

Przewodnik dla żeglarzy i armatorów jachtów

To opracowanie powstało z myślą o żeglarzach, właścicielach i armatorach jachtów o długości do 24 m, aby ułatwić im orientację w obowiązujących normach prawnych oraz ich praktycznym zastosowaniu.

Pierwsza jego część (punkty 1 – 8) zawiera informacje dotyczące wymogów formalno-prawnych. W drugiej części (punkty 9 - 11) znalazły się informacje i rekomendacje MGMIŻŚ w zakresie bezpieczeństwa.

Materiał nie jest wyczerpującym opracowaniem tematów. Chcielibyśmy przypomnieć o różnych istotnych zagadnieniach i wskazać, gdzie można szukać dalszych informacji na ten temat.

Jeśli masz uwagi dotyczące treści opracowania, jego aktualności lub funkcjonalności, prześlij je nam: sekretariatDGM@mgm.gov.pl.

Spis zagadnień:

1. Oznakowanie jednostki	2
2. Rejestracja jednostki	2
3. Wymagania techniczne, przeglądy techniczne i inspekcje bezpieczeństwa	3
4. Kwalifikacje żeglarskie	7
5. Ubezpieczenia jachtowe	10
6. Kwalifikacje radiooperatorów i pozwolenia radiowe	11
7. Oznakowanie akwenów i prawo drogi	13
8. Organy administracji i system prawa miejscowego	14
9. Bezpieczeństwo	15
10. Powiadamianie i alarmowanie w przypadku zagrożenia	16
11. Służby ratownicze, ostrona meteorologiczna i łączność	17
12. Uwagi terminologiczne	18
13. Wykaz aktów prawnych	18
14. Wykaz stosowanych skrótów:	20

1. Oznakowanie jednostki

Każdy jacht należy czytelnie oznakować.

OZNAKOWANIE JACHTU	jachty morskie	uwagi	jachty śródlądowe	uwagi
kogo dotyczy obowiązek	wszystkich jachtów	właściciel składa wniosek o zatwierdzenie nazwy statku w PZZ (jachty $L_H < 24m$) lub UM - do pobrania na stronach internetowych PZZ lub UM	wszystkich jachtów	napisy powinny być czytelne i trwałe, o wysokości co najmniej 10 cm. (5 cm. dla skuterów), mogą być wykonane farbą olejną lub naklejone z innych niezmywalnych materiałów. zob. szczegółowe przepisy w zakresie czytelności oznakowania
wymóg	oznaczenia nazwą na dziobie z każdej burty i na rufie oraz portem macierzystym na rufie		czytelne oznakowanie nr rejestracyjnym, a jeśli rejestracja nie jest wymagana nazwą lub innym oznaczeniem, portem macierzystym lub nazwą armatora	
podmioty prowadzące indeksy nazw	UM w Gdyni PZZ dla jachtów $L_H < 24m$			
podstawa prawna	1. ustawa - Kodeks Morski - art. 12 §1, 2 i 2a 2. rozporządzenie Ministra Infrastruktury w sprawie nadawania i zatwierdzania nazwy statku morskiego		1. rozporządzenie Ministra Infrastruktury w sprawie przepisów żeglugowych na śródlądowych drogach wodnych, załącznik § 2.02 2. rozporządzenie Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej - w sprawie trybu rejestracji statków używanych wyłącznie do uprawiania sportu lub rekreacji - § 11	

Tabela nr 1 "Oznakowanie jachtu"

2. Rejestracja jednostki

2.1 Jacht morski

Każdy jacht morski, z wyjątkiem jednostek o długości nie przekraczającej 5 m, które nie żeglują poza wodami terytorialnymi Polski, powinien być zarejestrowany. *Polski rejestr jachtów* prowadzi Polski Związek Żeglarski (PZZ) dla jednostek żaglowych i motorowych o długości nie przekraczającej 24 m. PZZ wydaje Certyfikat jachtowy. Natomiast jednostki większe niż 24 m, powinny być zarejestrowane w *Polskim rejestrze okrętowym* prowadzonym przez Izby Morskie (IM). Jedynie IM mogą dokonywać wpisów związanych z hipoteką morską, stąd w przypadku zobowiązań hipotecznych niezależnie od wielkości jachtu, powinien on być zarejestrowany w IM.

Żeby zarejestrować jacht, trzeba mieć zatwierdzoną nazwę (w PZZ jeśli rejestrujesz jacht w *Polskim rejestrze jachtów* prowadzonym przez PZZ lub w UM jeśli rejestrujesz jacht w *Polskim rejestrze okrętowym* prowadzonym przez IM) i wykonać pomiar jachtu.

2.2 Jacht śródlądowy

Obowiązku rejestracji nie mają jednostki napędzane wyłącznie siłą ludzkich mięśni (niewyposażone w silnik) lub o długości kadłuba nieprzekraczającej 12 m oraz jednostki o napędzie mechanicznym o mocy silników nie większej niż 15 kW. Jachty żaglowe (bez napędu mechanicznego lub z pomocniczym napędem mechanicznym) powinny się rejestrować w Polskim Związku Żeglarskim (PZZ), a jachty motorowe z silnikiem o mocy przekraczającej 15 kW

- w Polskim Związku Motorowodnym i Narciarstwa Wodnego (PZMWiNW). Statki zwolnione z obowiązku wpisu do rejestru mogą być do niego wpisane na wniosek właściciela.

REJESTRACJA	jachty morskie	uwagi	jachty śródlądowe	uwagi
kogo dotyczy obowiązek	wszystkich jachtów, z wyjątkiem: - jachtów o dł. do 5 m., nieuprawiających żeglugi międzynarodowej	w zakresie hipoteki morskiej właściwe są jedynie IM	wszystkich jachtów z wyjątkiem: - jednostek napędzanych wyłącznie siłą ludzkich mięśni, - jednostek o długości kadłuba nie przekraczającej 12m - jednostek o napędzie mechanicznym o mocy silników nie większej niż 15 kW	statek używany do połowu ryb bez napędu mechanicznego, o iloczynie długości i szerokości nieprzekraczającym 20m2 lub o napędzie mechanicznym o mocy do 20 kW może być zarejestrowany w starostwie
gdzie można się rejestrować	PZZ dla jachtów $L_H < 24m$ Lzby Morskie		PZZ - jednostki bez napędu mechanicznego (w tym wyposażone w silnik pomocniczy) PZMWiNW - jednostki o napędzie mechanicznym	
wydawany dokument	Certyfikat Jachtowy - PZZ Certyfikat Okrętowy - IM		dokument rejestracyjny	
podstawa prawna	ustawa - Kodeks Morski art. 23 § 1,2,3 oraz art. 39 § 1		ustawa o żegludze śródlądowej art. 18 ust. 2, 19 ust. 2, art. 23 ust. 2 oraz art. 24a	
przepisy szczegółowe	1. rozporządzenie Ministra Infrastruktury w sprawie określenia rodzajów statków stanowiących polską własność niepodlegających obowiązkowi wpisu do rejestru okrętowego 2. rozporządzenie Ministra Infrastruktury w sprawie polskiego rejestru jachtów 3. rozporządzenie Ministra Infrastruktury w sprawie rejestru okrętowego i postępowania rejestrowego 4. rozporządzenie Ministra Infrastruktury w sprawie rejestracji statków morskich w urzędach morskich		1. rozporządzenie Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej w sprawie trybu rejestracji statków używanych wyłącznie do uprawiania sportu lub rekreacji	

Tabela nr 2 "Rejestracja jachtu"

3. Wymagania techniczne, przeglądy techniczne i inspekcje bezpieczeństwa

3.1 Wymagania dyrektywy RCD

Każdy jacht wprowadzany do obrotu lub oddawany do użytku w UE powinien spełniać wymogi tzw. dyrektywy RCD (2013/53/UE) wdrożonej do prawa krajowego przepisami rozporządzenia Ministra Rozwoju z dnia 2 czerwca 2016 r. w sprawie wymagań dla rekreacyjnych jednostek pływających i skuterów wodnych (Dz. U. poz. 807). Każda jednostka powinna być oznakowana znakiem „CE” i kategorią projektową (oznakowanie literowe: A, B, C lub D) oraz być wyposażona w instrukcję obsługi zawierającą wszelkie informacje niezbędne do jej bezpiecznego użytkowania (w tym dotyczące ustawień, konserwacji, obsługi i zapobiegania zagrożeniom).

Rozporządzenie Ministra Rozwoju, za dyrektywą, określa 4 kategorie projektowe jednostek pływających. Jednostki pływające każdej z kategorii muszą być zaprojektowane i zbudowane tak, aby spełniać wymogi eksploatacji, stateczności i pływalności w zależności od siły wiatru i wysokości fali.

Kategoria projektowa	Siła wiatru (stopnie skali Beauforta)	Istotna wysokość fali ($H^{1/3}$, metry)
A	przekraczająca 8, z wyłączeniem warunków nienormalnych, takich jak sztorm, gwałtowny sztorm, huragan, tornado oraz ekstremalne warunki na morzu lub niebezpieczne fale	przekraczająca 4
B	do 8 włącznie	do 4 włącznie
C	do 6 włącznie	do 2 włącznie
D	do 4 włącznie	do 0,3 włącznie, sporadycznie do maksymalnej wysokości 0,5

Tabela nr 3 "Kategoria projektowa"

3.2 Jacht morski

Zgodnie z przepisami ustawy z dnia 18 sierpnia 2011 r. *o bezpieczeństwie morskim*, statki podlegają inspekcjom bezpieczeństwa przeprowadzanym przez organ inspekcyjny, którym jest dyrektor urzędu morskiego właściwy ze względu na port macierzysty jednostki. Z obowiązku inspekcji bezpieczeństwa zwolnione są jachty rekreacyjne o długości do 15 m (Karta Bezpieczeństwa może być wydana po przeprowadzeniu inspekcji na życzenie armatora). Inspekcje bezpieczeństwa powinny być poprzedzone przeglądem technicznym (art. 25 ust. 1 *ustawy o bezpieczeństwie morskim*) przeprowadzonym przez instytucję klasyfikacyjną upoważnioną przez administrację (tzw. uznana organizacja) lub podmiot upoważniony na podstawie art. 26 ust. 1 ustawy o bezpieczeństwie morskim. W chwili obecnej nadzór techniczny nad jachtami może sprawować Polski Rejestr Statków (PRS), a w odniesieniu do jednostek o długości nie przekraczającej 15 m także PZŻ (armator może wybrać klasyfikatora). 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.

Wymagania bezpieczeństwa w odniesieniu do stanu technicznego są określone w przepisach rozporządzenia Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 28 lutego 2012 r. *w sprawie bezpiecznego uprawiania żeglugi przez jachty morskie* oraz w przepisach podmiotów sprawujących ten nadzór (na podstawie przepisów rozporządzenia Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 5 września 2014 r. *w sprawie wymagań w zakresie budowy statku, jego stałych urządzeń i wyposażenia dla statków nieobjętych umowami międzynarodowymi*). Po pozytywnie zakończonym przeglądzie technicznym instytucja dokonująca przeglądu wystawia dokument: PRS – Świadectwo klasy jachtu, PZŻ – Orzeczenie zdolności żeglugowej. Z tym dokumentem armator zgłasza się do inspekcji w UM. Podczas inspekcji jacht sprawdzany jest pod kątem bezpieczeństwa żeglugi, a w szczególności wyposażenia. Obowiązkowe wyposażenie w zależności od długości jachtu i rejonu pływania określają załączniki rozporządzenia Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 28 lutego 2012 r. *w sprawie bezpiecznego uprawiania żeglugi przez jachty morskie*. Częstotliwość przeprowadzania inspekcji określa rozporządzenie Ministra Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej z dnia 12 sierpnia 2016 r. *w sprawie inspekcji jachtów morskich, instrukcji bezpieczeństwa jachtu morskiego i wzoru karty bezpieczeństwa jachtu morskiego*. Jachty komercyjne podlegają inspekcjom rocznym. KB jest wydawana na 5 lat i co roku potwierdzana. W KB dyrektor UM

określa również minimalny skład i kwalifikacje załogi. Jachty rekreacyjne o długości 15 m i powyżej podlegają inspekcjom pośrednim, pomiędzy 2 a 3 rokiem daty ważności KB. KB jest wydawana na 5 lat i potwierdzana w połowie okresu ważności (zob. tabelę dot. częstotliwości przeprowadzania inspekcji poniżej).

Za każdym razem, kiedy zachodzą zmiany mogące mieć wpływ na bezpieczeństwo żeglugi np. wypadek polegający na wejściu na mieliznę, przebudowa kadłuba, wymiana instalacji elektrycznej, jacht powinien być poddany ponownemu przeglądowi i inspekcji.

Jachty rekreacyjne o długości do 15 m nie podlegają obowiązkowi przeglądów technicznych i inspekcji bezpieczeństwa. Jednostki takie mogą być poddane inspekcji i mieć wydane dokumenty bezpieczeństwa na życzenie armatora. Jest to rozwiązanie rekomendowane przez MGiMiŻŚ, ponieważ nadzór techniczny instytucji klasyfikacyjnej oraz inspekcje w celu wydania lub potwierdzenia ważności Karty Bezpieczeństwa są czynnikami znacząco zwiększającymi poziom bezpieczeństwa. Należy jednak pamiętać, że jeśli jednostka dobrowolnie poddaje się inspekcji i ma wydane dokumenty bezpieczeństwa, musi spełniać wszystkie wymagania i od tej chwili są one dla niej obowiązkowe, a nie tylko zalecane.

3.2.1. Instrukcja bezpieczeństwa jachtu rekreacyjnego

Armator jachtu rekreacyjnego o długości do 24 m, jako odpowiedzialny za bezpieczną eksploatację jednostki, może zmniejszyć częstotliwość inspekcji bezpieczeństwa przeprowadzanych przez inspektorów urzędu morskiego jeśli opracuje instrukcję bezpieczeństwa jachtu, w której zidentyfikuje podstawowe ryzyka związane z uprawianą żeglugą. Jest to rozwiązanie dobrowolne i przyjęte z myślą m.in. o jachtach eksploatowanych za granicą, umożliwiające zmniejszenie kosztów inspekcji, które w takich przypadkach są znaczne w związku z koniecznością pokrycia kosztów podróży inspektorów.

Instrukcja powinna zawierać informacje dotyczące rodzajów uprawianej na jednostce żeglugi oraz opisywać związane z nimi ryzyka. Chodzi zatem o dokument napisany po analizie ryzyka, jakie wiąże się z danym typem eksploatacji oraz podjętymi przez armatora działaniami mającymi na celu zmniejszenie tego ryzyka do akceptowanego poziomu. Będą to rozwiązania indywidualnie dopasowane przez armatora, inne w przypadku różnych jednostek, np. wyposażenie, wprowadzenie specjalnej procedury czy dodatkowe przeszkolenie członków załogi, biorąc pod uwagę, jak armator korzysta z jachtu (w jakich rejonach, w jakich warunkach pogodowych, jaka jest typowa długość rejsów, z jak liczną i jak wykwalifikowaną załogą, jakie są właściwości konstrukcyjne jednostki, itp.).

Armator powinien również wprowadzić system monitorowania stanu technicznego jachtu i jego wyposażenia. Jachty eksploatowane w oparciu o instrukcję bezpieczeństwa nie mają obowiązku okresowego potwierdzania ważności karty bezpieczeństwa, a zatem podlegają inspekcjom raz na 5 lat. Armator samodzielnie dba i weryfikuje należyte utrzymanie jachtu, a do UM przesyła jedynie coroczną informację o stanie jachtu wskazując elementy, jakie zostały sprawdzone, naprawione lub wymienione, oraz czynności kontrolne i konserwacyjne, które podjął podczas weryfikacji stanu jachtu (np. ustala przegląd stanu jednostki dwa razy do roku w kwietniu i październiku, przygotowuje listę elementów, które powinny być sprawdzone i czynności, które powinny być wykonane (lista kontrolna), takich jak np.: ocena stanu olinowania stałego, sterociągów, konserwacja pokładu, wymiana filtrów powietrza itp. i listę tych czynności opatrzoną krótką uwagą (np. sprawdzono, stan bardzo dobry, sprawdzono i wymieniono) przesyła do UM).

Wytyczne dotyczące opracowywania i stosowania instrukcji bezpieczeństwa oraz elementy, jakie powinna ona zawierać określono w załączniku nr 1 do rozporządzenia Ministra Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej z dnia 12 sierpnia 2016 r. w sprawie inspekcji jachtów morskich, instrukcji bezpieczeństwa jachtu morskiego i wzoru karty bezpieczeństwa jachtu morskiego.

rodzaj jachtu/inspekcji	rekreacyjny, l<15 m	rekreacyjny, l≥15 m	komercyjny
wstępna (w celu wydania KB po raz pierwszy)	na życzenie	tak	tak
roczna (od 3 msc. przed do 3 msc. po dacie ważności KB)	nie	nie	tak
pośrednia (dla jachtów rekreacyjnych: 2 lata i 3 msc. do 2 lat i 9 msc po dacie ważności KB, dla komercyjnych: 2 lub 3 inspekcja roczna traktowana jest jako pośrednia)	na życzenie	tak	tak
odnowieniowa (co 5 lat)	na życzenie	tak	tak
doraźna	tak, w razie zaistnienia okoliczności dla jej przeprowadzenia, jeśli jacht ma wydaną KB	tak, w razie zaistnienia okoliczności dla jej przeprowadzenia	tak, w razie zaistnienia okoliczności dla jej przeprowadzenia

Tabela nr 4 "Inspekcje jachtu morskiego"

Jak zgłosić jacht do inspekcji?

Skontaktuj się z UM właściwym ze względu na położenie portu polskiego, w którym znajduje się jednostka lub port macierzysty jednostki w przypadku postoju w porcie zagranicznym. Wszystkie informacje możesz znaleźć na stronach internetowych: www.umgdy.gov.pl, www.umsl.gov.pl, www.ums.gov.pl

3.3 Jachty śródlądowe

Jachty śródlądowe wyposażone w silnik o mocy równej lub przekraczającej 75 kW (ok. 102 KM), podlegają obowiązkowi przeglądów technicznych, które przeprowadzają upoważnione w tym celu podmioty. Dane podmiotów upoważnionych przez danego dyrektora urzędu żeglugi śródlądowej można znaleźć na stronach internetowych UŻŚ. Podczas przeglądu technicznego sprawdzane jest również wyposażenie jednostki określone w rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia 5 listopada 2010 r. w sprawie wymagań technicznych i wyposażenia statków żeglugi śródlądowej oraz upoważniania podmiotów do wykonywania przeglądów technicznych statków. Z dokumentem potwierdzającym pozytywny wynik przeglądu technicznego armator powinien zgłosić się do Urzędu Żeglugi Śródlądowej (UŻŚ) w celu wystawienia dokumentu bezpieczeństwa statku, czyli uproszczonego świadectwa zdolności żeglugowej.

PRZEGLĄDY TECHNICZNE	jachty morskie	uwagi	Jachty śródlądowe	uwagi
kogo dotyczy obowiązek	wszystkich jachtów z wyjątkiem jachtów rekreacyjnych o długości do 15 m		wszystkich jachtów z wyjątkiem jachtów bez napędu mechanicznego lub o napędzie mechanicznym o mocy silników do 75 kW	

podstawa prawna	1. ustawa o bezpieczeństwie morskim art. 25 i 26 2. rozporządzenie Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej w sprawie podmiotów upoważnionych do wykonywania przeglądów technicznych jachtów morskich o długości do 15 m 3. rozporządzenie Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 28 lutego 2012 r. w sprawie bezpiecznego uprawiania żeglugi przez jachty morskie 4. rozporządzenie Ministra Infrastruktury i Rozwoju w sprawie upoważniania uznanej organizacji do wykonywania zadań administracji morskiej 5. rozporządzenie Ministra Infrastruktury i Rozwoju w sprawie wymagań w zakresie budowy statku, jego stałych urządzeń i wyposażenia dla statków nieobjętych umowami międzynarodowymi		1. ustawa o żegludze śródlądowej art. 27, 28, 34j 2. rozporządzenie Ministra Infrastruktury w sprawie wymagań technicznych i wyposażenia statków żeglugi śródlądowej oraz upoważniania podmiotów do wykonywania przeglądów technicznych statków	
wydawany dokument	PZŻ: Orzeczenie zdolności żeglugowej PRS: Świadectwo klasy jachtu		dokument potwierdzający pozytywny wynik przeglądu technicznego przeprowadzonego przez podmiot upoważniony, np. certyfikat, orzeczenie techniczne	
INSPEKCJE BEZPIECZEŃSTWA	Jachty morskie	uwagi	Jachty śródlądowe	uwagi
kogo dotyczy obowiązek	wyłączenia: jachty rekreacyjne o długości do 15 m		dokument bezpieczeństwa jest wystawiany na podstawie przeglądu technicznego	
podstawa prawna	1. Ustawa o bezpieczeństwie morskim art. 18,19, 20, 22a, 23 2. rozporządzenie Ministra Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej w sprawie inspekcji jachtów morskich, instrukcji bezpieczeństwa jachtu morskiego i wzoru karty bezpieczeństwa jachtu morskiego 3. rozporządzenie Ministra Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej w sprawie zwolnienia jachtu morskiego z wymagań w zakresie wyposażenia i konstrukcji lub zastosowania środków równoważnych 4. rozporządzenie Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej w sprawie bezpiecznego uprawiania żeglugi przez jachty morskie		1. Ustawa o żegludze śródlądowej, art. 34j ust. 4 i art. 34k 2. Rozporządzenie Ministra Infrastruktury w sprawie świadectw zdolności żeglugowej	
dokument	UM: Karta Bezpieczeństwa		UŻŚ: uproszczone świadectwo zdolności żeglugowej	

Tabela nr 5 "Przeglądy techniczne i inspekcje bezpieczeństwa"

4. Kwalifikacje żeglarskie

Sprawy związane z kwalifikacjami żeglarskimi reguluje ustawa z dnia 21 grudnia 2000 r. o żegludze śródlądowej oraz rozporządzenie Ministra Sportu i Turystyki z dnia 9 kwietnia 2013 r. w sprawie uprawiania turystyki wodnej. Zgodnie z art. 2 ww. ustawy, w sprawach kwalifikacji załóg przepisy ustawy stosuje się także na wodach morskich, z uwzględnieniem odrębnych przepisów (patrz art. 62 ust. 3 ustawy o bezpieczeństwie morskim). Właściwym w tym zakresie jest Minister Sportu i Turystyki.

Dokumenty potwierdzające kwalifikacje, czyli patenty żeglarskie i motorowodne wydają PZŻ i PZMWiNW. (zob. w tabeli poniżej)

Zgodnie z art. 37a ust. 6 ustawy o żegludze śródlądowej, osoba, która uzyskała certyfikat żeglarski lub motorowodny za granicą (uprawnienia uznane przez administrację danego państwa), może uprawiać żeglarstwo na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej, w zakresie posiadanych uprawnień potwierdzonych stosownym dokumentem (czyli może prowadzić takie jednostki i na takich akwenach, jak przewiduje to posiadany przez daną osobę dokument).

stopień	wymagania	uprawnienia
żeglarz jachtowy	ukończone 14 lat zdany egzamin	prowadzenie jachtów żaglowych, które mogą być wyposażone w pomocniczy napęd mechaniczny po wodach śródlądowych bez ograniczeń oraz prowadzenie jachtów żaglowych o długości do 12 m na morzu po morskich wodach wewnętrznych a na pozostałych wodach morskich do 2 Mm od brzegu, w porze dziennej
jachtowy sternik morski	ukończone 18 lat zdany egzamin staż morski 200 h w co najmniej 2 rejsach	prowadzenie jachtów żaglowych po wodach śródlądowych bez ograniczeń i jachtów o długości kadłuba do 18 m po wodach morskich
kapitan jachtowy	patent jachtowego sternika morskiego, staż morski 1200 h (w co najmniej 6 rejsach, min. 400 h samodzielnego prowadzenia jachtu o długości kadłuba powyżej 7,5 m oraz min. 100 h na wodach pływowych z zawinięciem do co najmniej 2 portów oraz min. 1 rejs powyżej 100 h na jachcie o długości powyżej 20 m)	prowadzenie jachtów żaglowych bez ograniczeń po wodach śródlądowych i morskich Osoby posiadające patent kapitana jachtowego oraz jachtowego sternika morskiego posiadają odpowiednio uprawnienia do uprawiania turystyki wodnej na jachtach motorowych odpowiadające patentowi kapitana motorowodnego oraz motorowodnego sternika morskiego.
sternik motorowodny	ukończone 14 lat zdany egzamin	prowadzenie jachtów motorowych po wodach śródlądowych oraz po morskich wodach wewnętrznych oraz pozostałych wodach morskich 2 Mm od brzegu, w porze dziennej osoby, które nie ukończyły 16 lat mogą pływać na jachtach z silnikami o mocy do 60 kW
motorowodny sternik morski	ukończone 18 lat, zdany egzamin, staż morski 200 h w co najmniej 2 rejsach	prowadzenie jachtów motorowych na wodach śródlądowych bez ograniczeń, prowadzenie jachtów motorowych o długości kadłuba do 18 m na wodach morskich
kapitan motorowodny	patent motorowodnego sternika morskiego, staż morski 1200 h (w co najmniej 6 rejsach, min. 400 h samodzielnego prowadzenia jachtu o długości kadłuba powyżej 7,5 m oraz min. 100 h na wodach pływowych z zawinięciem do co najmniej 2 portów oraz min. 1 rejs powyżej 100 h na jachcie o długości powyżej 20 m)	prowadzenie jachtów motorowych bez ograniczeń po wodach śródlądowych i morskich Osoby posiadające patent kapitana motorowodnego oraz motorowodnego sternika morskiego posiadają odpowiednio uprawnienia do uprawiania turystyki wodnej odpowiadające patentowi kapitana jachtowego oraz jachtowego sternika morskiego, jeżeli posiadają co najmniej patent żeglarza jachtowego.
mechanik motorowodny	patent motorowodny staż 400 h przy obsłudze siłowni o mocy co najmniej 147,2 kW, w tym co najmniej 100 h przy obsłudze siłowni o mocy większej niż 441 kW; zdany egzamin	pełnienie funkcji kierownika maszyn na jachtach motorowych

Tabela nr 6 "Patenty żeglarskie i motorowodne"

4.1 Jachty morskie

Wymagania w zakresie kwalifikacji żeglarskich różnią się dla jachtów rekreacyjnych, jachtów komercyjnych odpłatnie udostępnianych bez załogi (w czarterze) oraz pozostałych jachtów komercyjnych. Aby prowadzić jachty rekreacyjne oraz jachty komercyjne odpłatnie udostępniane bez załogi (wyczarterowane bez załogi) wystarczy posiadać uprawnienia sportowe, co zostało potwierdzone w art. 62 ust. 3 ustawy z dnia 18 sierpnia 2011 r o *bezpieczeństwie morskim*. Minimalny skład i kwalifikacje załogi określa dyrektor UM w Karcie Bezpieczeństwa.

Prowadzący jachty komercyjne inne niż wyczarterowane bez załogi powinni posiadać co najmniej uprawnienia:

1) sportowe (patent żeglarski lub motorowodny) uzupełnione o podstawowe przeszkolenie zgodnie z Konwencją STCW (4 kursy: Indywidualnych technik ratunkowych (ITR), Ochrony przeciwpożarowej stopnia podstawowego, Elementarnych zasad udzielania pierwszej pomocy medycznej Bezpieczeństwa własnego i odpowiedzialności wspólnej),

2) lub zawodowe STCW (zgodnie z art.69 ust. 1 pkt. 2 ustawy o bezpieczeństwie morskim).

Członek załogi jachtu komercyjnego powinien posiadać patent lub Świadectwo przeszkolenia (np. Przeszkolenie w zakresie indywidualnych technik ratunkowych (ITR) lub Zintegrowany kurs bezpieczeństwa (Basic Safety Training) zgodnie z STCW)). Ustawa z dnia 18 sierpnia 2011 r. o bezpieczeństwie morskim zawiera delegację do wydania rozporządzenia określającego również zawodowe kwalifikacje żeglarskie (jako odrębna, dodatkowa ścieżka rozwoju zawodowego dla żeglarzy zatrudnionych na jachtach komercyjnych).

4.2 Jachty śródlądowe

Na jachtach śródlądowych patent żeglarski lub motorowodny powinien posiadać prowadzący jednostkę. Osoba prowadząca ponosi odpowiedzialność za jacht i wszystkie osoby na pokładzie.

KWALIFIKACJE	Jachty morskie	uwagi	Jachty śródlądowe	uwagi
wymóg	bez dokumentu potwierdzającego kwalifikacje można prowadzić jachty rekreacyjne oraz jachty komercyjne odpłatnie udostępniane bez załogi o długości kadłuba do 7,5 m lub o mocy silników do 10kW; prowadzący jachty rekreacyjne o długości większej niż 7,5 m lub o mocy silników przekraczającej 10 kW musi posiadać patent żeglarski załoga jachtów komercyjnych (z wyjątkiem jachtów odpłatnie udostępnianych bez załogi) powinna posiadać patenty żeglarskie uzupełnione o przeszkolenia zgodnie z Konwencją STCW lub zawodowe kwalifikacje żeglarskie	aby prowadzić jachty komercyjne odpłatnie udostępniane bez załogi, czyli czarterowane, nie trzeba spełnić dodatkowych wymogów, innych niż dla prowadzenia jachtów rekreacyjnych	bez dokumentu potwierdzającego kwalifikacje można prowadzić jachty o długości kadłuba do 7,5 m lub o mocy silnika do 10 kW oraz tzw. hausboty (jachty motorowe o mocy silnika do 75 kW i o długości kadłuba do 13 m, których prędkość maksymalna ograniczona jest konstrukcyjnie do 15 km/h), prowadzący pozostałe jednostki powinien posiadać patent żeglarski lub motorowodny	zgodnie z art. 37a ust. 6 ustawy o żegludze śródlądowej, osoba, która uzyskała patent w innym państwie, może uprawiać żeglarstwo na terytorium RP w zakresie posiadanych uprawnień osoby nieposiadające uprawnień, chcąc prowadzić tzw. hausboty, które są przeznaczone do najmu powinny posiadać zaświadczenie o ukończeniu szkolenia z zakresu bezpieczeństwa na wodzie przeprowadzonego przez armatora jachtu
podstawa prawna	1. ustawa o bezpieczeństwie morskim, art. 62 ust. 3, 69, 70, 86 2. rozporządzenie Ministra Sportu i Turystyki w sprawie uprawiania turystyki wodnej		1. ustawa o żegludze śródlądowej, art. 37a 2. rozporządzenie Ministra Sportu i Turystyki w sprawie uprawiania turystyki wodnej 3. rozporządzenie Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Wodnej w sprawie szkolenia z zakresu bezpieczeństwa na wodzie	

dokument	jachty rekreacyjne: patenty żeglarskie lub motorowodne; jachty komercyjne: patenty żeglarskie lub motorowodne, świadectwa przeszkolenia zgodnie z konwencją STCW lub kwalifikacje zawodowe STCW lub kwalifikacje zawodowe żeglarskie		patenty żeglarskie: żeglarz jachtowy, jachtowy sternik morski, kapitan jachtowy lub motorowodny; motorowodny sternik morski, kapitan motorowodny	
skład załogi statku	określa dyrektor UM w Karcie Bezpieczeństwa		określa dyrektor UŻŚ w uproszczonym świadectwie zdolności żeglugowej	
inne wymogi	świadectwa operatora urządzeń radiowych zgodnie z rozporządzeniem Ministra Administracji i Cyfryzacji w sprawie świadectw operatora urządzeń radiowych dla obsługi radiostacji jachtowej w systemie GMDSS (co najmniej: LRC - świadectwo operatora łączności dalekiego zasięgu, SRC - świadectwo operatora łączności bliskiego zasięgu, świadectwo operatora radiotelefonisty VHF, lub: GOC - świadectwo ogólne operatora (GMDSS) ROC - świadectwo ograniczone operatora (GMDSS))			

Tabela nr 7 "Kwalifikacje żeglarskie"

5. Ubezpieczenia jachtowe

Zgodnie z art. 110 ust. 3 ustawy z dnia 18 sierpnia 2011 r. o *bezpieczeństwie morskim*, armator lub kapitan komercyjnego jachtu morskiego, za wyjątkiem jachtu udostępnianego bez załogi, jest obowiązany posiadać ubezpieczenie odpowiedzialności cywilnej prowadzącego jacht (OC) oraz ubezpieczenie następstw nieszczęśliwych wypadków obejmujące wszystkie osoby znajdujące się na jachcie (NNW). OC armatora w związku z eksploatacją jachtu, stanowi ochronę w przypadku szkód wyrządzonych osobom trzecim w związku z eksploatacją jachtu (np. w przypadku kolizji, uszkodzenia nabrzeża), natomiast nie obejmuje szkód poniesionych przez kapitana, załogę i pasażerów. Prawo nie określa minimalnej sumy gwarancyjnej, jednakże wybierając ubezpieczenie powinniśmy przeanalizować ofertę pod kątem wysokości szkody, którą można wyrządzić eksploatując jacht. Minimalna suma gwarancyjna określa górną granicę odpowiedzialności ubezpieczyciela. Jeśli wysokość szkody przekroczy minimalną sumę gwarancyjną, różnicę będzie musiał wypłacić podmiot, który wyrządził szkodę i – zgodnie z prawem - jest odpowiedzialny za jej naprawienie.

Przedmiotem ubezpieczenia NNW, jest życie i zdrowie. Uprawnienie do świadczenia powstaje w przypadku doznania przez osobę ubezpieconą nieszczęśliwego wypadku powodującego skutki określone w warunkach ubezpieczenia. Polisa ubezpieczenia od następstw nieszczęśliwych wypadków powinna zostać zawarta dla wszystkich osób na pokładzie jachtu: kapitana, załogi i pasażerów. Również w tym wypadku prawo nie określa minimalnej sumy gwarancyjnej, pamiętajmy jednak, że minimalna suma gwarancyjna określa górną granicę odpowiedzialności ubezpieczyciela, a tym samym górną wysokość świadczenia wypłacanego w razie wypadku.

Zgodnie z art. 182 § 1 *Kodeksu Morskiego*, przewoźnik, który podejmuje się przewozu pasażera statkiem o polskiej przynależności, obowiązany jest posiadać ubezpieczenie od odpowiedzialności za szkody na osobie lub w mieniu pasażera do wysokości sum określonych przy zastosowaniu granic

odpowiedzialności przewoźnika przewidzianych w art. 7 i art. 8 Konwencji ateńskiej. W tym wypadku prawo określa sumy gwarancyjne, które wynoszą 46.666 SDR w odniesieniu do osoby pasażera i 833 SDR w odniesieniu do bagażu.

Inne ubezpieczenia jachtowe możliwe do wykupienia w pakiecie (casco jachtu, ubezpieczenie rzeczy osobistych załogi, ubezpieczenia podrózne obejmujące koszty leczenia za granicą) oraz ubezpieczenia jachtów rekreacyjnych, komercyjnych - przeznaczonych do charteru oraz jachtów śródlądowych, są ubezpieczeniami dobrowolnymi. Zakres ubezpieczeń dobrowolnych może się różnić, zatem przed zawarciem umowy ubezpieczenia należy zapoznać się z warunkami ubezpieczenia.

W razie wątpliwości, co oferty podmiotu oferującego polisę, możesz zajrzeć na stronę Komisji Nadzoru Finansowego (KNF), aby sprawdzić, czy dany zakład ubezpieczeń może prowadzić działalność na terenie Polski i w jakich grupach ubezpieczeń (Dział II, grupa 6: Ubezpieczenia żegluga morskiej i statków żegluga śródlądowej, grupa 12: ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej za żeglugę morską i śródlądową).

http://www.knf.gov.pl/dla_rynk/PODMIOTY_rynk/Podmioty_rynk_ubezpieceniowego/Dzial_II_pozostale_ubezpieczenia/dzial2.html

rodzaj ubezpieczenia	zakres	obowiązkowe/dobrowolne
OC armatora w związku z eksploatacją jachtu (zgodnie z art. 110 ust. 3 ustawy o bezpieczeństwie morskim)	Chroni ubezpieczonego przed finansowymi konsekwencjami szkód, za które ponosi odpowiedzialność, w związku z posiadaniem lub eksploatacją jachtu, wyrządzonych osobom trzecim. Nie obejmuje szkód wyrządzonych załozde i pasażerom.	obowiązkowe dla jachtów komercyjnych (morskich), za wyjątkiem jachtów komercyjnych odpłatnie udostępnianych bez załogi
NNW osób na pokładzie (kapitana, załogi i pasażerów)	Zapewnia ubezpieczonemu wypłatę określonego świadczenia w razie uszkodzenia ciała, rozstroju zdrowia na skutek nieszczęśliwego wypadku, a w przypadku jego śmierci – wypłatę świadczenia wskazanej osobie.	obowiązkowe dla jachtów komercyjnych (morskich) za wyjątkiem jachtów komercyjnych odpłatnie udostępnianych bez załogi,
OC armatora w związku z przewozem pasażerów (nie więcej niż 12, zgodnie z art. 182 Kodeksu morskiego)	Ubezpieczenie obejmuje odpowiedzialność armatora wchodzącego w rolę przewoźnika morskiego z umów przewozu pasażerów.	obowiązkowe dla jachtów, na których odbywa się odpłatny przewóz osób (na podstawie umowy ustnej lub pisemnej)
casco jachtu	Pokrywa szkody wyrządzone w jachcie związane z ryzykami żegluga np. jego zatonięcie, szkody częściowe, czy szkody doznane przez jacht w wyniku kolizji z inną jednostką.	dobrowolne
rzeczy osobistych załogi	Zapewnia odszkodowanie, jeśli przedmioty codziennego użytku uczestników rejsu ulegną uszkodzeniu, zniszczeniu lub utracie.	dobrowolne
podrózne	Może obejmować: • pokrycie kosztów leczenia za granicą i repatriacji, • pomoc assistance w razie kłopotów ze zdrowiem lub w razie wypadku, • wypłatę odszkodowania w razie trwałego uszczerbku na zdrowiu w nieszczęśliwym wypadku.	dobrowolne

Tabela nr 8 "Ubezpieczenia jachtowe"

6. Kwalifikacje radiooperatorów i pozwolenia radiowe

6.1 Kwalifikacje radiooperatorów

Aby obsługiwać radiostację jachtową należy posiadać odpowiednie uprawnienia: w przypadku radiotelefon UKF - świadectwo operatora łączności bliskiego zasięgu (SRC – short range certificate), a w przypadku radiotelefonu MF/HF – świadectwo operatora łączności dalekiego zasięgu (LRC – long range certificate). Na jednostkach, których radiostacja nie jest wyposażona w przystawkę DSC, wystarczające będzie świadectwo operatora radiotelefonisty VHF.

Można również posiadać wyższe uprawnienia pozwalające na pełnienie obowiązków w zakresie obsługi radiostacji statkowej na statkach, które powinny być w nią wyposażone zgodnie z Konwencją SOLAS (GOC - świadectwo ogólne operatora (GMDSS), ROC - świadectwo ograniczone operatora (GMDSS)).

Wymagania w tym zakresie określa rozporządzenie Ministra Administracji i Cyfryzacji z dnia 16 stycznia 2015 r. w sprawie świadectw operatora urządzeń radiowych.

6.2 Pozwolenia radiowe i inne wymagania w odniesieniu do urządzeń łączności

Twoje urządzenia radiowe muszą być zarejestrowane, żeby służby ratownicze mogły szybko potwierdzić wezwanie pomocy i podjąć niezbędne działania. Jednostce wyposażonej w radiostację nadaje się niepowtarzalny sygnał rozpoznawczy (Call sign) składający się z liter i cyfr. Jeśli radiostacja jest wyposażona w przystawkę DSC, zostanie jej również nadany nr MMSI, który pozwoli zidentyfikować jacht, w razie wezwania pomocy za jej pomocą.

Zarejestruj również morski nadajnik sygnału niebezpieczeństwa (EPIRB) lub osobisty nadajnik sygnału niebezpieczeństwa (PLB).

Jak uzyskać pozwolenie radiowe na używanie urządzeń nadawczych lub nadawczo-odbiorczych w służbie radiokomunikacyjnej morskiej i żegludze śródlądowej można przeczytać na stronie UKE: <https://www.uk.gov.pl/pozwolenia-morskie-i-zezlugi-srodladowej-4268>

W przypadku nadajników EPIRB i PLB, oprócz uzyskania pozwolenia radiowego (UKE), musisz je również zarejestrować w Urzędzie Lotnictwa Cywilnego (ULC).

Rejestracja nadajników EPIRB i PLB w ULC jest bezpłatna.

Jeśli kupiłeś swój nadajnik EPIRB lub PLB w innym kraju, a zamierzasz używać go w Polsce, zwróć uwagę na to, aby nadajnik został zakodowany zgodnie z protokołami kodowania stosowanymi w Polsce.

Jeśli odkupiłeś swój jacht od zagranicznego właściciela wraz z nadajnikami EPIRB lub PLB, upewnij się, że nadajniki zostały wyrejestrowane przez poprzedniego właściciela, z jego krajowego rejestru, przekoduj je – zgodnie z protokołami kodowania stosowanymi w Polsce – i zarejestruj w ULC.

Informację na temat rejestracji nadajników EPIRB i PLB możesz znaleźć tutaj:

<http://www.ulc.gov.pl/pl/zezluga-powietrzna/poszukiwanie-i-ratownictwo/rejestracja-beaconow-406mhz>

Pamiętaj, służby ratownicze odbierają bardzo wiele fałszywych alarmów. Zarejestruj swój sprzęt, w tym nadajniki EPIRB i PLB oraz aktualizuj dane kontaktowe, aby nikt nie tracił czasu na sprawdzenie, co się dzieje, gdy Ty będziesz oczekiwał na pomoc.

Informacje na temat konieczności corocznego testowania EPIRB możesz znaleźć tu:

<http://www.ulc.gov.pl/pl/technika-lotnicza/certyfikacja-wyrobow-lotniczych?task=view&id=83>

6.3 System automatycznej identyfikacji (AIS)

Urządzenia AIS nie są wymagane na jachtach o pojemności brutto mniejszej niż 300, ale warto rozważyć doposażenie jednostki w tym zakresie. Możesz wybrać uproszczoną wersję urządzenia, przeznaczoną dla jednostek, które nie mają obowiązku wyposażenia zgodnie z Konwencją SOLAS. Upewnij się, że wprowadziłeś aktualne i poprawne dane (takie jak nazwa jednostki, nr MMSI). Używając AIS staniesz się znacznie lepiej widoczny dla dużych statków obowiązkowo wyposażonych w AIS (unikanie kolizji) oraz służb ratowniczych. Będziesz także odbierał sygnały innych jednostek, co umożliwi Ci ich identyfikację, ocenę parametrów ruchu i ułatwi prowadzenie nawigacji w szczególności, jeśli Twoja jednostka nie jest wyposażona w radar.

7. Oznakowanie akwenów i prawo drogi

7.1 Akweny morskie

Prawo drogi

Prawo drogi oraz oznakowanie jednostek (światła i oznakowanie dzienne) na wodach morskich reguluje *Konwencja w sprawie międzynarodowych przepisów o zapobieganiu zderzeniom na morzu z 1972 roku*, sporządzona w Londynie dnia 20 października 1972 r. (COLREG).

Przed rejsem upewnij się, że pamiętasz te zasady. Przed wejściem do każdego portu upewnij się, czy przepisy portowe nie zawierają specyficznych uregulowań dotyczących ruchu jednostek na wodach portowych.

Oznakowanie nawigacyjne

Oznakowanie polskich obszarów morskich (zgodne z Systemem IALA) jest opisane w rozporządzeniu Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 4 grudnia 2012 r. *w sprawie oznakowania nawigacyjnego polskich obszarów morskich* (Dz. U. z 2013 r. poz. 57)

Publikacje nautyczne

Zadania Państwowej Morskiej Służby Hydrograficznej wykonuje Biuro Hydrograficzne Marynarki Wojennej (BHMW). BHMW wydaje mapy (papierowe i elektroniczne) i pomoce nawigacyjne (locje, spisy świateł, spisy radiostacji nautycznych) polskich obszarów morskich oraz Wiadomości Żeglarskie zawierające informacje o poprawkach do tych wydawnictw i ostrzeżeniach nawigacyjnych. Każdy jacht musi być wyposażony w aktualne mapy nawigacyjne i publikacje na planowaną podróż.

Na stronach internetowych BHMW znajdziesz informacje o obowiązujących ostrzeżeniach nawigacyjnych (np. że dany akwen jest zamknięty dla żeglugi, bo trwają ćwiczenia wojskowe lub że pława podejściowa nie świeci): <http://www.bhmw.mw.mil.pl/index.php?akcja=ostrzezenia>

7.2 Akweny śródlądowe

Znaki żeglugowe, oznakowanie jednostek (światła i oznakowanie dzienne) oraz prawo drogi zostały określone w rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia 28 kwietnia 2003 r. w sprawie przepisów żeglugowych na śródlądowych drogach wodnych (zgodnie z CEVNI – European Code for Inland Waterways) oraz w przepisach prawa miejscowego wydawanych w drodze zarządzenia przez właściwych miejscowo (dla poszczególnych odcinków śródlądowych dróg wodnych) dyrektorów urzędów żeglugi śródlądowej. Dodatkowo obowiązuje Rozporządzenie Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 8 listopada 2013 r. w sprawie bezpieczeństwa przy uprawianiu turystyki wodnej.

Informatory nawigacyjne oraz komunikaty nawigacyjne (np. z informacją że dany akwen jest zamknięty dla żeglugi, śluza jest nieczynna, występują utrudnienia itp.) znajdziesz na stronach internetowych Regionalnych Zarządów Gospodarki Wodnej właściwych dla odcinka drogi wodnej, np. tu: <https://warszawa.rzgw.gov.pl/nasza-dzialalnosc/szlaki-zeglowne/komunikaty-nawigacyjne>

Informacje o stanach wód polskich rzek znajdziesz na stronie: <http://pogodynka.pl/hydro/rzeki/>

8. Organy administracji i system prawa miejscowego

Wody morskie

Organami administracji morskiej są:

- 1) minister właściwy do spraw gospodarki morskiej - jako naczelny organ administracji morskiej (Minister Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej);
- 2) dyrektorzy urzędów morskich - jako terenowe organy administracji morskiej (3 urzędy morskie w Gdyni, Słupsku i Szczecinie).

W skład urzędu morskiego wchodzi w szczególności kapitanaty i bosmanaty portów - przy pomocy których dyrektor urzędu morskiego wykonuje swoje kompetencje w portach i przystaniach morskich. W kapitanacie/bosmanacie zawsze można uzyskać aktualne informacje o obowiązujących ostrzeżeniach nawigacyjnych i prognozie pogody.

Dyrektorzy urzędów morskich mogą wydawać przepisy prawa lokalnego w zarządzeniach i zarządzeniach porządkowych (np. przepisy portowe).

Przepisy portowe określają między innymi:

- zasady prowadzenia nasłuchu radiowego i zgłaszania się jachtu przy wejściu/wyjściu z portu oraz sposoby komunikowania się z służbą dyżurną (kanał roboczy UKF, nr. telefonu, adres mailowy),
- dopuszczalne prędkości wewnątrz portu i ew. możliwość wejścia tylko na żaglach,
- zasady zdawania ścieków i śmieci,
- sposoby przekazywania informacji o celu podróży i liczbie osób na burcie (jeśli istnieje taki wymóg).

Wody śródlądowe

1. Organami administracji żeglugi śródlądowej są:

- 1) minister właściwy do spraw żeglugi śródlądowej - jako naczelny organ administracji żeglugi śródlądowej (Minister Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej);
- 2) dyrektorzy urzędów żeglugi śródlądowej - jako terenowe organy administracji żeglugi śródlądowej (8 urzędów żeglugi śródlądowej w Bydgoszczy, Gdańsku, Giżycku, Kędzierzynie-Koźlu, Krakowie, Szczecinie, Warszawie oraz Wrocławiu).

9. Bezpieczeństwo

Pamiętaj, żeglarstwo to wspaniały sport, ale powinieneś zadbać o bezpieczeństwo swoje i pozostałych członków załogi. Przestrzegaj przepisów prawa, kieruj się zasadami dobrej praktyki żeglarskiej i zdrowym rozsądkiem, nie lekceważ żywności i nie przeceniaj swoich umiejętności oraz możliwości. Niech to będzie wspomniana z uśmiechem przygoda!

Jeśli masz wątpliwości co do firmy oferującej usługi związane z żeglarstwem, czy jednostki, na której ma się odbywać rejs, możesz skontaktować się z właściwym urzędem morskim, by sprawdzić posiadane informacje.

I. Planuj!

Przygotuj rejs i zaplanuj trasę, zapoznaj się z mapami i locją, sprawdź informacje o trasach żeglugowych i niebezpieczeństwach nawigacyjnych, takich jak wypłyenia, przeszkody podwodne, wiry. Uwzględnij doświadczenie i kwalifikacje załogi, możliwe do przewidzenia niebezpieczeństwa oraz inne czynniki, które mogą mieć wpływ na bezpieczeństwo podróży.

Przygotuj się na trudne sytuacje takie jak pogorszenie warunków pogodowych, awarie sprzętu czy problemy zdrowotne członków załogi. Sprawdź na mapach, gdzie możesz szukać schronienia oraz z kim i jak się kontaktować, kiedy potrzebna będzie pomoc.

Przygotowanie planu podróży jest obowiązkiem zgodnie z Prawidłem 34 rozdziału V Konwencji SOLAS (rozdział V Konwencji SOLAS ma zastosowanie do wszystkich statków we wszystkich podróżach).

Przygotowanie zapewniające bezpieczeństwo żeglugi jest również obowiązkiem kierownika statku na wodach śródlądowych, zgodnie z § 1.02 ust. 8 załącznika do rozporządzenia Ministra Infrastruktury w sprawie przepisów żeglugowych na śródlądowych drogach wodnych.

II. Sprawdź prognozę pogody

Sprawdzaj prognozę pogody oraz ostrzeżenia meteorologiczne na bieżąco. Potwierdź, czy Twój jacht jest przystosowany do danych warunków żeglugi.

III. Przygotuj siebie i jacht

Przed rozpoczęciem żeglugi sprawdź stan techniczny jachtu i jego wyposażenie, w tym środki ratunkowe i środki służące do wzywania pomocy. Zadbaj o odpowiedni ubiór, który zmniejszy ryzyko wychłodzenia.

IV. Noś kamizelkę ratunkową

Pamiętaj, kamizelka ratunkowa może uratować Twoje życie tylko, jeśli ją założysz. Możesz używać kamizelki ratunkowej, pneumatycznych pasów ratunkowych lub środków asekuracyjnych w zależności od sytuacji, warunków i Twoich umiejętności oraz przygotowania.

Indywidualne środki wypornościowe powinny być na stałe noszone przez osoby nie umiejące pływać, a także być używane na małych jednostkach mieczowych (znaczące ryzyko wywrotki), w porze nocnej i w trudnych warunkach atmosferycznych. Pamiętaj, że nie wolno ich nosić pod pokładem.

Ostatnio w Polsce było kilka wypadków śmiertelnych, którym z dużym prawdopodobieństwem można byłoby zapobiec, jeśli ci żeglarze byłiby ubrani w kamizelki ratunkowe. Możesz się o tym przekonać czytając raporty Państwowej Komisji Badania Wypadków Morskich. Nie bądź następnym!

V. Przygotuj załogę

Kapitan jachtu powinien zaznajomić członków załogi i pasażerów ze sposobami wzywania pomocy i podstawowymi procedurami alarmowymi w przypadku zagrożenia na jachcie (wypadnięcia człowieka za burtę (także, jeśli to kapitan wypadnie za burtę!), pożaru, przecieku lub konieczności opuszczenia jachtu) oraz przeszkolić członków załogi i pasażerów w posługiwaniu się środkami

ratunkowymi i środkami bezpieczeństwa, w które jacht jest wyposażony. W szczególności przed rejsem kapitan jachtu powinien przydzielić każdemu uczestnikowi jego indywidualną kamizelkę ratunkową na cały czas rejsu. Powinien dopilnować aby każdy uczestnik dopasował ją do swoich rozmiarów oraz nauczył się ją zakładać i prawidłowo zapinać.

VI. Pozostań w kontakcie

Zadbaj o odpowiednie środki łączności, abyś mógł wezwać pomoc w sytuacji zagrożenia.

Jeśli poczytasz raporty Państwowej Komisji Badania Wypadków Morskich z ostatnich wypadków z udziałem jachtów, zobaczysz jak wiele załóg nie mogło lub nie potrafiło wezwać pomocy ☹ (zob. też rozdział 10. Powiadamianie i alarmowanie w przypadku zagrożenia)

W rejestrze prowadzonym w marinie pozostaw informację dotyczącą planowanego rejonu żeglugi i czasu powrotu.

VII. Kieruj się zasadami dobrej praktyki żeglarskiej i bierz pod uwagę swoje ograniczenia

10. Powiadamianie i alarmowanie w przypadku zagrożenia

Skuteczna łączność w niebezpieczeństwie może uratować życie Tobie i Twojej załodze.

1. Przed rejsem sprawdź, jak skontaktować się ze służbami ratowniczymi na akwenu, na którym będziesz żeglował.
2. Wpisz numery alarmowe do pamięci telefonu komórkowego lub satelitarnego (w innym wypadku wiele czasu upłynie nim informacja zostanie przekazana, a służby ją potwierdzą).
3. Zawsze miej jeden naładowany i opakowany w wodoodporny pokrowiec telefon, przeznaczony tylko do komunikacji w niebezpieczeństwie.
4. Jeśli sytuacja budzi Twój niepokój, ale nie stanowi zagrożenia dla życia i zdrowia i nie ma potrzeby wezwania pomocy – rozważ kontakt ze służbą ratowniczą, by powiadomić o Twojej sytuacji. Sytuacja może rozwinąć się tak, że trudno będzie nawiązać łączność. W wielu wypadkach Służba SAR nie może udzielić właściwej pomocy, gdyż zbyt późno dowiaduje się o groźącym niebezpieczeństwie.
5. W polskich obszarach morskich kontaktuj się ze Służbą SAR:

	Morskie Ratownicze Centrum Koordynacyjne w Gdyni	Morskie Pomocnicze Centrum Koordynacyjne w Świnoujściu
VHF	kanal 16 kanal 11 – łączność operacyjna Służby SAR	kanal 16 kanal 11 – łączność operacyjna Służby SAR
telefon	(+48) 58 621 68 11	(+48) 91 321 49 17
	(+48) 58 620 55 51	(+48) 91 321 59 29
	(+48) 58 661 01 97	
telefon komórkowy	(+48) 505 050 971	(+48) 505 050 969
adres email	polratok.1@sar.gov.pl	polratok.2@sar.gov.pl

Tabela nr 9 "Numery alarmowe SAR"

6. Zadbaj o odpowiednie do planowanego rejsu środki łączności i pamiętaj, że ratownicy muszą znać Twoją pozycję, by udzielić Ci pomocy.

Pamiętaj, że:

- a) przystawka DSC powinna być połączona z odbiornikiem GPS żeby wraz z wezwaniem pomocy służby ratownicze otrzymały informację o Twoim położeniu;
-) radiopławy EPIRB stosowane na jachtach najczęściej nie są wyposażone w odbiornik GPS. W takim wypadku informację o prawdopodobnej pozycji rozbitków (w oparciu o efekt Dopplera) służby ratownicze mogą otrzymać dopiero po półtorej godziny od aktywacji radiopławy;
- c) jeśli to możliwe, zawsze potwierdź wezwanie pomocy (DSC, EPIRB, PLB) na fonii.
7. Żeglując po wodach śródlądowych lub wzdłuż polskiego wybrzeża, będąc w zasięgu telefonii komórkowej, możesz również korzystać z numeru alarmowego 601 100 100 oraz darmowej aplikacji mobilnej RATUNEK: <http://601100100.pl/aplikacja/> lub www.ratunek.eu
8. Możesz skorzystać z numeru alarmowego 112, ale pamiętaj, że wtedy czas podjęcia akcji ratunkowej wydłuży się ze względu na konieczność przekazania Twojego zgłoszenia Służbie SAR.

11. Służby ratownicze, osłona meteorologiczna i łączność

11. 1 Służby ratownicze

Akweny morskie

Zadania poszukiwania i ratowania życia na morzu wykonuje Morska Służba Poszukiwania i Ratownictwa (Służba SAR). Ratowanie życia na morzu jest bezpłatne. Akcje poszukiwawcze i ratownicze koordynuje Morskie Ratownicze Centrum Koordynacyjne (MRCK) z siedzibą w Gdyni lub Morskie Pomocnicze Centrum Koordynacyjne (MPCK) z siedzibą w Świnoujściu.

Szczegółowe informacje o dyslokacji, wyposażeniu i sposobach działania Służby SAR w polskich obszarach morskich znajdziesz tu: www.sar.gov.pl

Zadania związane z udzielaniem porad medycznych drogą radiową (medical radio), w tym wspomaganie radą w zakresie diagnozy oraz wskazanie metod postępowania oraz zabezpieczenia medycznego chorych i rannych na pokładzie statku, wykonuje Morska Służba Asysty Telemedycznej (Służba TMAS). Służba funkcjonuje 24h na dobę.

Dzięki lekarzom Służby TMAS członkowie załóg o polskiej narodowości na statkach na wodach całego świata, członkowie załóg na statkach znajdujących się w polskim rejonie odpowiedzialności SAR oraz ratownicy Służby SAR, mają w razie potrzeby zapewnioną fachową poradę co do sposobu postępowania z osobą chorą lub ranną na pokładzie statku.

Zadania Służby TMAS wykonuje Uniwersyteckie Centrum Medycyny Morskiej i Tropikalnej w Gdyni.
tel. +48 58 699 84 60, +48 58 699 85 78,
e-mail: tmas@ucmmit.gdynia.p

Wody śródlądowe oraz przybrzeżne

Zgodnie z ustawą z dnia 18 sierpnia 2011 r. *o bezpieczeństwie osób przebywających na obszarach wodnych* (Dz. U. z 2016 r. poz. 656) ratownictwem wodnym zajmuje się Wodne Ochotnicze Pogotowie Ratunkowe (WOPR) oraz inne podmioty na podstawie zgody ministra właściwego ds. wewnętrznych.

11.2 Prognozy pogody i ostrzeżenia meteo

Prognozy można czerpać z wielu źródeł, ważne, żebyś dysponował aktualną prognozą pogody na akwen, na którym pływasz.

Ostłonę meteorologiczną, na podstawie umowy z MG MiŻŚ, zapewnia Instytut Meteorologii i Gospodarki Wodnej (IMGW). Informację o prognozie pogody dla polskich obszarów morskich (Bałtyk Południowo – Wschodni i Bałtyk Południowy), polskiej strefy brzegowej oraz ostrzeżeniach o silnym wietrze lub sztormie znajdziesz na ich stronach internetowych:

<http://www.zagle.pogodynka.pl/index.php/morze>

<http://baltyk.pogodynka.pl/>

Na szlaku Wielkich Jezior Mazurskich istnieje system ostrzegania przed niebezpiecznymi zjawiskami atmosferycznymi. System ostrzegania składa się z 17 masztów z umieszczonymi na nich lampami. Lampy błyskają światłem żółtym z dwiema częstotliwościami:

- 40 błysków na minutę oznacza komunikat ostrzegawczy UWAGA - spodziewane burze i wiatr;
- 90 błysków na minutę oznacza komunikat o NIEBEZPIECZEŃSTWIE (bezpośrednim zagrożeniu) spowodowanym już występującym silnym wiatrem lub burzą.

11. 3 Witowo Radio

Za całodobowy nasłuch i prowadzenie korespondencji radiowej w niebezpieczeństwie i dla celów bezpieczeństwa w polskiej strefie odpowiedzialności SAR (zgodnie z postanowieniami Konwencji SOLAS, wprowadzającej w życie Światowy Morski System Łączności Alarmowej i Bezpieczeństwa GMDSS), odpowiedzialny jest Radiowy Ośrodek Odbiorczy w Jarosławcu „Witowo Radio”.

Witowo Radio transmituje prognozy pogody (cztery razy na dobę 03.35, 09.35, 15.35, 21.35) oraz ostrzeżenia meteorologiczne i ostrzeżenia nawigacyjne, w paśmie VHF (wywołanie na kanale 16, transmisja na kanałach 24, 25, 26) oraz na falach średnich 2182 kHz.

12. Uwagi terminologiczne

Akty prawne posługują się różnymi pojęciami, definicjami i kryteriami podziału. Interpretując przepisy dotyczące jachtów obowiązujące w Polsce należy mieć na uwadze, że *ustawa o bezpieczeństwie morskim* oraz rozporządzenia wydane na jej podstawie posługują się pojęciem „jachtu”, wprowadzają podział jachtów na śródlądowe i morskie, a dalej na rekreacyjne (nie używane do prowadzenia działalności komercyjnej, a więc świadczenia różnorodnych usług związanych z turystką i żeglarstwem) i komercyjne – używane do tego rodzaju działalności. Pośród jachtów komercyjnych różnicuje się obowiązki dla jachtów komercyjnych odpłatnie udostępnianych bez załogi, a więc jachtów przeznaczonych do czarteru i pozostałych jachtów komercyjnych, na których mamy do czynienia z „zawodową” załogą reprezentującą armatora. *Kodeks morski* używa pojęcia „statku morskiego używanego wyłącznie do celów sportowych i rekreacyjnych”, natomiast *ustawa o żegludze śródlądowej* używa pojęcia „statku używanego wyłącznie do uprawiania sportu lub rekreacji”, a także pojęcia „uprawiania turystyki wodnej”.

13. Wykaz aktów prawnych

13.1 Jachty morskie

1. Ustawa z dnia 18 września 2001 r. Kodeks Morski (Dz. U. z 2016 r., poz. 66)
2. Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 30 kwietnia 2004 r. w sprawie nadawania i zatwierdzania nazwy statku morskiego (Dz. U. Nr 118, poz. 1237)
3. Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 15 kwietnia 2004 r. w sprawie określenia rodzajów statków stanowiących polską własność niepodlegających obowiązkowi wpisu do rejestru okrętowego (Dz. U. Nr 83, poz. 769)
4. Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 23 grudnia 2004 r. w sprawie polskiego rejestru jachtów (Dz. U. z 2005 r., Nr 6, poz. 43)
5. Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 23 stycznia 2003 r. w sprawie rejestru okrętowego i postępowania rejestrowego (Dz. U. Nr 47, poz. 400)
6. Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 27 kwietnia 2004 r. w sprawie rejestracji statków morskich w urzędach morskich (Dz. U. Nr 102, poz. 1074)
7. Ustawa z dnia 18 sierpnia 2011 r. o bezpieczeństwie morskim (Dz. U. z 2016 r. poz. 281)
8. Rozporządzenie Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 17 stycznia 2012 r. w sprawie podmiotów upoważnionych do wykonywania przeglądów technicznych jachtów morskich o długości do 15 m (Dz. U. poz. 79)
9. Rozporządzenie Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 28 lutego 2012 r. w sprawie bezpiecznego uprawiania żeglugi przez jachty morskie (Dz. U. z 2016 r. poz. 1557)
10. Rozporządzenie Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 5 września 2014 r. w sprawie upoważniania uznanej organizacji do wykonywania zadań administracji morskiej (Dz. U. poz. 1334)
11. Rozporządzenie Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 5 września 2014 r. w sprawie wymagań w zakresie budowy statku, jego stałych urządzeń i wyposażenia dla statków nieobjętych umowami międzynarodowymi (Dz. U. poz. 1335)
12. Rozporządzenie Ministra Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej z dnia 12 sierpnia 2016 r. w sprawie inspekcji jachtów morskich, instrukcji bezpieczeństwa jachtu morskiego i wzoru karty bezpieczeństwa jachtu morskiego (Dz. U. poz. 1407)
13. Rozporządzenie Ministra Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej z dnia 9 sierpnia 2016 r. w sprawie zwolnienia jachtu morskiego z wymagań w zakresie wyposażenia i konstrukcji lub zastosowania środków równoważnych (Dz. U. poz. 1312)
14. Rozporządzenie Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 28 lutego 2012 r. w sprawie bezpiecznego uprawiania żeglugi przez jachty morskie (Dz. U. poz. 326 i z 2015 r. poz. 1118)
15. Rozporządzeniem Ministra Administracji i Cyfryzacji z dnia 16 stycznia 2015 r. w sprawie świadectw operatora urządzeń radiowych (Dz. U. poz. 99)

16. Rozporządzenie Ministra Sportu i Turystyki z dnia 9 kwietnia 2013 r. w sprawie uprawiania turystyki wodnej (Dz. U. poz. 460)

13.2 Jachty śródlądowe

1. Ustawa z dnia 21 grudnia 2000 r. o żegludze śródlądowej (Dz.U. z 2013 r., poz. 1368 oraz z 2015 r. poz. 1690 i 1960)

2. Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 28 kwietnia 2003 r. w sprawie przepisów żeglugowych na śródlądowych drogach wodnych (Dz.U. Nr 212, poz. 2072)

3. Rozporządzenie Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 21 czerwca 2013 r. w sprawie trybu rejestracji statków używanych wyłącznie do uprawiania sportu lub rekreacji (Dz. U. poz. 749)

4. Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 5 listopada 2010 r. w sprawie wymagań technicznych i wyposażenia statków żeglugi śródlądowej oraz upoważniania podmiotów do wykonywania przeglądów technicznych statków (Dz.U. nr 216, poz. 1423)

5. Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 5 listopada 2010 r. w sprawie świadectw zdolności żeglugowej (Dz. U. Nr 216, poz. 1424)

6. Rozporządzenie Ministra Sportu i Turystyki z dnia 9 kwietnia 2013 r. w sprawie uprawiania turystyki wodnej (Dz. U. poz. 460)

7. Rozporządzenie Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Wodnej z dnia 10 maja 2013 r. w sprawie szkolenia z zakresu bezpieczeństwa na wodzie (Dz. U. poz. 599)

14. Wykaz stosowanych skrótów:

BHMW – Biuro Hydrograficzne Marynarki Wojennej

DSC - Cyfrowe Selektywne Wywołanie

EPIRB – radiopława alarmowa

GMDSS - Światowy Morski System Łączności Alarmowej w Niebezpieczeństwie i Bezpieczeństwa (Global Maritime Distress and Safty System)

IM – Izba Morska

IMGW – Instytut Meteorologii i Gospodarki Wodnej

KB – karta bezpieczeństwa

MPCK- Morskie Pomocnicze Centrum Koordynacyjne Służby SAR

MRCK- Morskie Ratownicze Centrum Koordynacyjne Służby SAR

PLB- radiopława osobista

PZMWiNW – Polski Związek Motorowodny i Narciarstwa Wodnego

PZŻ – Polski Związek Żeglarski

Służba SAR – Morska Służba Poszukiwania i Ratownictwa

Służba TMAS – Morska Służba Asysty Telemedycznej

UKE – Urząd Komunikacji Elektronicznej

UM – urząd morski

UŻŚ – urząd żeglugi śródlądowej