

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 MG MiŻŚ w zakresie bezpieczeństwa.

Materiał nie jest wyczerpującym opracowaniem tematów. Chcieliśmy 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 na jachtach	8
5. Kwalifikacje radiooperatorów i pozwolenia radiowe.....	15
6. Ubezpieczenia jachtowe	16
7. Oznakowanie akwenów i prawo drogi.....	17
8. Organy administracji i system prawa miejscowego	18
9. Bezpieczeństwo.....	19
10. Powiadomianie i alarmowanie w przypadku zagrożenia	20
11. Służby ratownicze, osłona meteorologiczna i łączność	21
12. Wykaz aktów prawnych i stosowanych skrótów.....	22
13. Wykaz stosowanych skrótów:	23

1. Oznakowanie jednostki

Każdy jacht należy czytelnie oznakować.

OZNAKOWANIE JACHTU	jachty morskie	jachty śródlądowe
kogo dotyczy?	wszystkich jachtów	wszystkich jachtów
wymóg	oznaczenia nazwą na dziobie z każdej burty i na rufie oraz portem macierzystym i numerem rejestracyjnym pod nazwą na rufie	czytelne oznakowanie nr rejestracyjnym, a jeśli rejestracja nie jest wymagana nazwą lub innym oznaczeniem, portem macierzystym lub nazwą armatora
podstawa prawna	Kodeks Morski - art. 12 §1 i 2a	rozporządzenie Ministra Infrastruktury w sprawie przepisów żeglugowych na śródlądowych drogach wodnych, załącznik § 2.02
uwagi	nie ma już obowiązku zatwierdzania nazwy jachtu morskiego	napisy powinny być czytelne i trwałe, o wysokości co najmniej 10 cm. , mogą być wykonane farbą olejną lub naklejone z innych niezmywalnych materiałów. zob. szczegółowe przepisy w zakresie czytelności oznakowania

Tabela nr 1 "Oznakowanie jachtu"

2. Rejestracja jednostki

Z dniem 1 sierpnia 2020 r. weszły w życie przepisy ustawy z dnia 12 kwietnia 2018 r. *o rejestracji jachtów i innych jednostek pływających o długości do 24 m* (Dz. U. poz. 1137 oraz z 2019 r. poz.1716), które zunifikowały wymogi dotyczące rejestracji w odniesieniu do jednostek morskich i śródlądowych.

Obowiązkowi rejestracji podlegają jachty oraz jednostki pływające używane do amatorskiego połowu ryb o długości większej niż 7,5 m lub napędzie mechanicznym o mocy większej niż 15 kW. Obowiązkowi rejestracji podlega również każda jednostka pływająca uprawiająca żeglugę poza terytorium Rzeczypospolitej Polskiej, niezależnie od jej wielkości i mocy napędu. Zwolnione z obowiązku rejestracji są jednostki pływające napędzane wyłącznie siłą ludzkich mięśni oraz jednostki pływające przeznaczone wyłącznie do regat i zawodów sportowych, a także deski surfingowe, deski z żaglem lub inne podobne jednostki. Należy jednak podkreślić, że każda jednostka pływająca o długości do 24 m, która nie podlega obowiązkowi rejestracji, może być zarejestrowana na wniosek właściciela, który chce posiadać dokument rejestracyjny będący poświadczeniem prawa własności oraz polskiej przynależności jednostki i może być wymagany do celów ubezpieczenia. Opłata za rejestrację jest jednorazowa i wynosi 80 zł.

Organami rejestrującymi są starostowie oraz Polski Związek Żeglarski (PZZ) i Polski Związek Motorowodny i Narciarstwa Wodnego (PZMWiNW), przy czym to właściciel decyduje gdzie złoży wniosek: w miejscu zamieszkania, pracy, w bliskości portu, w którym trzyma jacht, czy innym dogodnym dla niego. Może również złożyć wniosek drogą elektroniczną, przy czym w takim wypadku po odbiór dokumentu będzie musiał zgłosić się osobiście i przedstawić oryginały wszystkich załączników do wniosku.

Aplikacja Konto Interesanta: <https://interesant.reja24.gov.pl>

Zgodnie z art. 28 ustawy z dnia 12 kwietnia 2018 r. *o rejestracji jachtów i innych jednostek pływających o długości do 24 m* dokumenty rejestracyjne wydane na podstawie dotychczasowych przepisów zachowują ważność w okresie przejściowym, a ich właściciele muszą przerejestrować się do nowego rejestru zgodnie z terminami w tabeli poniżej, ale mogą skorzystać z niższej opłaty za rejestrację, w wysokości 60 zł.

Data wydania dokumentu lub wpisu do rejestru	Termin, w którym trzeba dokonać powtórnej rejestracji	Podstawa prawna – ustawa z dnia 12 kwietnia 2018 r. o rejestracji jachtów i innych jednostek pływających o długości do 24 m	Wysokość opłaty za rejestrację
do 1 stycznia 2000 r.	do 31 lipca 2021 r.	art. 28 ust. 1 i 2	60 zł
do 1 stycznia 2006 r.	do 31 stycznia 2022 r.	art. 28 ust. 1 i 2	60 zł
po 1 stycznia 2006 r.	do 31 stycznia 2023 r.	art. 28 ust. 1 i 2	60 zł
brak obowiązku rejestracji w dotychczas obowiązujących przepisach	do 31 grudnia 2021 r.	art. 28 ust. 3	80 zł

Tabela nr 2 „Terminy wymiany dokumentów”

REJESTRACJA	jachty morskie i śródlądowe
kogo dotyczy obowiązek	wszystkich jachtów o długości przekraczającej 7,5 m oraz mocy napędu przekraczającej 15 kW wszystkich jachtów uprawiających żeglugę międzynarodową, niezależnie od wielkości i mocy napędu
gdzie można się rejestrować	właściciel może dowolnie wybrać organ rejestrujący spośród starostów i prezydentów miast na prawach powiatów oraz związków sportowych: PZZ i PZMWinW, wniosek o rejestrację można również złożyć w postaci elektronicznej za pomocą dedykowanej Elektronicznej Skrzynki Podawczej
wydawany dokument	dokument rejestracyjny
podstawa prawna	ustawa z dnia 12 kwietnia 2018 r. o rejestracji jachtów i innych jednostek pływających o długości do 24 m (Dz. U. poz. 1137 oraz z 2019 r. poz. 1716)
przepisy szczegółowe	1. rozporządzenie Ministra Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej z dnia 30 września 2019 r. w sprawie powierzenia prowadzenia rejestru jachtów i innych jednostek pływających o długości do 24 m i administrowania nim (Dz.U. poz. 1908); 2. rozporządzenie Ministra Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej z dnia 15 stycznia 2020 r. w sprawie sposobu prowadzenia rejestru jachtów i innych jednostek pływających o długości do 24 m (Dz.U. poz. 157); 3. rozporządzenie Ministra Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej z dnia 7 lutego 2020 r. w sprawie wysokości opłat związanych z rejestracją jachtów i innych jednostek pływających o długości do 24 m (Dz.U. poz. 248) 4. rozporządzenie Ministra Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej z dnia 17 kwietnia 2020 r. w sprawie rejestracji jachtów i innych jednostek pływających o długości do 24 m (Dz.U. poz. 763)
uwagi	w zakresie hipoteki morskiej właściwe są jedynie Izby Morskie (Polski Rejestr Okrętowy)

Tabela nr 3 "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 4 "Kategoria projektowa"

3.2 Jachty rekreacyjne i jachty komercyjne

Z dniem 1 sierpnia 2020 r. weszły w życie przepisy ustawy z dnia 12 kwietnia 2018 r. o rejestracji jachtów i innych jednostek pływających o długości do 24 m (Dz. U. poz. 1137 oraz z 2019 r. poz.1716), które zbliżyły wymogi prawne w zakresie bezpieczeństwa w odniesieniu do jednostek morskich i śródlądowych. Ustawa o bezpieczeństwie morskim i ustawa o żegludze śródlądowej stosują ten sam podział wyodrębniając jachty rekreacyjne i jachty komercyjne, czyli takie, które są odpłatnie udostępniane np. są na nich organizowane rejsy turystyczne (przewóz osób), szkolenia żeglarskie i motorowodne, wypływają z wędkarzami albo są czarterowane (odpłatnie udostępniane bez załogi). Na jachty rekreacyjne, przeznaczone na prywatny użytek właścicieli, nakładane są mniejsze wymagania formalne w zakresie przeglądów technicznych i inspekcji bezpieczeństwa. Intencją ustawodawcy było przede wszystkim zapewnienie bezpieczeństwa pasażerów i klientów firm działających w branży turystyki oraz szkoleń żeglarskich i motorowodnych. Armatorów prywatnych zachęca się do dobrowolnego poddawania się wymogom obowiązującym jachty komercyjne w celu podniesienia poziomu bezpieczeństwa. Warto mieć na uwadze, że ubezpieczyciele często oferują zniżki dla jachtów dla których wydano dokumenty bezpieczeństwa.

3.3 Jachty morskie

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 morskowego 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 nieprzekraczającej 15 m także PZZ (armator może wybrać klasyfikatora). Jacht rekreacyjny posiadający znak zgodności "CE" jest zwolniony z nadzoru technicznego przez 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. PRS jest również upoważniony przez administrację morską do wykonywania inspekcji bezpieczeństwa jachtów, a zatem możliwe jest również zgłoszenie się do inspekcji PRS. 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 MG MiŻŚ, 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.

3.3.1. Instrukcja bezpieczeństwa jachtu rekreacyjnego

Armator jachtu rekreacyjnego o długości do 24 m, jako odpowiedzialny za bezpieczną eksploatację jednostki, może zmniejszyć częstotliwość inspekcji bezpieczeństwa 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. doposażenie, 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 wydania KB)	nie	nie	tak
pośrednia (dla jachtów rekreacyjnych: między 2 a 3 datą wydania 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 5 "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.ums.gov.pl

Możesz też udać się do Polskiego Rejestru Statków, który dokonuje inspekcji jachtów, ale musisz liczyć się z dodatkową opłatą.

3.4 Jachty śródlądowe

Jachty śródlądowe również podlegają obowiązkowym przeglądom technicznym. Z tego obowiązku zwolnione są wszystkie jachty rekreacyjne i jednostki pływające używane do

amatorskiego połowu ryb oraz jachty komercyjne o długości nieprzekraczającej 7,5 m, o ile nie są wyposażone w napęd mechaniczny o mocy silnika przekraczającej 15 kW, jachty komercyjne napędzane wyłącznie siłą ludzkich mięśni; oraz jachty komercyjne posiadające znak zgodności „CE”, przez okres 10 lat od daty wystawienia deklaracji zgodności CE, za wyjątkiem tych, które posiadają certyfikację w oparciu o moduł A, Aa i A1 (art. 34j ust. 2 ustawy o żegludze śródlądowej).

Przeglądy techniczne przeprowadzają upoważnione w tym celu podmioty. Dane podmiotów upoważnionych przez danego dyrektora urzędu żeglugi śródlądowej można znaleźć na stronach internetowych Urzędów Żeglugi Śródlądowej (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 UŻŚ w celu wystawienia dokumentu bezpieczeństwa statku, czyli uproszczonego świadectwa zdolności żeglugowej.

PRZEGLĄDY TECHNICZNE	jachty morskie	jachty śródlądowe
kogo dotyczy obowiązek	wszystkich jachtów z wyjątkiem jachtów rekreacyjnych o długości do 15 m	jachtów komercyjnych o długości przekraczającej 7,5 m lub mocy napędu mechanicznego przekraczającej 15 kW
podstawa prawna	<ol style="list-style-type: none"> ustawa o bezpieczeństwie morskim art. 25 i 26 rozporządzenie Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej w sprawie podmiotów upoważnionych do wykonywania przeglądów technicznych jachtów morskich o długości do 15 m rozporządzenie Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 28 lutego 2012 r. w sprawie bezpiecznego uprawiania żeglugi przez jachty morskie rozporządzenie Ministra Infrastruktury i Rozwoju w sprawie upoważniania uznanej organizacji do wykonywania zadań administracji morskiej rozporządzenie Ministra Infrastruktury i Rozwoju w sprawie wymagań w zakresie budowy statku, jego stałych urządzeń i wyposażenia dla statków nieobjętych umowami międzynarodowymi 	<ol style="list-style-type: none"> ustawa o żegludze śródlądowej art. 27, 28, 34j 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	jachty śródlądowe
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 lub PRS: Karta Bezpieczeństwa	UŻŚ: uproszczone świadectwo zdolności żeglugowej

Tabela nr 6 "Przeglądy techniczne i inspekcje bezpieczeństwa"

4. Kwalifikacje na jachtach

Sprawy związane z kwalifikacjami turystycznymi 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). Kwalifikacje turystyczne leżą w kompetencji ministra właściwego ds. kultury fizycznej.

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 uprawnienia do uprawiania turystyki wodnej w innym państwie, może uprawiać turystykę wodną na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej w zakresie posiadanych uprawnień potwierdzonych stosownym dokumentem. Za taki dokument należy rozumieć dokument wydany przez administrację danego państwa lub podmiot przez nią upoważniony.

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 pływowich 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 żeglarsza 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 7 "Kwalifikacje turystyczne: patenty żeglarskie i motorowodne"

Uwaga! Certyfikaty kompetencji wydawane przez międzynarodowe stowarzyszenia nieposiadające uznania przez administracje państwowe, w tym Międzynarodowe Stowarzyszenie Szkół Żeglarskich ISSA, nie są dokumentem potwierdzającym kwalifikacje i nie dają uprawnień do prowadzenia jednostek pływających o polskiej przynależności.

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.

4.1.1 Jachty morskie rekreacyjne i komercyjne, odpłatnie udostępniane bez załogi

Aby prowadzić jachty rekreacyjne oraz jachty komercyjne odpłatnie udostępniane bez załogi (wyczarterowane bez załogi) wystarczy posiadać kwalifikacje turystyczne, czyli patenty żeglarskie lub motorowodne wydawane na podstawie ustawy o żegludze śródlądowej, co zostało potwierdzone w art. 62 ust. 3 ustawy o *bezpieczeństwie morskim*. Minimalny skład i kwalifikacje załogi określa dyrektor UM w Karcie Bezpieczeństwa.

4.1.1 Jachty morskie komercyjne, inne niż odpłatnie udostępniane bez załogi

Na jachtach morskich komercyjnych uznawane są różne dokumenty kwalifikacyjne potwierdzające uprawnienia do prowadzenia takich jednostek. Ścieżki uzyskiwania tych dokumentów są określone w szczegółowych przepisach regulujących sposób i tryb ubiegania się i uzyskiwania poszczególnych dokumentów. Od 2018 roku wprowadzono nowy rodzaj kwalifikacji dla marynarzy zawodowych (zawodowe kwalifikacje żeglarskie) przeznaczonych dla osób, które podobnie jak w marynarce handlowej, wykonują zawód marynarza ale na jachtach. Jest to odrębna, dodatkowa ścieżka rozwoju zawodowego dla marynarzy zatrudnionych na jachtach komercyjnych. Aktualnie funkcjonują 3 równoległe systemy potwierdzania kwalifikacje i rodzaje dokumentów uprawniające do zajmowania stanowisk na komercyjnych jachtach morskich.

Prowadzący jacht komercyjny inny niż wyczarterowany bez załogi powinien posiadać co najmniej uprawnienia (3 równoległe systemy):

- 1) turystyczne (patent żeglarski lub motorowodny, który musi zostać uzupełniony o podstawowe przeszkolenie zgodnie z Konwencją STCW – patrz poniżej), lub
- 2) zawodowe żeglarskie, lub
- 3) zawodowe w marynarce handlowej, zgodne z Konwencją STCW.

Niezależnie od powyższego każdy członek załogi stałej jachtu komercyjnego (niebędący pasażerem) powinien posiadać co najmniej przeszkolenie w zakresie bezpieczeństwa na jachtach komercyjnych (na jachtach o pojemności do 500 GT) albo świadectwa przeszkoleń w zakresie bezpieczeństwa podstawowego zgodnych z Konwencją STCW (4 przeszkolenia w zakresie: Indywidualnych technik ratunkowych (ITR), Ochrony przeciwpożarowej stopnia podstawowego, Elementarnych zasad udzielania pierwszej pomocy medycznej oraz Bezpieczeństwa własnego i odpowiedzialności wspólnej. Ponadto w przypadku żaglowego jachtu komercyjnego każdy członek załogi stałej obowiązany jest ukończyć przeszkolenie w zakresie podstawowej wiedzy żeglarskiej lub posiadać co najmniej patent jachtowego sternika morskiego.

Wyjątek stanowi członek załogi szkolnej, czyli osoba odbywająca rejs stażowo-szkoleniowy w celu uzyskania lub podniesienia kwalifikacji żeglarskich, wykonującą zadania pod nadzorem członka załogi stałej. Taka osoba nie musi posiadać wszystkich ww. uprawnień tj. dokumentów kwalifikacyjnych, a także świadectw przeszkoleń (§ 3 rozporządzenia MGMIŻŚ z dnia 29 stycznia 2018 r. w sprawie kwalifikacji i przeszkolenia członków załóg jachtów komercyjnych i warunków ich uzyskiwania - Dz.U. z 2018 r. poz. 490)

Rozporządzenie Ministra Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej z dnia 29 stycznia 2018 r. w sprawie kwalifikacji i przeszkolenia członków załóg jachtów komercyjnych oraz warunków ich uzyskiwania określa rodzaje dokumentów kwalifikacyjnych potwierdzających uprawnienia dla żeglarzy zawodowych. Jest to odrębna, dodatkowa ścieżka rozwoju zawodowego dla żeglarzy zatrudnionych na jachtach komercyjnych.

Dokument kwalifikacyjny	wymagania	uprawnienia
marynarz jachtowy	ukończone 18 lat, 6 msc praktyki pływania, przeszkolenia bezpieczeństwa, szkolenie, ukończenie szkolenia na poziomie pomocniczym w dziale pokładowym na jachtach	marynarz wachtowy na jachtach komercyjnych o pojemności brutto (GT) do 3000 jednostek
Kapitan jachtowy na jachtach o pojemności brutto (GT) do 200 jednostek	ukończone 20 lat, posiadanie patentu kapitana motorowodnego lub kapitana jachtowego, 6 msc praktyki pływania od uzyskania patentu, przeszkolenia bezpieczeństwa, świadectwo radiowe LRC, zdany egzamin	kapitan na jachcie komercyjnym o pojemności brutto (GT) do 200 oraz oficera wachtowego na jachcie komercyjnym o pojemności brutto (GT) do 500 jednostek
Oficer wachtowy na jachtach o pojemności brutto (GT) do 3000 jednostek	ukończone 18 lat; posiadać świadectwo marynarza jachtowego albo patent kapitana motorowodnego lub kapitana jachtowego; przeszkolenia bezpieczeństwa; świadectwo przeszkolenia w zakresie udzielania pierwszej pomocy medycznej, nautycznego dowodzenia statkiem, wykorzystania radaru i ARPA na poziomie operacyjnym oraz świadectwo ratownika; świadectwo GOC GMDSS; 12 msc odpowiedniej praktyki	oficer wachtowy na jachcie komercyjnym o pojemności brutto (GT) do 3000 jednostek; starszy oficer na jachcie komercyjnym o pojemności brutto (GT) do 500 jednostek; kapitan na jachcie komercyjnym o pojemności brutto (GT) do 200 jednostek – jeżeli ukończy 20 lat i zda egzamin

	<p>pływania z książką praktyk (w ramach szkolenia) lub 36 msc bez książki praktyk; 6 msc pełnione obowiązki wachtowe; ukończone szkolenie i zdany egzamin</p>	
<p>Kapitan jachtowy na jachtach o pojemności brutto (GT) do 500 jednostek</p>	<p>ukończone 20 lat; posiadać dyplom jachtowego oficera wachtowego na jachtach o pojemności brutto (GT) do 3000 jednostek lub dyplom jachtowego kapitana na jachtach o pojemności brutto (GT) do 200 jednostek; przeszkolenia bezpieczeństwa; świadectwo przeszkolenia w zakresie ochrony przeciwpożarowej stopnia wyższego, udzielania pierwszej pomocy medycznej, nautycznego dowodzenia statkiem, wykorzystania radaru i ARPA na poziomie operacyjnym oraz świadectwo ratownika; świadectwo GOC GMDSS; 12 msc dodatkowej praktyki pływania na stanowisku oficera wachtowego; ukończone szkolenie i zdany egzamin</p>	<p>kapitan na jachcie komercyjnym o pojemności brutto (GT) do 500 jednostek; starszy oficer na jachcie komercyjnym o pojemności brutto (GT) do 3000 jednostek; oficer wachtowy na jachcie komercyjnym o pojemności brutto (GT) do 3000 jednostek</p>
<p>Kapitan jachtowy na jachtach o pojemności brutto (GT) do 3000 jednostek</p>	<p>ukończone 20 lat; posiadać dyplom jachtowego kapitana na jachtach o pojemności brutto (GT) do 500 jednostek; przeszkolenia bezpieczeństwa; świadectwo przeszkolenia w zakresie ochrony przeciwpożarowej stopnia wyższego, wykorzystania radaru i ARPA na poziomie zarządzania, sprawowania opieki medycznej nad chorym, oraz świadectwo ratownika; świadectwo GOC GMDSS; 24 msc odpowiedniej dodatkowej praktyki pływania co najmniej na stanowisku oficera wachtowego;</p>	<p>kapitan na jachcie komercyjnym o pojemności brutto (GT) do 3000 jednostek; starszy oficer na jachcie komercyjnym o pojemności brutto (GT) do 3000 jednostek; oficer wachtowy na jachcie komercyjnym o pojemności brutto (GT) do 3000 jednostek</p>
<p>Motorzysta jachtowy</p>	<p>ukończone 18 lat, 6 msc praktyki pływania, przeszkolenia bezpieczeństwa, ukończenie szkolenia</p>	<p>motorzysta wachtowy na jachcie komercyjnym o pojemności brutto (GT) do 3000 jednostek i mocy maszyn głównych do 9000 kW; drugi oficer mechanik na jachcie komercyjnym o pojemności brutto (GT) do 200 jednostek i mocy maszyn głównych do 750 kW</p>
<p>Oficer mechanik wachtowy na jachtach o pojemności brutto (GT) do 3000 jednostek i mocy maszyn głównych do 9000 kW</p>	<p>ukończone 18 lat; świadectwo motorzysty jachtowego lub patent mechanika motorowodnego; przeszkolenia bezpieczeństwa; świadectwo przeszkolenia w zakresie ochrony przeciwpożarowej stopnia wyższego, udzielania pierwszej pomocy medycznej, dowodzenia siłownią okrętową oraz świadectwo ratownika; 12 msc odpowiedniej praktyki pływania z książką praktyk (w ramach szkolenia) lub 36 msc bez książki praktyk; 6 msc pełnione obowiązki wachtowe; ukończone szkolenie i zdany egzamin</p>	<p>starszy oficer mechanik na jachcie komercyjnym o pojemności brutto (GT) do 200 jednostek i mocy maszyn głównych do 750 kW; drugi oficer mechanik na jachcie komercyjnym o pojemności brutto (GT) do 500 jednostek i mocy maszyn głównych do 1500 kW w żegludze krajowej; oficer mechanik wachtowy na jachcie komercyjnym o pojemności brutto (GT) do 3000 jednostek i mocy maszyn głównych do 9000 kW</p>
<p>Starszy Oficer mechanik na jachtach o pojemności brutto (GT) do 500 jednostek i mocy maszyn głównych do 1500 kW</p>	<p>ukończone 20 lat; posiadać dyplom oficera mechanika wachtowego na jachtach o pojemności brutto (GT) do 3000 jednostek i mocy maszyn głównych do 9000 kW; przeszkolenia bezpieczeństwa; świadectwo przeszkolenia w zakresie ochrony przeciwpożarowej stopnia wyższego, udzielania pierwszej pomocy medycznej oraz świadectwo ratownika; 9 msc dodatkowej praktyki pływania; ukończone szkolenie i zdany egzamin</p>	<p>starszy oficer mechanik na jachcie komercyjnym o pojemności brutto (GT) do 500 jednostek i mocy maszyn głównych do 1500 kW; drugi oficer mechanik na jachcie komercyjnym o pojemności brutto (GT) do 3000 jednostek i mocy maszyn głównych do 3000 kW; oficer mechanik wachtowy na jachcie komercyjnym o pojemności brutto (GT) do 3000 jednostek</p>

		i mocy maszyn głównych do 9000 kW
Starszy Oficer mechanik na jachtach o pojemności brutto (GT) do 3000 jednostek i mocy maszyn głównych do 3000 kW	ukończone 20 lat; posiadać dyplom oficera mechanika wachtowego na jachtach o pojemności brutto (GT) do 3000 jednostek i mocy maszyn głównych do 9000 kW lub dyplom starszego oficera mechanika na jachtach o pojemności brutto (GT) do 500 jednostek i mocy maszyn głównych do 1500 kW; przeszkolenia bezpieczeństwa; świadectwo przeszkolenia w zakresie ochrony przeciwpożarowej stopnia wyższego, sprawowania opieki medycznej nad chorym oraz świadectwo ratownika; 24 msc dodatkowej praktyki pływania na stanowisku oficera mechanika wachtowego albo 15 msc dodatkowej praktyki pływania na stanowisku drugiego lub starszego mechanika; ukończone szkolenie i zdany egzamin	Starszy oficer mechanik na jachcie komercyjnym o pojemności brutto (GT) do 3000 jednostek i mocy maszyn głównych do 3000 kW; drugi oficer mechanik na jachcie komercyjnym o pojemności brutto (GT) do 3000 jednostek i mocy maszyn głównych do 6000 kW; oficer mechanik wachtowy na jachcie komercyjnym o pojemności brutto (GT) do 3000 jednostek i mocy maszyn głównych do 9000 kW
Starszy Oficer mechanik na jachtach o pojemności brutto (GT) do 3000 jednostek i mocy maszyn głównych do 9000 kW	posiadać dyplom starszego oficera mechanika na jachtach o pojemności brutto (GT) do 3000 jednostek i mocy maszyn głównych do 3000 kW; przeszkolenia bezpieczeństwa; świadectwo przeszkolenia w zakresie ochrony przeciwpożarowej stopnia wyższego, sprawowania opieki medycznej nad chorym oraz świadectwo ratownika; 12 msc dodatkowej praktyki pływania na stanowisku drugiego lub starszego mechanika;	starszy oficer mechanik na jachcie komercyjnym o pojemności brutto (GT) do 3000 jednostek i mocy maszyn głównych do 9000 kW; drugi oficer mechanik na jachcie komercyjnym o pojemności brutto (GT) do 3000 jednostek i mocy maszyn głównych do 9000 kW; oficer mechanik wachtowy na jachcie komercyjnym o pojemności brutto (GT) do 3000 jednostek i mocy maszyn głównych do 9000 kW

Tabela nr 8 „Zawodowe kwalifikacje żeglarskie”

Pamiętaj, że każdy członek załogi, niezależnie od posiadanych kwalifikacji oraz świadectw przeszkolenia powinien odbyć na jachcie przeszkolenie zapoznawcze obejmujące zagadnienia związane z ochroną przeciwpożarową, ochroną środowiska morskiego, bezpieczeństwem i higieną pracy oraz wyposażeniem ratunkowym. Takie przeszkolenie powinno zostać udokumentowane np. w dzienniku jachtowym.

W zależności od wielkości jachtu i jego wyposażenia, załoga jachtu będzie musiała posiadać dodatkowe świadectwa przeszkoleń. Szczegółowe informacje w tym zakresie znajdziesz w rozdziale 3 (§ 21 – § 29) rozporządzenia Ministra Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej z dnia 29 stycznia 2018 r. w sprawie kwalifikacji i przeszkolenia członków załóg jachtów komercyjnych oraz warunków ich uzyskiwania.

Pamiętaj, że zgodnie z postanowieniami Konwencji STCW, niektóre świadectwa bezpieczeństwa oraz specjalistyczne wymagają odnowienia co 5 lat, dlatego pilnuj terminów ważności posiadanych świadectw i z wyprzedzeniem planuj ich odnowienie.

Poniżej znajduje się tabela, gdzie zestawiono wymagania dotyczące odnawiania najważniejszych dla żeglarzy świadectw przeszkolenia w zakresie bezpieczeństwa i świadectw specjalistycznych.

Świadectwo	Wymóg odnowienia	Warunki odnowienia
indywidualnych technik ratunkowych	tak	Ukończenie przeszkolenia uaktualniającego i udokumentowania praktyki pływania nie krótszej niż 6 miesięcy w okresie ostatnich 5 lat przypadających bezpośrednio przed złożeniem wniosku o odnowienie tych dokumentów, albo w przypadku braku wymaganej praktyki pływania konieczne jest ukończenie pełnego przeszkolenia
ochrony przeciwpożarowej stopnia podstawowego	tak	Ukończenie przeszkolenia uaktualniającego i udokumentowania praktyki pływania nie krótszej niż 6 miesięcy w okresie ostatnich 5 lat przypadających bezpośrednio przed złożeniem wniosku o odnowienie tych dokumentów, albo w przypadku braku wymaganej praktyki pływania konieczne jest ukończenie pełnego przeszkolenia
bezpieczeństwa własnego i odpowiedzialności wspólnej	nie	-
elementarnych zasad udzielania pierwszej pomocy medycznej	nie	-
bezpieczeństwa na jachtach komercyjnych	tak	Ukończenie pełnego szkolenia
ratownika	tak	Ukończenie przeszkolenia uaktualniającego i udokumentowanie 6-miesięcznej praktyki pływania w okresie ostatnich 5 lat
udzielania pierwszej pomocy medycznej	nie	-
sprawowania opieki medycznej nad chorym	tak	Ukończenie przeszkolenia uaktualniającego oraz posiadanie ważnych świadectw przeszkoleń w zakresie elementarnych zasad udzielania pierwszej pomocy medycznej i udzielania pierwszej pomocy medycznej. W przypadku jeżeli od daty utraty ważności świadectwa przeszkolenia upłynęło więcej niż 12 miesięcy, wymagane jest ukończenie pełnego przeszkolenia na to świadectwo

Tabela nr 9 „Świadectwa przeszkoleń”

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.

4.3 Podsumowanie rozdziału o kwalifikacjach

Wymagania w zakresie kwalifikacji jachtowych obowiązują w odniesieniu do:

- 1) prowadzących jachty śródlądowe oraz jachty morskie rekreacyjne i komercyjne, odpłatnie udostępniane bez załogi oraz
- 2) wszystkich członków załóg jachtów komercyjnych innych niż odpłatnie udostępniane bez załogi.

Wyróżniamy trzy rodzaje kwalifikacji:

- 1) turystyczne (patent żeglarski lub motorowodny) wystarczające by prowadzić jachty na śródlądziu oraz na morzu, z tym, że na morzu, w odniesieniu do jachtów komercyjnych innych niż odpłatnie udostępniane bez załogi wymagają one uzupełnienia o świadectwa przeszkoleń.
- 2) zawodowe żeglarskie (na jachtach morskich), lub
- 3) zawodowe w marynarce handlowej, zgodne z Konwencją STCW (można się nimi posługiwać na jachtach morskich)

KWALIFIKACJE	jachty morskie	jachty śródlądowe
wymóg	<p>bez dokumentu potwierdzającego kwalifikacje można prowadzić jachty rekreacyjne oraz jachty komercyjne odpłatnie udostępniane bez załogi: żaglowe o długości kadłuba do 7,5 lub motorowe o mocy silników do 10kW;</p> <p>prowadzący jachty rekreacyjne żaglowe o długości większej niż 7,5 m lub motorowe o mocy silników przekraczającej 10 kW musi posiadać patent żeglarski</p> <p>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</p>	<p>bez dokumentu potwierdzającego kwalifikacje można prowadzić jachty żaglowe o długości kadłuba do 7,5 m lub motorowe o mocy silnika do 10 kW oraz tzw. housboats (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</p>
podstawa prawna	<p>1. ustawa o bezpieczeństwie morskim, art. 62 ust. 3, 69, 70, 86</p> <p>2. rozporządzenie Ministra Sportu i Turystyki w sprawie uprawiania turystyki wodnej</p> <p>3. Rozporządzenie MGMIŻŚ z dnia 29 stycznia 2018 r. w sprawie kwalifikacji i przeszkolenia członków załóg jachtów komercyjnych i warunków ich uzyskiwania</p>	<p>1. ustawa o żegludze śródlądowej, art. 37a</p> <p>2. rozporządzenie Ministra Sportu i Turystyki w sprawie uprawiania turystyki wodnej</p> <p>3. rozporządzenie Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Wodnej w sprawie szkolenia z zakresu bezpieczeństwa na wodzie</p>
dokument	<p>jachty rekreacyjne: patenty żeglarskie lub motorowodne;</p> <p>jachty komercyjne: patenty żeglarskie lub motorowodne, świadectwa przeszkolenia zgodnie z konwencją STCW lub kwalifikacje zawodowe STCW lub zawodowe kwalifikacje żeglarskie</p>	<p>patenty żeglarskie: żeglarz jachtowy, jachtowy sternik morski, kapitan jachtowy lub motorowodny; sternik motorowodny, motorowodny sternik morski, kapitan motorowodny</p>
skład załogi statku	określa dyrektor UM w Karcie Bezpieczeństwa	określa dyrektor UŻŚ w uproszczonym świadectwie zdolności żeglugowej
inne wymogi	<p>świadectwa operatora urządzeń radiowych zgodnie z rozporządzeniem Ministra Administracji i Cyfryzacji w sprawie świadectw operatora urządzeń radiowych dla obsługi radiostacji jachtowej w systemie GMDSS</p> <p>(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))</p>	
uwagi	aby prowadzić jachty komercyjne odpłatnie udostępniane bez załogi, czyli czarterowane, nie trzeba spełnić dodatkowych wymogów, innych niż dla prowadzenia jachtów rekreacyjnych	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 nieposiadającej uprawnień, chcąc prowadzić tzw. hausboty, które są przeznaczone do najmu powinny posiadać

Tabela nr 10 "Kwalifikacje żeglarskie - podsumowanie"

5. Kwalifikacje radiooperatorów i pozwolenia radiowe

5.1 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.

Więcej informacji tutaj:

<https://bip.uke.gov.pl/swiadectwa-operatora-urzedzen-radiowych-tresci/swiadectwa-morskie-i-zegluga-srodladowej,1.html>

Uwaga! Świadectwo wydaje Prezes UKE lub uprawniony do tego organ zagraniczny (informacja o nadaniu uprawnienia przez administrację danego kraju musi być podana na dokumencie). Jako świadectwo nie jest traktowane zaświadczenie ukończenia kursu (np. wydawane przez ISSA - VHF Short Range Certificate).

5.2 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://bip.uke.gov.pl/jak-uzyskac-rezerwacje--pozwolenie--zezwozenie-tresc/sluzba-morska-i-zegluga-srodladowa,4,1.html>

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:

<https://www.ulc.gov.pl/pl/zegluga-powietrzna/poszukiwanie-i-ratownictwo/316-rejestracja-beaconow2>

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:

<https://ulc.gov.pl/pl/zegluga-powietrzna/poszukiwanie-i-ratownictwo/1671-testowanie-beaconow-406mhz>

5.3 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.

6. 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 ubezpieczoną 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.

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 czarteru 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).

https://www.knf.gov.pl/podmioty/Podmioty_rynk_ubezpieczeniowego

rodzaj ubezpieczenia	zakres	obowiązkowe/dobrowolne
OC armatora w związku z eksploatacją jachtu (zgodnie z art. 110 ust. 3 UBM)	Chroni ubezpieczonego przed finansowymi konsekwencjami szkód, za które ponosi odpowiedzialność, w związku z posiadaniem lub eksploatacją jachtu, wyrządzonych osobom trzecim. Nie obejmuje szkód wyrządzonych załodze i pasażerom.	obowiązkowe dla morskich jachtów komercyjnych, 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 morskich jachtów komercyjnych za wyjątkiem jachtów komercyjnych odpłatnie udostępnianych bez załogi,
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: <ul style="list-style-type: none"> • 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 11 „Ubezpieczenia jachtowe”

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 rejssem 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): <https://bhmw.gov.pl/pl/warnings>

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, tu: <https://www.wody.gov.pl/komunikaty-nawigacyjne>

Informacje o stanach wód polskich rzek znajdziesz na stronie: <https://hydro.imgw.pl/#waterStatesMap>

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 (2 urzędy morskie w Gdyni 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 (3 urzędy żeglugi śródlądowej w Bydgoszczy, Wrocławiu i Szczecinie oraz 5 delegatur w Gdańsku, Giżycku, Kędzierzynie-Koźlu, Krakowie i Warszawie).

9. Bezpieczeństwo

Pamiętaj, żeglarstwo to wspaniała forma rekreacji, ale powinieneś zadbać o bezpieczeństwo swoje i pozostałych członków załogi. Przestrzegaj przepisów prawa, kieruj się zasadami dobrej praktyki żeglarskiej i zdrowym rozsądkiem, nie lekceważ żywiołów 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 (znaczne 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 byliby 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 rejssem 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 przeczytasz 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. Powiadomianie 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. Powiadomianie i alarmowanie w przypadku zagrożenia

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

1. Przed rejssem 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 grożącym niebezpieczeństwie.

5. W polskich obszarach morskich kontaktuj się ze Służbą SAR:

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

Tabela nr 12 "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;

b) 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: www.ratunek.eu

8. Możesz skorzystać z numeru alarmowego 112, ale pamiętaj, że wtedy czas podjęcia akcji ratunkowej wydłuża 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, natomiast jeśli akcja ratunkowa dotyczy ratowania mienia, pobierane są opłaty zgodnie z cennikiem. 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

e-mail: tmas@ucmmit.gdynia.pl

Wody śródlądowe oraz przybrzeżne

Zgodnie z ustawą z dnia 18 sierpnia 2011 r. o *bezpieczeństwie osób przebywających na obszarach wodnych* (Dz. U. z 2020 r. poz. 350) ratownictwem wodnym zajmują się 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.

Ostronę meteorologiczną, na podstawie umowy z MGMIŻŚ, 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:

<https://meteo.imgw.pl/>

<https://baltyk.imgw.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 Polish Rescue 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), odpowiedzialna jest stacja brzegowa „Polish Rescue Radio”, która z początkiem 2020 r. zastąpiła Witowo Radio.

Polish Rescue Radio transmituje ostrzeżenia nawigacyjne, komunikaty pogodowe i lodowe w języku angielskim 4 razy na dobę o godz. 0135, 0735, 1335, 1935 LT (oraz na życzenie) w paśmie MF na $f=2714$ kHz i kanałach VHF 5, 61, 62 w zależności od lokalizacji nadajnika. Zapowiedź na VHF CH 16. Transmisja w języku polskim wyłącznie na życzenie.

12. Wykaz aktów prawnych i stosowanych skrótów

12.1.1. Jachty morskie i śródlądowe

1. Ustawa z dnia 12 kwietnia 2018 r. o rejestracji jachtów i innych jednostek pływających o długości do 24 m (Dz. U. z 2018 r. poz. 1137 oraz z 2019 r. poz. 1716) - URJ
2. Rozporządzenie Ministra Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej z dnia 30 września 2019 r. w sprawie powierzenia prowadzenia rejestru jachtów i innych jednostek pływających o długości do 24 m i administrowania nim (Dz. U. z 2019 r. poz. 1908)
3. Rozporządzenie Ministra Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej z dnia 15 stycznia 2020 r. w sprawie sposobu prowadzenia rejestru jachtów i innych jednostek pływających o długości do 24 m (Dz. U. z 2020 r. poz. 157)
4. Rozporządzenie Ministra Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej z dnia 7 lutego 2020 r. w sprawie wysokości opłat związanych z rejestracją jachtów i innych jednostek pływających o długości do 24 m (Dz. U. z 2020 r. poz. 248)
5. Rozporządzenie Ministra Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej z dnia 17 kwietnia 2020 r. w sprawie rejestracji jachtów i innych jednostek pływających o długości do 24 m (Dz. U. z 2020 r. poz. 763).
6. Rozporządzenie Ministra Sportu i Turystyki z dnia 9 kwietnia 2013 r. w sprawie uprawiania turystyki wodnej (Dz. U. poz. 460)

12.2.2 Jachty morskie

1. Ustawa z dnia 18 września 2001 r. Kodeks Morski (Dz. U. z 2016 r., poz. 66)- KM
2. Ustawa z dnia 18 sierpnia 2011 r. o bezpieczeństwie morskim (Dz. U. z 2016 r. poz. 281)

3. 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)
4. 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)
5. 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)
6. 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)
7. Rozporządzenie Ministra Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej z dnia 29 stycznia 2018 r. w sprawie kwalifikacji i przeszkolenia członków załóg jachtów komercyjnych oraz warunków ich uzyskiwania (Dz.U. z 2018 r. poz. 490)
8. Rozporządzeniem Ministra Administracji i Cyfryzacji z dnia 16 stycznia 2015 r. w sprawie świadectw operatora urządzeń radiowych (Dz. U. poz. 99)

12.2.3 Jachty śródlądowe

1. Ustawa z dnia 21 grudnia 2000 r. o żegludze śródlądowej (Dz.U. z 2019 r. poz. 1568) - UŻŚ
2. Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 28 kwietnia 2003 r. w sprawie przepisów żeglugowych na śródlądowych drogach wodnych (Dz.U. Nr 212, poz. 2072)
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)
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)

13. 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
PZZ – 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