEGO**

**ORAZ WYTYCZNE DOTYCZĄCE OPRACOWYWANIA ORAZ STOSOWANIA
INSTRUKCJI BEZPIECZEŃSTWA JACHTU MORSKIEGO**

I. Instrukcja bezpieczeństwa powinna zawierać co najmniej następujące elementy:

- 1) określenie przedsiębiorstwa lub osoby odpowiedzialnej za eksploatację jachtu (nazwisko lub nazwa armatora, dane kontaktowe);
- 2) opis rodzajów żeglugi, jakie uprawia się na jachcie;
- 3) opis rodzajów zagrożeń z zakresu bezpieczeństwa żeglugi, występujących w związku z rodzajem uprawianej żeglugi;
- 4) opis działań mających na celu zmniejszenie ryzyka wystąpienia wspomnianych zagrożeń;
- 5) opis jachtu morskiego, wraz z jego specyfikacją techniczną, wyposażeniem oraz sposobem eksploatacji i konserwacji;
- 6) określenie informacji dotyczących systemu monitorowania stanu technicznego jachtu i jego wyposażenia, w tym odstępów czasu między weryfikacją stanu jachtu morskiego oraz procedury weryfikacji tego stanu oraz wyposażenia wraz ze sposobem dokumentacji wykonania przedmiotowych czynności;
- 7) określenie kwalifikacji załogi oraz zakresu przeszkolenia, które obowiązkowo muszą odbyć kapitan jachtu oraz załoga, oraz określenie sposobu dokumentowania takiego przeszkolenia;
- 8) ustalenie ograniczeń żeglugowych dla jachtu morskiego, których kapitan musi przestrzegać, aby żegluga przebiegała w bezpieczny sposób. Obejmuje to podanie obszarów dalekomorskich, pór roku, warunków atmosferycznych, temperatury wody, maksymalnej dozwolonej liczby osób na jachcie itp., których to ograniczeń należy przestrzegać w trakcie eksploatacji jachtu;

- 9) ustalenie środków zapobiegawczych, które należy zastosować zarówno na jachcie, jak i na lądzie, aby w przypadku pożaru, wywrotki, zderzenia i podobnych wypadków można było w możliwie największym stopniu zapewnić ratunek i utrzymanie przy życiu wszystkich osób na jachcie do momentu nadejścia pomocy, także w przypadku znalezienia się tych osób w wodzie;
- 10) określenie zawsze dostępnych możliwości wezwania pomocy;
- 11) określenie procedury przekazywania na ląd i przechowywania na lądzie informacji odnośnie liczby osób na jachcie, tak aby informacja ta była łatwo dostępna w przypadku prowadzenia akcji ratunkowej;
- 12) ustalenie procedury zapoznawania przed rozpoczęciem żeglugi nowych osób na jachcie z instrukcją bezpieczeństwa oraz sposobu dokumentowania tego faktu;
- 13) opis procedury postępowania po zajściu incydentu lub wypadku, celem wykrycia przyczyn i zapobiegania podobnym wydarzeniom w przyszłości.

Opracowanie przez armatora w instrukcji bezpieczeństwa systemu monitorowania stanu technicznego jachtu i jego wyposażenia, kwalifikacji załogi i procedur postępowania oraz wdrożenie i utrzymywanie tego systemu, powinno służyć ustanowieniu wysokiego poziomu bezpieczeństwa żeglugi przez zwiększenie świadomości i zakresu odpowiedzialności armatora.

II. Celem opracowania przez armatora instrukcji bezpieczeństwa jachtu morskiego jest, aby armator:

- 1) wskazał siebie jako podmiot odpowiedzialny za bezpieczeństwo żeglugi;
- 2) ustalił, jakie rodzaje żeglugi uprawia (w przypadku jachtów rekreacyjnych);
- 3) opisał czynniki zagrożenia związane z rodzajem uprawianej żeglugi;
- 4) wprowadził techniczne i operacyjne środki zapobiegawcze, które w efektywny sposób zmniejszą ryzyko wystąpienia zagrożenia;
- 5) zapewnił, że jacht morski jest we właściwym stanie technicznym i posiadają niezbędne wyposażenie;
- 6) zapewnił, że wdrożono odpowiednie procedury w celu należytego utrzymania eksploatacyjnego jachtu morskiego oraz wyposażenia;
- 7) zapewnił, że liczebność i kwalifikacje załogi są wystarczające;
- 8) opisał operacyjne środki zapobiegawcze, których załoga musi przestrzegać;
- 9) opisał środki zapobiegawcze zapewniające, że w razie wypadku można w możliwie największym stopniu zapewnić ratunek dla wszystkich osób na jachcie;

- 10) zapewnił możliwość efektywnego wezwania pomocy w razie wypadku;
- 11) zapewnił, że informacja na temat liczby osób na jachcie jest znana i przechowywana na łódzie oraz łatwo dostępna w razie akcji ratunkowej;
- 12) zapewnił, że przed rozpoczęciem żeglugi nowe osoby na jachcie zostaną poinstruowane co do istotnych elementów bezpieczeństwa na jachcie w oparciu o instrukcję bezpieczeństwa;
- 13) zapewnił gromadzenie doświadczeń w celu bieżącego podwyższania poziomu bezpieczeństwa.

III. Armator zapewnia, że osoba (lub osoby) opracowująca instrukcję bezpieczeństwa ma odpowiednią wiedzę, umiejętności i kompetencje w zakresie żeglugi, w tym posiada:

- 1) wiedzę w zakresie żeglugi na jachtach danego typu;
- 2) wiedzę w zakresie bezpieczeństwa na morzu, nawigacji i ratownictwa morskiego;
- 3) wiedzę na temat łączności na morzu oraz procedur w zakresie łączności;
- 4) wiedzę w zakresie znaczenia czynników istotnych dla planowania żeglugi;
- 5) wiedzę w zakresie oceny znaczenia warunków atmosferycznych dla żeglugi.

V. Armator dba o to, aby instrukcja bezpieczeństwa rzetelnie przedstawiała rodzaj uprawianej żeglugi oraz była na bieżąco aktualizowana.

VI. Armator ustanawia procedury gwarantujące, że kapitan jachtu oraz załoga każdorazowo zapoznają się z instrukcją bezpieczeństwa.

VII. Instrukcja bezpieczeństwa powinna być zwięzła i czytelna dla wszystkich użytkowników.

VIII. Gdy dla jachtu opracowano instrukcję zgodnie z normą PN-EN ISO 10240 „Małe statki Instrukcja dla właściciela”, instrukcja ta może stanowić część instrukcji bezpieczeństwa, bez potrzeby powtarzania informacji.

IX. Zapisy związane z eksploatacją jachtu morskiego potwierdzające działanie i stosowanie opracowanej przez armatora instrukcji bezpieczeństwa jachtu morskiego powinny być prowadzone w dzienniku jachtowym.

X. Wyjaśnienia, uwagi i przykłady odnośnie pkt III:

Ad. 1) „Armator” jest osobą lub podmiotem w swoim imieniu uprawiającym żeglugę na danym jachcie. Armator jest odpowiedzialny za wybór rodzaju uprawianej żeglugi oraz za jej przygotowanie i przeprowadzenie. Armator może być właścicielem jachtu morskiego, nie jest

to jednak wymagane. Instrukcja powinna określać nazwisko lub nazwę armatora oraz jego dane kontaktowe.

Ad. 2) Należy krótko wskazać rodzaje uprawianej żeglugi, uwzględniając rejon uprawianej żeglugi, pory roku oraz warunki atmosferyczne, w jakich ona przebiega.

Przykłady:

– Rejsy turystyczne po Morzu Bałtyckim, w okresie [data1]-[data2] na jachcie żaglowym o długości 12 m, przy sprzyjających warunkach atmosferycznych i temperaturze: (temperatura wody i powietrza, siła wiatru, stan morza itp.);

– Żegluga turystyczna na Zalewie Szczecińskim w okresie [data1]-[data2] w porze dziennej, przy następujących warunkach atmosferycznych i temperaturze: (temperatura wody i powietrza, siła wiatru, stan morza itp.);

– Rejsy turystyczne po Morzu Bałtyckim, w okresie [data1]-[data2] na jachcie żaglowym o długości 12 m, przy sprzyjających warunkach atmosferycznych i temperaturze: (temperatura wody i powietrza, siła wiatru, stan morza itp.);

– Żegluga turystyczna na Zalewie Szczecińskim w okresie [data1]-[data2] przy następujących warunkach atmosferycznych i temperaturze: (temperatura wody i powietrza, siła wiatru, stan morza itp.);

Ad. 3) Zagrożenia z zakresu bezpieczeństwa żeglugi różnią się znacznie w zależności od rodzaju uprawianej żeglugi i okoliczności. Na armatora nakłada się obowiązek przeglądu konkretnych rodzajów uprawianej żeglugi w konkretnych okolicznościach w celu identyfikacji istotnych zagrożeń. Wszystkie istotne zagrożenia należy umieścić na liście w instrukcji bezpieczeństwa. W przypadku gdy inne zagrożenia zostaną zidentyfikowane, należy dodać je do listy, gdy tylko zostaną one potwierdzone.

Przykłady istotnych zagrożeń:

- wypadnięcie za burtę;
- wychłodzenie organizmu w skutek oddziaływania niskich temperatur (np. jako dodatkowy czynnik ryzyka dla jachtów uprawiających żeglugę po Morzu Bałtyckim);
- wypadnięcie za burtę podczas wachty nocnej;
- pożar;
- awaria olinowania stałego grożąca utratą masztu;
- uderzenie o skały i naruszenie mocowania balastu lub urządzenia sterowego;
- kolizja na akwenu o dużym natężeniu ruchu;
- trudne warunki pogodowe, silny wiatr lub sztorm oraz wysoka fala;

Przy żegludze z dziećmi i osobami małoletnimi należy rozważyć w szczególności następujące zagrożenia:

- Czy osoby przebywające na pokładzie potrafią pływać?*
- Czy rodzice/opiekunowie wyrazili zgodę na udział w imprezie żeglarskiej?*

Przy żegludze na jachtach osiągających dużą prędkość należy rozważyć następujące istotne zagrożenia:

- Zderzenie/wpłynięcie na mieliznę (zagrożenie wzrasta na skutek dużej prędkości).*
- Ochrona osób przebywających na pokładzie przed działaniem sił przyspieszenia i hamowania.*
- Zapobieganie urazom kręgosłupa itp. podczas gwałtownych uderzeń jachtu o falę.*
- Dostępność osobistych środków ratunkowych i środków bezpieczeństwa oraz ochrony w celu zapobiegania wypadnięciu za burtę lub obrażeniom cielesnym na skutek upadku lub uderzenia.*
- Zapobieganie wyiębieniu na skutek działania wiatru lub wody.*

Przy żegludze całorocznej na Morzu Bałtyckim należy rozważyć następujące istotne zagrożenia:

- możliwość wystąpienia trudnych warunków pogodowych – silnego wiatru lub sztormu oraz wysokiej, krótkiej i stromej fali.*
- szczególne zagrożenie wyiębieniem na skutek działania niskich temperatur wody i powietrza.*
- szczególne zagrożenie przy żegludze w warunkach silnego oblodzenia.*

Ad. 4) Dla każdego istotnego zagrożenia zidentyfikowanego w instrukcji bezpieczeństwa armator jest zobowiązany do wprowadzenia środka efektywnie zapobiegającego lub zmniejszającego ryzyko wystąpienia zagrożenia. Mogą to być środki techniczne (konstrukcja i wyposażenie jachtu) lub środki operacyjne (ograniczenia w użytkowaniu, rozkłady alarmowe sporządzone zgodnie z wymogami § 13 rozporządzenia Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 28 lutego 2012 r. w sprawie bezpiecznego uprawiania żeglugi przez jachty morskie (Dz. U. poz. 326)).

Przykłady środków zapobiegających lub minimalizujących ryzyko wystąpienia czynników zagrożenia:

Ad. Wypadnięcie za burtę – np. przeprowadzanie alarmów ćwiczebnych „człowiek za burtą”, stałe użycie pneumatycznych pasów ratunkowych, zainstalowane stalowe lajfliny na burtach jachtu, procedury użycia pasów bezpieczeństwa przy wietrze 6 B i powyżej oraz w nocy.

Ad. Wychłodzenie organizmu w skutek oddziaływania niskich temperatur (np. jako dodatkowy czynnik ryzyka dla jachtów uprawiających żeglugę po Morzu Bałtyckim) – np. dodatkowe wyposażenie w kombinezony ratunkowe, procedury przeszkolenia użycia środków ochrony cieplnej, zasady ubrania na wachcie.

Ad. Wypadnięcie za burtę podczas wachty nocnej, ograniczonej liczby osób na pokładzie - np. dodatkowe ćwiczenia manewru monachijskiego, procedury użycia pasów bezpieczeństwa w nocy.

Ad. Pożar – np. procedury przeszkolenia w zakresie bezpiecznych zachowań, dodatkowe wyposażenie w automatyczną instalację gaszenia silnika.

Ad. Awaria olinowania stałego grożąca utratą masztu – np. opracowane i wdrożone procedury kontrolne przy każdym zdaniu/przejściu jachtu oraz okresowe kontrole i konserwacja.

Przykłady jedynie ilustrują systematykę opracowania instrukcji bezpieczeństwa – zagrożenia oraz odpowiadające im środki zapobiegawcze lub zmniejszające ryzyko nie są wyczerpująco opisane dla wybranego rodzaju uprawianej żeglugi. We wszystkich przykładach w rzeczywistości istnieć będzie więcej istotnych zagrożeń niż przedstawiono w przykładach. Odpowiedzialnością armatora jest zidentyfikowanie wszystkich zagrożeń związanych z uprawianiem żeglugi konkretnego rodzaju oraz podjęcie decyzji co do tego, jakie środki są konieczne w celu zapobiegania lub zmniejszenia ryzyka ich wystąpienia. Wszystkie zagrożenia oraz odpowiadające im środki zapobiegawcze powinny zostać opisane w wyczerpujący sposób.

Ad. 5) Opis jachtu morskiego i wyposażenia

Armator powinien zadbać o to, aby jacht morski był odpowiedni do rodzaju uprawianej żeglugi oraz posiadały co najmniej wyposażenie wymagane przepisami rozporządzenia Ministra Transportu Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 28 lutego 2012 r. w sprawie bezpiecznego uprawiania żeglugi przez jachty morskie. Armator może określić dodatkowe wyposażenie. Powinny zostać określone zarówno jacht morski, jak i jego specyfikacja techniczna i wymagane wyposażenie na pokładzie. Z instrukcji musi jednoznacznie wynikać, według jakich norm zbudowano jacht morski oraz do jakiego zastosowania jest przeznaczona według norm konstrukcyjnych lub wskazań producenta.

Przykład:

Jacht rekreacyjna z oznaczeniem CE zgodnie z dyrektywą dotyczącą rekreacyjnych jednostek pływających przeznaczona do żeglugi pełnomorskiej (kategoria projektowa B: skonstruowana do żeglugi pełnomorskiej, maks. siła wiatru 8, maks. znacząca wysokość fal 4 m, maks. 6 osób na jachcie.

[Specyfikacje techniczne jachtu morskiego i listę wyposażenia zawarto w załączniku].

Ad. 6) Armator jest odpowiedzialny za zapewnienie, że jacht morskie i jego wyposażenie są właściwie eksploatowane i podlegają ciągłej konserwacji oraz że opisano, w jaki sposób można tę konserwację zapewnić. Może to być zapewnione poprzez wykorzystanie np.:

- listy kontrolnej podczas zdania/przejęcia jachtu,
- instrukcji obsługi instalacji określającej właściwą eksploatację,
- wykazu okresowych kontroli i czynności konserwacyjnych jachtu i jego sprzętu.

Ad. 7) W zależności od rodzaju uprawianej żeglugi, istotnych zagrożeń, środków zapobiegania i charakteru jachtu morskiego, armator jest zobowiązany zapewnić, że załoga jachtu jest odpowiednia i posiada odpowiednie kwalifikacje do bezpiecznego prowadzenia jachtu, co najmniej takie, jak określone w karcie bezpieczeństwa jachtu. Wymogi w zakresie umiejętności załogi są różne w zależności od rodzaju żeglugi i danego jachtu morskiego. Wymogi muszą stawać się bardziej rygorystyczne wraz ze wzrostem wielkości jachtu i zagrożeń. W szczególności załoga musi być zaznajomiona z wyposażeniem jachtu i instrukcją bezpieczeństwa.

Ad. 8) Jeżeli armator zidentyfikował zagrożenia, których wystąpieniu zapobiega się lub zmniejsza ryzyko za pomocą ograniczeń operacyjnych, powinny one być zamieszczone w instrukcji bezpieczeństwa. Może to dotyczyć np. ograniczeń geograficznych w zakresie użytkowania, okresów w ciągu roku lub w ciągu doby, kiedy żegluga nie może się odbywać, oraz ewentualnych ograniczeń w liczbie osób znajdujących się na jachcie.

Ad. 9) Armator zobowiązany jest zadbać o bezpieczeństwo w razie najgorszego możliwego wypadku, tzn. w razie gdy osoby przebywające na jachcie muszą go opuścić na skutek zatonięcia, wywrócenia, pożaru itp. Rozkłady alarmowe powinny być opracowane zgodnie z wytycznymi zawartymi w rozporządzeniu Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 28 lutego 2012 r. w sprawie bezpiecznego uprawiania żeglugi przez jachty morskie i mogą być one częścią instrukcji bezpieczeństwa. Armator może dodatkowo określić sposoby zapoznawania załogi z rozkładami alarmowymi i procedurami na wypadek niebezpieczeństwa oraz sposoby przeprowadzania alarmów ćwiczebnych.

Należy podjąć środki w celu zapewnienia, żeby w możliwie największym stopniu zapewnić ratunek dla wszystkich osób w sytuacji utraty jachtu. Można to zrealizować w następujący sposób:

- możliwość ratunku na tratwie ratunkowej, lub
- możliwość ratunku przez jednostkę pływającą bezpośrednio za danym jachtem (żegluga w parach), lub
- ustanowienie gotowości i trybu czuwania na lądzie, skąd może dotrzeć ratunek dla przedmiotowego jachtu;
- inne podobne rozwiązania.

Wykaz nie jest wyczerpujący. Należy podkreślić, że istnieje dowolność w wyborze metody. Decydujące jest zapewnienie przez armatora, po analizie wszystkich możliwie najgorszych scenariuszy, że podjęto środki, które w tych wypadkach efektywnie zapewniają, że można w możliwie największym stopniu zapewnić możliwość uratowania i zachowania przy życiu wszystkich osób do momentu nadejścia pomocy.

Armator powinien zadbać o to, aby zagrożenia oraz efektywne środki zapobiegania im zostały opisane.

Ad. 10) W razie gdy ma miejsce wypadek, decydujące znaczenie ma możliwość natychmiastowego wezwania i udzielenia pomocy. W zależności od obszaru, ruchu statków, warunków pogodowych oraz odległości od wybrzeża powinno się podjąć decyzje, jakie środki w sytuacji zagrożenia posłużą do efektywnego wezwania pomocy. Minimalne wyposażenie w urządzenia radiokomunikacyjne określa rozporządzenie Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 28 lutego 2012 r. w sprawie bezpiecznego uprawiania żeglugi przez jachty morskie. Załoga powinna zawczasu wiedzieć, jaka pomoc jest dostępna na danym obszarze, znać dane kontaktowe lub żeglować w grupie kilku jachtów.

Ad. 11) Przed rozpoczęciem żeglugi należy upewnić się, że osoby niebiorące udziału w samej żegludze zostają poinformowane co do planowanej długości żeglugi, liczby osób na jachcie oraz planowanej trasy. Ponadto powinny obowiązywać stałe ustalenia w zakresie punktów kontaktowych i sposobu alarmowania w razie gdy na lądzie uzna się, że żegluga odstąpiła od tych ustaleń bez wcześniejszego zawiadomienia o zmianie.

Ad. 12) Powinno się wziąć pod uwagę to, czy na jachcie znajdują się osoby niemające uprzedniego doświadczenia w żeglarstwie lub żeglarstwie morskim. Ma zatem decydujące znaczenie to, że wszystkie osoby przed rozpoczęciem żeglugi zostają poinstruowane przykładowo co zasad bezpiecznego zachowania na jachcie, używania indywidualnych środków bezpieczeństwa i środków ratunkowych, spodziewanego przebiegu żeglugi oraz zachowania w sytuacji zagrożenia. Armator powinien również zadbać o dokumentowanie tego faktu np. poprzez wykorzystanie kart, w których poszczególne rubryki są podpisywane po zapoznaniu się z konkretnym fragmentem instrukcji bezpieczeństwa, odbyciem przeszkolenia w danym zakresie, itp.

Ad. 13) Konieczne jest, aby na bieżąco wyciągano wnioski z awarii, incydentów i wypadków, jeśli do takich dojdzie, i zapobiegano podobnym wydarzeniom w przyszłości.



RZECZPOSPOLITA POLSKA
KARTA BEZPIECZEŃSTWA JACHTU MORSKIEGO

nr:

wydana na podstawie

art. 23 ust. 1 ustawy z dnia 18 sierpnia 2011 r. o bezpieczeństwie morskim (Dz. U. z 2015 r. poz. 611, z późn. zm.)

W IMIENIU RZĄDU RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

przez Dyrektora Urzędu Morskiego w

Nazwa jachtu: Armator: Sygnał rozpoznawczy:

Port macierzysty: Nr rejestru: Klasa:

Typ jachtu: Materiał: Kategoria projektowa:

Rok budowy: Stocznia/budowniczy:

Pojemność brutto: Pojemność netto: Nośność:

Długość kadłuba: Długość pomiarowa:

Wolna burta: Wysokość boczna: Zanurzenie maks.:

Szerokość: Liczba grodzi wodoszczelnych:

Napęd (liczba, typ, moc [kW], nr fabryczny, powierzchnia i rodzaj ożaglowania):

Urządzenia radiokomunikacyjne i radionawigacyjne:

Stanowisko	Dyplomy lub certyfikaty / Liczba osób		Środki ratunkowe (liczba sztuk/osób)
	Żegluga	Żegluga	
Kapitan:	- łodzie ratownicze dla osób
Oficerowie pokładowi:	- tratwy pneumatyczne dla osób
Starszy mechanik:	- koła ratunkowe dla osób
Załoga z kwalifikacjami:	- pasy ratunkowe dla osób
Załoga z kwalifikacjami:	- pasy bezpieczeństwa dla osób
Radiooperator:	łącznie dla osób
Inni:	- wyrzutnia linki ratunkowej
Minimum / Maksimum / /	Dopuszczalna liczba pasażerów:
			- w żegludze na akwenach treningowych osób
			- w żegludze osłoniętej osób
			- w żegludze przybrzeżnej osób
			- w żegludze pełnomorskiej osób
			- w żegludze oceanicznej osób
			Łączna liczba pasażerów i załogi:
			- w żegludze na akwenach treningowych osób
			- w żegludze osłoniętej osób
			- w żegludze przybrzeżnej osób
			- w żegludze pełnomorskiej osób
			- w żegludze oceanicznej osób

Inne wymagania i warunki:

NINIEJSZYM STWIERDZA SIĘ, że wyżej wymieniony jacht morski został poddany inspekcji i dopuszczony do uprawiania żeglugi jako:

w żegludze przy sile wiatru °B i stanie morza (wysokość fali m)

w żegludze przy sile wiatru °B i stanie morza (wysokość fali m)

Wydany certyfikat zwolnienia nr:

Niniejsza karta jest ważna do dnia**:

Niniejsza karta traci ważność, jeżeli jacht morski zostanie uszkodzony lub nastąpią zmiany konstrukcyjne zagrażające jego bezpieczeństwu lub w przypadku braku jej potwierdzenia.

Wydano w:

.....
Miejscowość, data.....
Pieczęć.....
Podpis

* zgodnie z Międzynarodową konwencją o liniach ładunkowych 1966

** karta bezpieczeństwa jest wydawana na okres nie dłuższy niż 5 lat, z uwzględnieniem terminu ważności dokumentu potwierdzającego przeprowadzenie przeglądu technicznego



REPUBLIC OF POLAND
YACHT SAFETY CERTIFICATE

No.:

issued under the provisions of

Article 23.1 of Act of 18 August 2011 on Maritime Safety (Journal of Laws of 2015, item 611 as amended)

UNDER THE AUTHORITY OF THE GOVERNMENT OF THE REPUBLIC OF POLAND

by the Director of Maritime Office in

Name of yacht: Yacht's operator: Distinctive No. or letters:
 Port of registry: Register No.: Class:
 Type of yacht: Material: Design category:
 Year of build: Shipbuilder/Builder:
 Gross tonnage: Net tonnage: Deadweight:
 Length of hull: Length acc. to LL 1966:
 Freeboard: Depth moulded: Draught max.:
 Breadth: No. of watertight bulkheads:
 Propulsion: (number and type, power, serial numbers, surface of sails, type of rig)

Radiocommunication and radionavigation facilities:

Capacity	Certificates / Number of persons		Life-saving appliances (pcs/persons)
	navigation	navigation	
Master:	- rescue boats for pers. - inflatable liferafts for pers. - lifebuoys for pers. - lifejackets for pers. - Safety harness for pers. total for pers. - line throwing appliances
Deck officers:	Number of passengers allowed on board: - in training areas pers. - in sheltered navigation pers. - in inshore navigation pers. - in offshore navigation pers. - in ocean navigation pers. Total number of crew and passengers: - in training areas pers. - in sheltered navigation pers. - in inshore navigation pers. - in offshore navigation pers. - in ocean navigation pers.
Chief engineers:	
Certified crew:	
Certified crew:	
Radio operator:	
Others:	
Minimum / Maximum / /	

Other requirements:

THIS IS TO CERTIFY that the above-mentioned yacht has been duly surveyed and can be operated as:
 in navigation, wind °B and state of sea (height of wave m)
 in navigation, wind °B and state of sea (height of wave m)

Exemption Certificate No.:

This Certificate is valid until**:

This Certificate loses its validity after any damage sustained by the yacht or after unauthorised reconstruction affecting its safety or if has not been endorsed.

Issued at:

.....
 Place, date

.....
 Seal

.....
 Signature

** Yacht Safety Certificate is issued for the period not longer than 5 years, according to the validity of the document confirming the technical survey

ADNOTACJE DOTYCZĄCE INSPEKCJI ROCZNYCH I POŚREDNIEJ
ENDORSEMENT FOR ANNUAL AND INTERMEDIATE SURVEYS

ZAŚWIADCZA SIĘ na podstawie przeprowadzonej inspekcji, że jacht spełnia stosowne wymagania.
THIS IS TO CERTIFY that, at a survey, the yacht was found to comply with the relevant requirements.

Inspekcja roczna:
Annual survey:

.....
Miejscowość, data / Place, date

.....
Pieczęć / Seal

.....
Podpis / Signature

Inspekcja roczna/pośrednia :
Annual/intermediate survey:*

.....
Miejscowość, data / Place, date

.....
Pieczęć / Seal

.....
Podpis / Signature

Inspekcja roczna/pośrednia :
Annual/intermediate survey:*

.....
Miejscowość, data / Place, date

.....
Pieczęć / Seal

.....
Podpis / Signature

Inspekcja roczna:
Annual survey:

.....
Miejscowość, data / Place, date

.....
Pieczęć / Seal

.....
Podpis / Signature

* Niepotrzebne skreślić. / Delete as appropriate.



RZECZPOSPOLITA POLSKA
REPUBLIC OF POLAND

CERTYFIKAT ZWOLNIENIA JACHTU MORSKIEGO
YACHT EXEMPTION CERTIFICATE

nr / No.:

wydany na podstawie
issued under the provisions of

art. 23 ust. 1 ustawy z dnia 18 sierpnia 2011 r. o bezpieczeństwie morskim (Dz. U. z 2015 r. poz. 611, z późn. zm.)
Article 23.1 of Act of 18 August 2011 on Maritime Safety (Journal of Laws of 2015, item 611 as amended)

W IMIENIU RZĄDU RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ
UNDER THE AUTHORITY OF THE GOVERNMENT OF THE REPUBLIC OF POLAND

przez / by

Nazwa jachtu:
Name of yacht:

Sygnal rozpoznawczy:
Distinctive No. or letters:

Port macierzysty:
Port of registry:

Armator:
Yacht's operator:

Nr rejestru:
Register No.:

NINIEJSZYM STWIERDZA SIĘ, że jacht morski, na podstawie
THIS IS TO CERTIFY that the yacht is, under the authority conferred by

.....

.....

został zwolniony od następujących wymagań:
exempted from the following requirements:

.....

.....

Warunki, jeśli istnieją, na jakich wydano niniejszy certyfikat zwolnienia:
Conditions, if any, on which the Exemption Certificate is granted:

.....

.....

Podróże, jeśli takie ustalono, dla których wydano niniejszy certyfikat zwolnienia:
Voyages, if any, for which the Exemption Certificate is granted:

.....

.....

Niniejszy certyfikat jest ważny do: pod warunkiem, że certyfikat, którego niniejszy certyfikat dotyczy, zachowuje ważność.
This Certificate is valid until: subject to the Certificate to which this Certificate is attached remaining valid.

Wydany w:
Issued at:

.....
Miejscowość, data / Place, date

.....
Pieczęć / Seal

.....
Podpis / Signature

UZASADNIENIE

Projektowane rozporządzenie Ministra Infrastruktury i Rozwoju w sprawie inspekcji jachtów morskich, instrukcji bezpieczeństwa jachtu morskiego i wzoru karty bezpieczeństwa jachtu morskiego, zwane dalej „rozporządzeniem”, stanowi wykonanie upoważnienia ustawowego zawartego w art. 23 ust. 5 ustawy z dnia 18 sierpnia 2011 r. o bezpieczeństwie morskim (Dz. U. z 2015 r. poz. 611, z późn. zm.), zwanej dalej „ustawą”.

Celem projektowanego rozporządzenia jest określenie rodzaju, trybu i zakresu przeprowadzania inspekcji jachtów morskich, w zależności od rodzaju i długości jachtu oraz używania jachtu w oparciu o instrukcję bezpieczeństwa, elementów, które powinna zawierać instrukcja bezpieczeństwa oraz wytyczne dotyczące jej opracowania oraz stosowania, a także sposobu weryfikowania przez organ inspekcyjny prawidłowości opracowania i stosowania instrukcji bezpieczeństwa oraz wzoru karty bezpieczeństwa jachtu morskiego.

Zgodnie z dotychczas obowiązującymi przepisami, § 2 przewiduje wyłączenie z zakresu projektowanego rozporządzenia jachtów regatowych, jednostek takich jak rowery wodne, kajaki, deski z żaglem, pontony pneumatyczne bez napędu, bez względu na wielkość, oraz innych podobnych jednostek pływających o długości do 5 m, uprawiających żeglugę tylko w porze dziennej, rozumianą jako okres od wschodu do zachodu Słońca, na polskich obszarach morskich w odległości do 2 mil morskich od linii brzegu morskiego, a także jachtów rekreacyjnych o długości do 15 m, o ile dobrowolnie nie poddały się inspekcji, oraz skuterów wodnych. W odniesieniu do jachtów regatowych, doprecyzowano, że chodzi o jachty posiadające ważne certyfikat jachtu regatowego wydawany przez Offshore Racing Council (ORC) – Radę Regat Morskich – którego przedstawicielem w Polsce jest Biuro Pomiarowe IMS przy PZŻ. Doprecyzowanie ma zapobiec ewentualnemu nadużywaniu wyłączenia jachtów regatowych z zakresu rozporządzenia.

W przepisach § 3 określono rodzaje inspekcji, którym podlegają jachty, w zależności od ich rodzaju (jachty rekreacyjne i komercyjne), długości (jachty o długości do 24 m i pozostałe) oraz tego, czy armator zdecydował się eksploatować jednostkę zgodnie z instrukcją bezpieczeństwa.

Biorąc pod uwagę fakt większej odpowiedzialności, jaka spoczywa na armatorze, który prowadzi na jachcie morskim działalność komercyjną, obowiązki inspekcyjne w stosunku do jachtów komercyjnych są większe – podlegają one inspekcjom wstępnym, rocznym, pośrednim, odnowieniowym oraz doraźnym. Natomiast jachty rekreacyjne nie podlegają inspekcjom rocznym, a ważność karty bezpieczeństwa potwierdzają podczas inspekcji pośrednich.

Zgodnie z art. 22a ustawy jacht morski może być używany do żeglugi morskiej zgodnie z opracowaną przez armatora i zweryfikowaną przez organ inspekcyjny podczas inspekcji instrukcją bezpieczeństwa jachtu morskiego. Organ inspekcyjny sprawdza, czy używanie jachtu w oparciu o instrukcję bezpieczeństwa zapobiega lub zmniejsza do akceptowalnego poziomu ryzyko wystąpienia zagrożeń zidentyfikowanych w związku z prowadzoną na jachcie działalnością lub uprawianą żeglugą.

Opracowanie przez armatora w instrukcji bezpieczeństwa systemu monitorowania stanu technicznego jachtu i jego wyposażenia, kwalifikacji załogi i procedur bezpiecznego postępowania oraz wdrożenie i utrzymywanie tego systemu powinno służyć ustanowieniu wysokiego poziomu bezpieczeństwa żeglugi poprzez zwiększenie świadomości i zakresu odpowiedzialności armatora. Armatorzy jachtów rekreacyjnych o długości do 24 m, którzy zdecydują się na przedmiotowe rozwiązanie, będą podlegać tylko inspekcjom odnowieniowym. W stosunku do tych jachtów nie będzie zatem istniał obowiązek pośredniego potwierdzania ważności karty bezpieczeństwa. Armator jachtu morskiego eksploatowanego w oparciu o instrukcję bezpieczeństwa będzie przekazywał dyrektorowi urzędu morskiego coroczną informację o stanie jachtu. Wytyczne dotyczące opracowywania i stosowania instrukcji bezpieczeństwa oraz elementy, jakie powinna ona zawierać określono w załączniku nr 1 do rozporządzenia.

Armatorzy jachtowi mogą albo potwierdzać ważność karty bezpieczeństwa w systemie inspekcji na zasadach obowiązujących dotychczas, albo przejąć część odpowiedzialności za należyte utrzymanie eksploatacyjne jednostki i jej wyposażenia. Oznacza to równocześnie zwolnienie z obowiązku zgłaszania jachtu do inspekcji okresowych.

Przepis § 4 ust. 3 nakazuje jednak powrócić do zwykłego cyklu inspekcji potwierdzających ważność karty bezpieczeństwa, jeśli podczas inspekcji odnowieniowej, okresowej lub doraźnej okaże się, że instrukcja bezpieczeństwa nierzetelnie opisuje rodzaj uprawianej żeglugi, a co za tym idzie nieprawidłowo identyfikuje rodzaje ryzyka związane z uprawianiem tego rodzaju żeglugi, instrukcja nie jest stosowana w praktyce lub nie ustanawia odpowiedniego poziomu bezpieczeństwa.

W przepisach § 5-8 projektowanego rozporządzenia określono zakres inspekcji. Inspekcje wstępne, roczne, pośrednie i odnowieniowe obejmują swym zakresem całość bezpieczeństwa jachtu i mają na celu stwierdzenie, czy stan techniczny jachtu odpowiada zapisom zawartym w dokumentach wydanych przez podmioty sprawujące nadzór techniczny nad jachtem, a zatem uznane organizacje lub podmioty upoważnione przez Ministra Infrastruktury i Rozwoju na podstawie art. 26 ust. 1 ustawy, oraz czy wyposażenie jachtu odpowiada przepisom. W przypadku jachtu morskiego eksploatowanego zgodnie z instrukcją bezpieczeństwa zakres inspekcji został dodatkowo określony w § 8 projektu rozporządzenia. W przypadku jachtu komercyjnego używanego do holowania sprzętu pływającego inspekcje obejmują również sprawdzenie posiadania i stosowania instrukcji producenta dotyczącej warunków holowania i przewozu osób. Natomiast inspekcja doraźna obejmuje wybrane elementy bezpieczeństwa jachtu lub całość jego bezpieczeństwa. Zgodnie z projektem rozporządzenia, inspekcja doraźna obejmująca całość bezpieczeństwa jachtu, na wniosek armatora, może być uznana przez organ inspekcyjny za inspekcję roczną, pośrednią lub odnowieniową.

Następnie określono tryb przeprowadzania inspekcji. Zgodnie z art. 19 ust. 1 pkt 1 ustawy armator lub kapitan jachtu są obowiązani zgłosić jacht do inspekcji wstępnych, rocznych, pośrednich i odnowieniowych. Również inspekcje doraźne przeprowadza się na zlecenie armatora, kapitana, ale także 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. Tryb przeprowadzania inspekcji obejmuje: przygotowanie do inspekcji (§ 11 projektu rozporządzenia), przeprowadzenie inspekcji, sporządzenie protokołu z inspekcji (§ 12 projektu rozporządzenia), wydanie karty bezpieczeństwa (§13 projektu rozporządzenia). Załącznik nr 2 do rozporządzenia określa wzór karty bezpieczeństwa. Projektodawca przewidział również szczególny przypadek, w którym ważność karty bezpieczeństwa może być przedłużona bez inspekcji w celu dojścia jachtu morskiego do portu krajowego lub obcego, w którym może zostać przeprowadzona inspekcja (§ 13).

Proponuje się, żeby rozporządzenie weszło w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia.

Nie zachodzi konieczność przedstawiania przedmiotowego projektu rozporządzenia właściwym instytucjom i organom Unii Europejskiej, zgodnie z § 39 uchwały nr 190 Rady Ministrów z dnia 29 października 2013 r. – Regulamin pracy Rady Ministrów (M. P. poz. 979).

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 projektu rozporządzenia właściwym instytucjom i organom Unii Europejskiej, zgodnie z § 39 uchwały Nr 190 Rady Ministrów z dnia 29 października 2013 r. – Regulamin pracy Rady Ministrów (M.P. poz. 979).

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.), projekt rozporządzenia został zamieszczony w Biuletynie Informacji Publicznej Ministerstwa Infrastruktury i Rozwoju. Projekt rozporządzenia został zamieszczony również na stronie internetowej Rządowego Centrum Legislacji w zakładce Rządowy Proces Legislacyjny.

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

Projekt rozporządzenia jest zgodny z prawem Unii Europejskiej.

<p>Nazwa projekt Projekt rozporządzenia MiiR w sprawie inspekcji jachtów morskich, instrukcji bezpieczeństwa jachtu morskiego i wzoru karty bezpieczeństwa jachtu morskiego</p> <p>Ministerstwo wiodące i ministerstwa współpracujące Ministerstwo Infrastruktury i Rozwoju</p> <p>Osoba odpowiedzialna za projekt w randze Ministra, Sekretarza Stanu lub Podsekretarza Stanu Dorota Pyć, Podsekretarz Stanu w Ministerstwie Infrastruktury i Rozwoju</p> <p>Kontakt do opiekuna merytorycznego projektu Marta Grabowska, Departament Transportu Morskiego i Bezpieczeństwa Żeglugi w MiiR; tel. 22 630 19 76; e-mail: marta.grabowska@mir.gov.pl</p>	<p>Data sporządzenia 7.09.2015</p> <p>Źródło: Art. 23 ust. 5 ustawy z dnia 18 sierpnia 2011 r. o bezpieczeństwie morskim (Dz. U. z 2015 r. poz. 611, z późn. zm.)</p> <p>Nr w wykazie prac 605</p>
--	---

OCENA SKUTKÓW REGULACJI

1. Jaki problem jest rozwiązywany?

Potrzeba określenia rodzaju, trybu i zakresu przeprowadzania inspekcji jachtów morskich, w zależności od parametrów jachtu, elementów, które powinna zawierać instrukcja bezpieczeństwa oraz wytycznych dotyczących jej opracowania i stosowania, a także wzoru dokumentu bezpieczeństwa jachtu morskiego.

2. Rekomendowane rozwiązanie, w tym planowane narzędzia interwencji, i oczekiwany efekt

Przepisy wykonawcze określające tryb i zakres przeprowadzania inspekcji jachtów przez urzędy morskie pozwolą na sprawne przeprowadzanie inspekcji i wydawanie dokumentów bezpieczeństwa jachtu. Określenie elementów oraz wytycznych dot. opracowywania przez armatora instrukcji bezpieczeństwa ma na celu umocowanie w prawie ustanowionego przez armatora systemu monitorowania stanu technicznego jachtu i jego wyposażenia, kwalifikacji załogi i procedur bezpiecznego postępowania oraz wdrożenie i utrzymywanie tego systemu, co powinno służyć ustanowieniu wysokiego poziomu bezpieczeństwa żeglugi poprzez zwiększenie świadomości i zakresu odpowiedzialności armatora. Armatorzy jachtów o długości do 24 m, którzy zdecydują się na przedmiotowe rozwiązanie, będą podlegać zmniejszonym obowiązkom inspekcyjnym, co przyczyni się do redukcji obciążeń administracyjnych.

3. Jak problem został rozwiązany w innych krajach, w szczególności krajach członkowskich OECD/UE?

Nie wypracowano jednolitych rozwiązań w zakresie obowiązków inspekcyjnych i dokumentów wydawanych jednostkom niepodlegającym konwencjom międzynarodowym, do jakich należą jachty. Kwestie te nie są uregulowane w przepisach międzynarodowych ani unijnych. W związku z powyższym każde państwo może ustanowić własny system inspekcji jachtów, mając na uwadze organizację własnej administracji morskiej oraz warunki żeglugi jachtu specyficzne dla danego akwenu. Nie ma jednolitego podejścia państw członkowskich UE w przedmiotowym zakresie. W związku z powyższym proponowane rozwiązanie jest dostosowane do organizacji administracji morskiej w Polsce, polskich obszarów morskich oraz rodzajów żeglugi uprawianych przez jachty o polskiej przynależności.

4. Podmioty, na które oddziałuje projekt

Grupa	Wielkość	Źródło danych	Oddziaływanie
Administracja morska	Projekt oddziałuje na trzy inspektoraty bezpieczeństwa żeglugi w Urzędach Morskich – w sumie ok 30 osób.	urzędy morskie, szacunki własne MiiR	W chwili obecnej brakuje przepisów wykonawczych, w oparciu o które byłyby przeprowadzane inspekcje jachtów i wydawane dokumenty bezpieczeństwa. Od strony praktycznej jedyną zmianą ma być wprowadzenie możliwości eksploatacji jachtu w oparciu o instrukcję bezpieczeństwa.
Armatorzy jachtów o polskiej przynależności	ok. 800 jachtów	szacunki własne MiiR i Urzędów Morskich	Wprowadzenie możliwości eksploatacji jachtu w oparciu o instrukcję

			bezpieczeństwa powinno przyczynić się do zwiększenia poziomu bezpieczeństwa i zmniejszenia obciążeń biurokratycznych.
--	--	--	---

5. Informacje na temat zakresu, czasu trwania i podsumowanie wyników konsultacji

W ramach konsultacji publicznych planuje się przesłanie projektu rozporządzenia do:

I. partnerów społecznych, na podstawie odpowiednio art. 19 ustawy z dnia 23 maja 1991 r. o związkach zawodowych (Dz. U. z 2014 r. poz. 167) lub art. 16 ustawy z dnia 23 maja 1991 r. o organizacjach pracodawców (Dz. U. Nr 55, poz. 235, z późn. zm.):

1. Ogólnopolskie Porozumienie Związków Zawodowych
2. NSZZ „Solidarność”
3. Forum Związków Zawodowych
4. Pracodawcy Rzeczypospolitej Polskiej
5. Konfederacja Lewiatan
6. Związek Pracodawców Business Centre Club
7. Związek Rzemiosła Polskiego

II. innych podmiotów:

1. Polski Rejestr Statków S.A. w Gdańsku
2. Polski Związek Żeglarski
3. Stowarzyszenie Armatorów Jachtowych
4. Stowarzyszenie Armatorów Jachtów Komercyjno-Sportowych SAJKS
5. Akademia Kusznierewicza
6. Mazowiecki Klub Żeglarski
7. Towarzystwo Żeglarskie „Bryfok”
8. Gdańska Federacja Żeglarska.

Szczegółowe informacje na temat wyników konsultacji zostaną zamieszczone w raporcie z konsultacji publicznych.

6. Wpływ na sektor finansów publicznych

(ceny stałe z r.)	Skutki w okresie 10 lat od wejścia w życie zmian [mln zł]												
	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	Łącznie (0-10)	
Dochody ogółem													
budżet państwa													
JST													
pozostałe jednostki (oddzielnie)													
Wydatki ogółem													
budżet państwa													
JST													
pozostałe jednostki (oddzielnie)													
Saldo ogółem													
budżet państwa													
JST													
pozostałe jednostki (oddzielnie)													

Źródła finansowania	
Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń	Brak wpływu.

7. Wpływ na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość, w tym funkcjonowanie przedsiębiorców oraz na

rodzinę, obywateli i gospodarstwa domowe

		Skutki						
Czas w latach od wejścia w życie zmian		0	1	2	3	5	10	Łącznie (0-10)
W ujęciu pieniężnym (w mln zł, ceny stałe z r.)	duże przedsiębiorstwa							
	sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw							
	rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe							
	(dodaj/usuń)							
W ujęciu niepieniężnym	duże przedsiębiorstwa							
	sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw							
	rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe							
	(dodaj/usuń)							
Niemierzalne	Armatorzy jachtów o polskiej przynależności	Uzyskają możliwość eksploataowania jachtu w oparciu o instrukcję bezpieczeństwa, co powinno przyczynić się do zwiększenia poziomu bezpieczeństwa i zmniejszenia obciążeń biurokratycznych. W szczególności armatorzy jachtów eksploatujący swoje jednostki za granicą będą mogli zmniejszyć koszty inspekcji (opłaty za podróż i pobyt inspektora).						
	(dodaj/usuń)							

Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń

8. Zmiana obciążeń regulacyjnych (w tym obowiązków informacyjnych) wynikających z projektu

nie dotyczy

Wprowadzane są obciążenia poza bezwzględnie wymaganymi przez UE (szczegóły w odwróconej tabeli zgodności).	<input type="checkbox"/> tak <input type="checkbox"/> nie <input type="checkbox"/> nie dotyczy
<input type="checkbox"/> zmniejszenie liczby dokumentów <input checked="" type="checkbox"/> zmniejszenie liczby procedur <input checked="" type="checkbox"/> skrócenie czasu na załatwienie sprawy <input type="checkbox"/> inne:	<input type="checkbox"/> zwiększenie liczby dokumentów <input type="checkbox"/> zwiększenie liczby procedur <input type="checkbox"/> wydłużenie czasu na załatwienie sprawy <input type="checkbox"/> inne:
Wprowadzane obciążenia są przystosowane do ich elektronizacji.	<input type="checkbox"/> tak <input type="checkbox"/> nie <input checked="" type="checkbox"/> nie dotyczy

Komentarz:
 Armatorzy, którzy zdecydują się eksploatować jacht w oparciu o instrukcję bezpieczeństwa będą podlegać zmniejszonym obowiązkom inspekcyjnym.

9. Wpływ na rynek pracy

Brak

10. Wpływ na pozostałe obszary

<input type="checkbox"/> środowisko naturalne <input type="checkbox"/> sytuacja i rozwój regionalny <input type="checkbox"/> inne:	<input type="checkbox"/> demografia <input type="checkbox"/> mienie państwowe	<input type="checkbox"/> informatyzacja <input type="checkbox"/> zdrowie
Omówienie wpływu	Brak	
11. Planowane wykonanie przepisów aktu prawnego		
Wydanie rozporządzenia.		
12. W jaki sposób i kiedy nastąpi ewaluacja efektów projektu oraz jakie mierniki zostaną zastosowane?		
Ewaluacja nastąpi w ramach okresowych spotkań z administracją morską, podczas których analizowane będą m.in. liczba przeprowadzonych inspekcji jachtów i liczba opracowanych przez armatorów instrukcji bezpieczeństwa.		
13. Załączniki (istotne dokumenty źródłowe, badania, analizy itp.)		
Brak		

