

**ROZPORZĄDZENIE
MINISTRA INFRASTRUKTURY¹⁾**

z dnia r.

w sprawie bezpiecznego uprawiania żeglugi przez jachty morskie

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

**Rozdział 1
Przepisy ogólne**

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

§ 2. Przepisów rozporządzenia nie stosuje do:

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

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

3) jachtów rekreacyjnych o długości całkowitej do 15 m, z zastrzeżeniem dobrowolnego poddania się inspekcji;

4) jachtów niezatapialnych o długości do 8 m zarejestrowanych w rejestrze statków zgodnie z przepisami art. 18 ustawy z dnia 21 grudnia 2000 r. o żegludze śródlądowej

¹⁾ Ministerkieruje działem administracji rządowej - gospodarka morską, na podstawie

(Dz. U. z 2006 r. Nr 123, poz. 8567, z późn. zm.²), uprawiających żeglugę w porze dziennej na akwenach treningowych w okresie od dnia 1 maja do dnia 30 września każdego roku.

§ 3. Ilekroć w rozporządzeniu jest mowa o:

1) długości całkowitej – oznacza to długość mierzona między skrajnymi punktami kadłuba na rufie i dziobie z pominięciem części należących do wyposażenia kadłuba takich, jak: ster, bukszpryt, odbojnice;

2) jachcie regatowym – oznacza to jacht morski przeznaczony wyłącznie do regat i zawodów sportowych, posiadający klasę regatową i ważny certyfikat wydany przez związek sportowy;

3) jachcie żaglowym – oznacza to jacht morski, którego podstawowym urządzeniem napędowym jest osprzęt żaglowy;

4) jachcie motorowym – oznacza to jacht morski, którego podstawowym urządzeniem napędowym jest napęd mechaniczny;

5) miejscu schronienia - oznacza to naturalnie lub sztucznie chroniony akwen lub miejsce, w którym jacht może znaleźć bezpieczny postój w przypadku powstania warunków zagrażających jego bezpieczeństwu;

6) porze dziennej – oznacza to okres od wschodu do zachodu Słońca

7) kategorii projektowej A, B, C, D – oznacza to kategorię projektową rekreacyjnych jednostek pływających, określoną w przepisach wydanych na podstawie art. 9 ust. 2 ustawy z dnia 30 sierpnia 2002 r. o systemie oceny zgodności (tekst jednolity: Dz. U z 2010 r. Nr 139, poz. 935 z późn. zm.³);

8) uprawianiu żeglugi pod nadzorem – oznacza to żeglugę w porze dziennej na akwencie, na którym prowadzona jest ciągła obserwacja, przy zapewnieniu możliwości podjęcia na tym akwencie natychmiastowej akcji ratowniczej z wykorzystaniem łodzi ratunkowej oraz odpowiedniego sprzętu ratunkowego i wyposażenia technicznego.

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

² Zmiany tekstu jednolitego wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2007 r. Nr 123, poz. 846 i nr 176, poz. 1238, z 2008 r. Nr 171, poz. 1057, z 2009r. Nr 98, poz. 818, z 2010 r. Nr 127, poz. 857 i Nr 182, poz. 1228 oraz z 2011 r. Nr 106, poz. 622 i Nr 171, poz. 1016.

³ Zmiany tekstu jednolitego wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2010 r. Nr 107, poz. 679, Nr 114, poz. 760, z 2011 r Nr 102, poz. 586).

1) Rejon T – żegluga na akwenach treningowych - oznacza żeglugę w obrębie portów oraz na akwenach określonych przez właściwego dyrektora urzędu morskiego. Za równorzędną z żeglugą na akwenach treningowych uważa się żeglugę na:

- a) akwenie Roztoki Odrzańskiej, do linii równoleżnika przechodzącego przez stawy Bramy Torowej nr 4; na Kanale Piastowskim, Starej Świnie i jeziorze Wicko ograniczonym od południa linią prostopadłą do osi toru wodnego Świnoujście – Szczecin i przechodzącą przez stawy Bramy Torowej nr 1,
- b) wodach Zatoki Skoszewskiej ograniczonej od zachodu południkiem przechodzącym przez stawę na południowym cyplu półwyspu Rów,
- c) rzece Dziwnie i Zalewie Kamieńskim do mostu w Dziwnowie,
- d) Zalewie Wiślanym,
- e) Zatoce Puckiej na północ od linii łączącej Babie Doły z Jastarnią;

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

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

4) Rejon 3 – żegluga pełnomorska – oznacza żeglugę w odległości do 150 Mm od miejsca schronienia – (kategoria projektowa B);

5) Rejon 4 – żegluga oceaniczna – oznacza żeglugę bez ograniczeń – (kategoria projektowa A).

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

Rozdział 2

Wymagania bezpieczeństwa w zakresie stanu technicznego

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

- 1) konstrukcji kadłuba;
- 2) wyposażenia kadłubowego;
- 3) urządzeń kotwicznych i cumowniczych;
- 4) osprzętu żaglowego, masztów i olinowania (jeśli dotyczy);
- 5) silników napędowych oraz urządzeń maszynowych;
- 6) mechanizmów pomocniczych;
- 7) zbiorników ciśnieniowych wraz z ich urządzeniami;
- 8) instalacji rurociągów;
- 9) wałów śrubowych oraz śrub napędowych i innych pędników;
- 10) urządzeń elektrycznych oraz ich instalacji;
- 11) ochrony przeciwpożarowej;
- 12) stateczności, pływalności i niezatapialności (w odniesieniu do jachtów,

których to dotyczy);

- 13) urządzeń kuchennych i grzewczych;
- 14) ochrony środowiska;
- 15) innych urządzeń z zakresu technicznego stanu bezpieczeństwa;
- 16) pomieszczeń załogowych i pasażerskich.

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

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

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

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

Rozdział 3

Inspekcje i dokumenty bezpieczeństwa jachtu

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

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

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

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

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

§ 11. 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 określone w § 8, oraz czy jego wyposażenie i kwalifikacje załogi odpowiadają przepisom.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

1) na jachcie morskim zaszły zmiany zagrażające jego bezpieczeństwu, jacht został uszkodzony lub nastąpiła zmiana w jego kadłubie, urządzeniach lub wyposażeniu, jeżeli uszkodzenie lub zmiana mogą wpłynąć na stan bezpieczeństwa,

2) utracił ważność dokument wystawiony przez instytucję, o której mowa w § 8 lub minął termin, o którym mowa w § 9,

3) nie zostało dokonane potwierdzenie ważności wymagane w § 10 ust. 2 i 3..

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

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

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

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

Komentarz [sk1]: Na koniec

Rozdział 4

Wymagania z zakresu bezpieczeństwa jachtu

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

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

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

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

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

2. Plan ochrony przeciwpożarowej powinien być:

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

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

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

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

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

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

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

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

Rozdział 5

Uprawianie żeglugi przez jachty komercyjne

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

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

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

2. Zakres kontroli dotyczy kwalifikacji załogi oraz wyposażenia jachtu.

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

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

Rozdział 6

Uprawianie żeglugi jachtów śródlądowych na wodach morskich

§ 28. 1. Jachty śródlądowe uprawiające żeglugę na wodach morskich powinny zostać odpowiednio, jak jachty morskie, wyposażone w zależności od ich wielkości oraz rejonu żeglugi w środki ratunkowe, sprzęt sygnałowy, nawigacyjny, i ochrony przeciwpożarowej, urządzenia radiokomunikacyjne i wyposażenie pokładowe.

2. Kapitan jest odpowiedzialny za właściwe wyposażenie jednostki mając na uwadze konstrukcję jachtu, skład załogi, rejon uprawiania żeglugi oraz warunki pogodowe panujące na akwenie żeglugowym.

§ 29. Za spełnienie wymagań w zakresie stanu technicznego jachtu śródlądowego uznaje się dokument wydany zgodnie z ustawą z dnia 21 grudnia 2000 r.o żegludze śródlądowej.

§ 30. Kapitan jachtu śródlądowego powinien posiadać odpowiednie kwalifikacje upoważniające go do uprawiania żeglugi na wodach morskich.

§ 31. Kapitan jachtu śródlądowego uprawiający żeglugę na wodach morskich powinien zwracać szczególną uwagę na warunki pogodowe i stan morza w taki sposób, aby nie przekroczyły granicznych wartości konstrukcyjnych.

Rozdział 7

Przepis końcowy

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

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

MINISTER INFRASTRUKTURY

Jachty morskie o długości całkowitej do 24 m

I. ŚRODKI RATUNKOWE

- 1) Jacht w żegludze oceanicznej i pełnomorskiej powinien posiadać:
 - a) pneumatyczne tratwy ratunkowe* mogące pomieścić wszystkie osoby znajdujące się na jachcie;
 - tratwy muszą być umieszczone w odpowiednim, sztywnym pojemniku (dopuszcza się pojemnik typu SOLAS lub ISO 9650-1),
 - tratwy muszą być zamocowane na otwartym pokładzie z użyciem zwalników hydrostatycznych zapewniających ich automatyczne zwolnienie;
 - b) dwa koła ratunkowe, w tym jedno zaopatrzone w pławkę świetlną i tyczkę z flagą oraz drugie w linkę ratunkową; z tym, że jacht o długości powyżej 15 m, w żegludze oceanicznej powinien posiadać 4 koła;
 - c) pasy ratunkowe** dla każdej z osób znajdujących się na jachcie;

- 2) Jacht w żegludze przybrzeżnej i osłoniętej powinien posiadać:
 - a) pneumatyczne tratwy ratunkowe*, mogące pomieścić wszystkie osoby znajdujące się na jachcie;
 - tratwy mogą być umieszczone w odpowiednim, sztywnym pojemniku (dopuszcza się pojemnik inny niż pojemnik SOLAS); lub
 - w przypadku tratw umieszczonych w sztywnym pojemniku na pokładzie otwartym zaleca się mocowanie z użyciem zwalnika hydrostatycznego,
 - b) dwa koła ratunkowe w tym jedno zaopatrzone w pławkę świetlną i tyczkę z flagą oraz drugie w linkę ratunkową,
 - c) pasy ratunkowe** dla każdej z osób znajdujących się na jachcie;

- 3) Każdy jacht w żegludze oceanicznej pełnomorskiej, przybrzeżnej i osłoniętej powinien posiadać pasy bezpieczeństwa dla wszystkich osób na jachcie. Jeżeli kamizelki ratunkowe są wyposażone w uprząż spełniającą funkcję pasa bezpieczeństwa- dodatkowych pasów bezpieczeństwa nie wymaga się;

- 4) Pasy ratunkowe oraz kamizelki ratunkowe jachtów w żegludze całodobowej muszą być wyposażone w lampki odpowiadające wymaganiom Kodeksu LSA 2.2.3 (biała, > 0.75 cd, >8 godzin);

- 5) Odpowiednie pasy/kamizelki** ratunkowe muszą być zapewnione dla każdej osoby o wadze poniżej 32 kg , znajdującej się na jachcie.

* Dopuszczone standardy tratw ratunkowych

L.p.	Standard tratwy	Rodzaj żeglugi			
		Osłonięta	Przybrzeżna	Pełnomorska	Oceaniczna
1	SOLAS - A pack	✓	✓	✓	✓
2	SOLAS - B pack	✓	✓	✓	

3	ISO 9650-1 pack 1	✓	✓		
---	-------------------	---	---	--	--

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

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

Uwagi ogólne :

1. Zwalniaki hydrostatyczne muszą posiadać aktualny atest.
2. Tratwy muszą być certyfikowane (posiadać świadectwo zgodności) i aktualny atest.
3. Tratwy ratunkowe w żegludze oceanicznej muszą być serwisowane zgodnie z zaleceniami IMO.
4. Tratwy ratunkowe w żegludze przybrzeżnej i osłoniętej muszą być serwisowane w uznanej stacji atestacji w odstępach czasu wskazanych przez producenta.
5. Pneumatyczne kamizelki ratunkowe muszą się uruchamiać w sposób automatyczny po wпадnięciu do wody.
6. Dla kamizelek pneumatycznych wymaga się 10% zapasu (lub zapasowych naboji) w stosunku do liczby osób znajdujących się na jachcie.

II. ŚRODKI SYGNALIZACYJNE

- 1) W żegludze pełnomorskiej i oceanicznej jacht (wyposażony w radiotelefon VHF z DSC i radiopławę EPIBR 406 MHz *) powinien mieć:
 - 6 raket spadochronowych czerwonych,
 - 3 pochodnie czerwone,
 - 1 pławkę dymną pomarańczową.
- 2) W żegludze przybrzeżnej jacht (wyposażony w VHF*) powinien mieć:
 - 3 rakiet spadochronowe czerwone,
 - 3 pochodnie czerwone,
 - 1 pławkę dymną pomarańczową.
- 3) W żegludze osłoniętej i do 3 Mm - w żegludze w porze nocnej, jacht (wyposażony w radiotelefon VHF*) powinien mieć:
 - 3 rakiet spadochronowe czerwone,
 - 1 pławkę dymną koloru pomarańczowego.

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

* Odnośniki do wyposażenia radiokomunikacyjnego wymienione w nawiasach służą jedynie w celach poglądowych i nie powinny sugerować możliwości wyposażenia alternatywnego.

III. WYPOSAŻENIE SYGNAŁOWE

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

IV. WYPOSAŻENIE NAWIGACYJNE

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

	nautycznych ²					
20	Odbiornik GPS	-	1	1	1	szt.
21	Radar ⁶	-	1	1	1	szt.
22	Reflektor radarowy ⁷	1	1	1	1	szt.
23	System automatycznej identyfikacji AIS	-	Z	Z	Z	szt.

Uwagi ogólne:

Z – wyposażenie zalecane.

1. Kompas powinien posiadać uznanie lub zaświadczenie (atest) z jego badania wystawiony przez uznaną stację atestacji.
2. Mapy morskie i żeglarskie oraz publikacje nawigacyjne i przepisy portowe – na zamierzoną trasę rejsu, edycje muszą być aktualne i poprawione.
3. W rejonie żeglugi osłoniętej obowiązuje wyciąg z publikacji wymienionych w poz. 11,12 i 18.
4. Spis świateł jest wymagany na jachcie uprawiającym żeglugę całodobową.
5. Tablice pływów wymagane dla rejsów w rejonach pływowych.
6. Dotyczy jednostek o długości całkowitej powyżej 15 m.
7. dotyczy jednostek o pojemności brutto mniejszej niż 200..

V. URZĄDZENIA RADIOKOMUNIKACYJNE

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

VI. WYPOSAŻENIE PRZECIWPOŻAROWE

zgodne z normą PN-EN ISO 9094-1 i PN-EN ISO 9094-2

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

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

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

Uwagi ogólne:

1. Każdy sprzęt gaśniczy powinien być łatwo dostępny i oznakowany odpowiednim symbolem ISO.
2. Jacht należy wyposażać w Instrukcję dla kapitana i użytkownika, w której powinny być zawarte następujące informacje:
 - wyposażenie gaśnicze,
 - czynności obsługowe związane ze sprzętem gaśniczym,
 - dodatkowe uwagi ostrzegawcze dla użytkownika jednostki.

3. Wyposażenie przeciwpożarowe nie dotyczy jachtów bez silnika, nie posiadających instalacji elektrycznej i nie wyposażonych w kuchenkę.

VII. WYPOSAŻENIE POKŁADOWE

Jacht musi być wyposażony co najmniej w:

- osprzęt kotwiczny z łańcuchem i liną stosownie do wielkości jachtu,
- osprzęt cumowniczy stosowny do wielkości jachtu,
- zestaw narzędzi i części zapasowych stosowny do wielkości jachtu,
- apteczkę,
- *zaleca się* wyposażyć jachty żaglowe o długości powyżej 12 m w nożyce do cięcia olinowania.

Jachty morskie o długości całkowitej 24 m i powyżej

I. ŚRODKI RATUNKOWE I SYGNALIZACYJNE

1) Każdy statek w żegludze oceanicznej i pełnomorskiej powinien posiadać:

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

2) Każdy statek w żegludze przybrzeżnej i osłoniętej powinien posiadać:

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

Uwagi ogólne:

1. Podczas inspekcji doraźnej minimalna ilość pasów ratunkowych lub kamizelek powinna być określana na podstawie rzeczywistej liczby osób biorących udział w rejsie,

- uwzględniając 10 % lub 2 pasy (kamizelki) zapasu. W przypadku gdy w rejsie biorą udział dzieci, powinny być zapewnione odpowiednie pasy.
- Jeżeli statek odbywa rejsy na akwenach powyżej równoleżnika 60° N lub 60° S dyrektor urzędu morskiego określi indywidualnie dodatkowe wyposażenie niezbędne do odbywania takich rejsów.
 - Kamizelki ratunkowe powinny spełniać wymogi Polskiej Normy PN-EN ISO 12402-2.

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

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

II. WYPOSAŻENIE NAWIGACYJNE

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

	głębokości				
10.	Przyrządy nawigacyjne ²	1	1	kpl.	
11.	Mapy morskie ^{3,4}	1	1	kpl.	
12.	Locje morskie ⁴	1	1	kpl.	
13.	Spis świateł ⁴	1	1	kpl.	
14.	Tablice pływów ⁴	-	1	szt.	
15.	MPZZM - COLREG 72	1	1	szt.	
16.	MKS ⁵	-	1	kpl.	
17.	Spis radiostacji nautycznych ⁴	-	1	kpl.	
18.	Radar	1	1	szt.	
19.	AIS ⁶	-	1	szt.	
20.	Reflektor radarowy	1	1	szt.	

Uwagi ogólne:

1. Nowo zainstalowany kompas powinien spełniać wymagania rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 10 kwietnia 2004 r. w sprawie wymagań dla wyposażenia morskiego (Dz. U. Nr 103, poz. 1091, z 2009 r. Nr 17, poz. 889, Nr 111, poz. 739 i Nr 119, poz. 689), wdrażającego postanowienia dyrektywy Rady 96/98/WE z dnia 20 grudnia 1996 r. w sprawie wyposażenia statków (MED) (Dz. U. UE L 46 z dnia 17 lutego 1997 r., s.25). Kompas w eksploatacji powinien posiadać atest producenta lub zaświadczenie (atest) z jego okresowego badania wystawiony przez uznaną stację przeprowadzającą atestację sprzętu statkowego.
2. Poprzez przyrządy nawigacyjne rozumie się trójkąt nawigacyjny, liniał równoległy, przenośnik, linijkę, cyrkiel nawigacyjny.
3. Każdy statek powinien posiadać na pokładzie mapy oraz publikacje nawigacyjne do planowania oraz monitorowania pozycji statku w każdym momencie podróży. Wymagania te może wypełnić elektroniczny system zobrazowania i informacji (ECDIS), pod warunkiem uprawiania żeglugi na akwenach objętych uznanymi wektorowymi mapami elektronicznymi, posiadania na statku wersji papierowej map lub zdublowania systemu.
4. Publikacje nawigacyjne oraz mapy morskie, wymienione w punktach 11 – 14 i 17 powinny być uaktualniane na dany rejon żeglugi.
5. Komplet Międzynarodowego Kodu Sygnałowego obejmuje publikację MKS umożliwiającą odczytywanie i kompletowanie sygnałów oraz flagi niezbędne do ich nadawania.
6. System AIS zgodnie z rozdziałem V konwencji SOLAS obowiązuje na statku o pojemności brutto 300 i powyżej, niemniej zaleca się jego instalowanie na statkach mniejszych.
7. Zaleca się dodatkowo wyposażenie statku w:
 - sekstant, tablice nawigacyjne, rocznik astronomiczny oraz sekundomierz,
 - komplet MKS w żegludze przybrzeżnej i osłoniętej.

III. URZĄDZENIA RADIOKOMUNIKACYJNE

1) Każdy statek w żegludze oceanicznej i pełnomorskiej powinien być wyposażony co najmniej w:

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

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

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

IV. WYPOSAŻENIE SYGNAŁOWE

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

Na pokładzie statku powinno znajdować się zapasowe oświetlenie nawigacyjne, które stanowić mogą dodatkowe żarówki, do wymiany których potrzeba nie więcej niż 3 minuty na spokojnej wodzie.

V. WYPOSAŻENIE PRZECIWOŻAROWE

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

VI. WYPOSAŻENIE DODATKOWE

Statek powinien być wyposażony dodatkowo w apteczkę.

Uwaga:

Zaleca się aby wyposażenie apteczki zgodne było z wymogami zawartymi w rozporządzeniu Ministra Zdrowia z dnia 3 listopada 2003 r. w sprawie minimalnych wymagań w dziedzinie

bezpieczeństwa i ochrony zdrowia w celu wyższego poziomu leczenia na jednostkach pływających (Dz. U. Nr 194, poz. 1904), w zależności od przeznaczenia statku oraz rejonów żeglugi.

Uzasadnienie

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

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

Projekt rozporządzenia przewiduje wyłączenie jachtów monotypowych klas regatowych, gdyż są one budowane i używane wyłącznie do uprawiania sportu. Żegluga na takich jachtach odbywa się zazwyczaj pod nadzorem trenerów oraz innych służb ratowniczych. Wyłączone zostały również jednostki pływające takie jak rowery wodne, kajaki, deski z żaglem, skutery i pontony pneumatyczne bez napędu mechanicznego odbywające podróże w porze dziennej do 2 Mm od linii brzegu. Dla jachtów rekreacyjnych o długości całkowitej mniejszej niż 15 m przepisy niniejszego projektu rozporządzenia będą zalecane. Jest to zgodne ze stanem obecnym i przepisami obowiązującymi od 2007 r.. Właściciele lub armatorzy będą mogli poddać swój jacht, używany wyłącznie w celach rekreacyjnych, przepisom projektu rozporządzenia lub zapewnić właściwy poziom bezpieczeństwa żeglugi i osób przebywających na pokładzie we własnym zakresie zgodnie ze swoją wiedzą oraz umiejętnościami. Wyłączenie niezatapialnych jachtów o długości do 8 m uprawiających żeglugę w porze dziennej jest aktualnie obowiązującym przepisem i pozostaje niezmienny.

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

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

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

Projekt rozporządzenia określa minimalne wymagania jakie jacht morski powinien spełnić w zakresie bezpiecznego uprawiania żeglugi. Kategorie jachtów pod względem długości całkowitej zostały podzielone na te poniżej 24 metrów oraz te o długości całkowitej 24 m i

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

Jachty komercyjne w celu zapewnienia odpowiedniego poziomu bezpieczeństwa m. in. osobom przebywającym na pokładzie – pasażerom, powinny być obsadzone właściwie przeszkoloną załogą. Kwalifikacje takich załóg regulują przepisy ustawy oraz akty wykonawcze. W celu łatwej weryfikacji takich załóg na jachtach komercyjnych powinno się prowadzić listy załogi. Lista taka powinna być zawsze w aktualnej wersji odpowiadająca składem załodze faktycznie znajdującej się na pokładzie. Z uwagi, że na jachtach komercyjnych głównie przewożeni będą pasażerowie w celu zwiększenia ich bezpieczeństwa oraz poprawienia skuteczności ratowania osób przebywających na jachtach projekt rozporządzenia przewiduje, zgodnie z ustawą, wprowadzenie list pasażerów. Listy pasażerów powinny być prowadzone na rejsach dłuższych niż 20 Mm od portu wyjścia. Listy te powinny być przekazywane do kapitanatów lub bosmanatów portów. W celu zapewnienia bezpieczeństwa na polskich wodach terytorialnych przewiduje się możliwość kontroli jachtów komercyjnych obcych bander przez administrację morską. W takich przypadkach inspekcje będą miały na celu stwierdzenie, że dany jacht jest właściwie wyposażony oraz obsadzony odpowiednio wykwalifikowaną załogą. Przypadki uprawiania żeglugi jachtów morskich obcych bander na obszarach morskich RP o charakterze komercyjnym będą raczej sporadyczne i powinny głównie zapewnić bezpieczeństwo polskich obywateli korzystających z usług takich jednostek.

Kolejną kwestią jaką projekt rozporządzenia przewiduje to uprawianie żeglugi przez jachty śródlądowe na wodach morskich. Ze względu na inną konstrukcję oraz wyposażenie konieczne jest właściwe doposażenie takich jednostek, w szczególności w środki ratunkowe, sygnałowe, nawigacyjne i urządzenia radiokomunikacyjne. Jachty takie nie muszą posiadać karty bezpieczeństwa. Kapitan na takich jachtach jest odpowiedzialny za właściwe

wyposażenie jednostki, uwzględniając konstrukcję jachtu, skład załogi, rejon żeglugi oraz warunki pogodowe, tak jak w przypadku jachtów rekreacyjnych.

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

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

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

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

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

Rozporządzenie jest zgodne z prawem Unii Europejskiej.

Ocena skutków regulacji (OSR)

1. Podmioty, na które oddziałuje projektowana regulacja

Projekt rozporządzenia oddziałuje na następujące podmioty:

- 1) armatorów jachtów morskich;
- 2) urzędy morskie.

2. Konsultacje społeczne

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

3. Wpływ regulacji na dochody i wydatki sektora przedsiębiorstw

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

Skutki wprowadzenia regulacji

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

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

2. Wpływ regulacji na rynek pracy

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

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

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

4. Wpływ regulacji na sytuację i rozwój regionalny

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

5. Wpływ regulacji na stan środowiska

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