

A large, modern yacht is docked at a pier during a sunset. The sun is low on the horizon, casting a warm orange glow over the water and the sky. The yacht's lights are on, and its reflection is visible in the water. The background shows a distant shoreline with some buildings and a lighthouse.

INFORMATOR DLA ŻEGLARZY I ARMATORÓW JACHTÓW



Ministerstwo
Infrastruktury

Wydawca:

Ministerstwo Infrastruktury
ul. Chałubińskiego 4/6
00-928 Warszawa

Departament Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej
ul. Nowy Świat 6/12
00-400 Warszawa

Korekta, projekt, skład, opracowanie:

Agencja Wydawnicza ARG1 s.c.
ul. Wodzisławska 16, 52-017 Wrocław
www.argi.pl

ISBN 978-83-64630-76-7

Warszawa, 2024

Niniejsza publikacja została sfinansowana ze środków Funduszu Żeglugi Śródlądowej w ramach *Planu promocji żeglugi śródlądowej na rok 2024*.

Wprowadzenie

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 część zawiera informacje dotyczące wymogów formalno-prawnych. W drugiej części znalazły się informacje i rekomendacje Ministerstwa Infrastruktury w zakresie bezpieczeństwa żeglugi.

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, przekaż je nam: sekretariatDGMiZS@mi.gov.pl

Spis treści

Oznakowanie jednostki	2
Rejestracja jednostki	2
Wymagania techniczne, przeglądy techniczne i inspekcje bezpieczeństwa. . .	3
Kwalifikacje na jachtach	9
Kwalifikacje radiooperatorów i pozwolenia radiowe	18
Ubezpieczenia jachtowe	19
Oznakowanie akwenów i prawo drogi.	21
Organy administracji i system prawa miejscowego	22
Bezpieczeństwo	23
Powiadamianie i alarmowanie w przypadku zagrożenia.	24
Służby ratownicze, ostona meteorologiczna i łączność	25
Wykaz aktów prawnych i stosowanych skrótów	27

Oznakowanie jednostki

Tabela 1. Oznakowanie jachtu.

OZNAKOWANIE JACHTU	jachty morskie	jachty śródlądowe
jakich jachtów dotyczy?	wszystkich jachtów	wszystkich jachtów
wymóg	na dziobie z każdej burty: nazwą na rufie: nazwą, portem macierzystym i numerem rejestracyjnym	czytelne oznakowanie numerem rejestracyjnym, a jeśli rejestracja nie jest wymagana, nazwą lub innym oznaczeniem, portem macierzystym lub nazwą amatora
podstawa prawna	Ustawa z dnia 18 września 2001 r. Kodeks Morski (Dz.U. z 2023 r. poz. 1309) art. 12 §1 i §2a	Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 28 kwietnia 2003 r. w sprawie przepisów żeglugowych na śródlądowych drogach wodnych (Dz.U. Nr 212, poz. 2072), załącznik §2.02
uwagi	nie ma obowiązku zatwierdzenia 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



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. z 2024 r. poz. 79), które zunifikowały wymogi dotyczące rejestracji w odniesieniu do jednostek morskich i śródlądowych. Zgodnie z obowiązującymi przepisami nadal istnieje możliwość rejestracji jachtu w izbie morskiej właściwej dla portu macierzystego jachtu, w szczególności w przypadku chęci ustanowienia hipoteki na statku.

Obowiązkowi rejestracji podlegają jednostki sportowo-rekreacyjne oraz używane do amatorskiego połowu ryb, jeśli ich długość przekracza 7,5 m lub jeśli moc napędu mechanicznego przekracza 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 pobliżu portu, w którym trzyma jacht, czy innym dogodnym dla niego miejscu.



Jak złożyć wniosek online?



Można złożyć wniosek drogą elektroniczną, na stronie <https://interesant.reja24.gov.pl>, przy czym w takim wypadku po odbiór dokumentu trzeba zgłosić się osobiście i przedstawić oryginały wszystkich załączników do wniosku. Więcej informacji: <https://portal.reja24.gov.pl/hub>

Tabela 2. Rejestracja jachtu.

REJESTRACJA	jachty morskie i śródlądowe
jakich jachtów dotyczy obowiązek?	<ul style="list-style-type: none"> wszystkich jachtów (w tym skuterów wodnych, łodzi mieszkalnych typu houseboat) o długości przekraczającej 7,5 m lub o mocy napędu przekraczającej 15 kW uprawiających żeglugę międzynarodową, niezależnie od wielkości i mocy napędu
gdzie można się rejestrować?	<p>właściciel może dowolnie wybrać organ rejestrujący spośród starostów i prezydentów miast na prawach powiatów oraz związków sportowych: PŻŻ i PZMWiNw,</p> <p>wniosek o rejestrację można również złożyć w postaci elektronicznej za pomocą strony: https://interesant.reja24.gov.pl</p>
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. z 2024 r. poz.79)
przepisy szczegółowe	<ol style="list-style-type: none"> 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); 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); 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) 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)

Jak zweryfikować jacht?



Na stronie: <https://verification.reja24.gov.pl> udostępniono możliwość weryfikacji jednostki pływającej oraz ważności dokumentu rejestracyjnego jednostki zarejestrowanej w rejestrze jachtów i innych jednostek pływających o długości do 24 m.

Wymagania techniczne, przeglądy techniczne i inspekcje bezpieczeństwa

Wymagania dyrektywy RCD

Każdy jacht wprowadzany do obrotu lub oddawany do użytku w UE powinien spełniać wymogi Dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2013/53/UE z dnia 20 listopada 2013 r. w sprawie rekreacyjnych jednostek pływających i skuterów wodnych i uchylającej dyrektywę 94/25/WE (Dz. Urz. UE L 354 z 28.12.2013, str. 90 i Dz. Urz. UE L 297 z 13.11.2015, str. 9) 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 tabliczką znamionową ze znakiem „CE” i kategorią projektową (oznakowanie literowe: A, B ,C lub D), numerem identyfikacyjnym jednostki pływającej (tzw. kodem CIN/HIN/VIN) oraz posiadać instrukcję obsługi zawierającą wszelkie informacje niezbędne do jej bezpiecznego użytkowania (w tym dotyczące ustawień, konserwacji, obsługi i zapobiegania zagrożeniom).

Rozporządzenie Ministra Rozwoju, za dyrektywą RCD, 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.

Tabela 3. Kategoria projektowa.

Kategoria projektowa	Siła wiatru (stopnie skali Beauforta)	Znacząca 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

Jachty rekreacyjne i jachty komercyjne

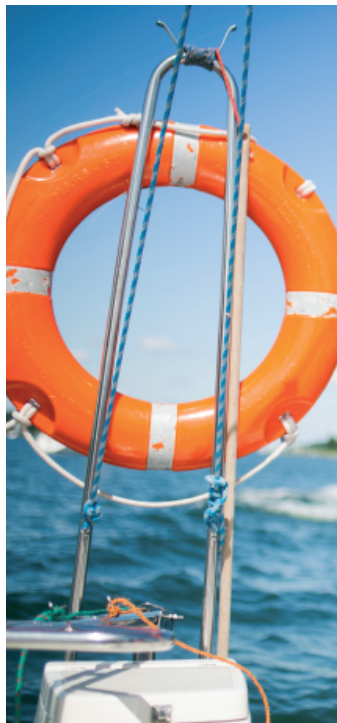


Z dniem 1 sierpnia 2020 r. weszły w życie przepisy Ustawy z dnia 12 kwietnia 2018 r. o rejestracji jachtów i innych jednostek pływających o długości do 24 m, które zbliżyły wymogi prawne w zakresie bezpieczeństwa w odniesieniu do jednostek morskich i śródlądowych. Ustawa z dnia 18 sierpnia 2011 r. o bezpieczeństwie morskim (Dz.U. z 2023 r. poz. 1666 z późn. zm.) i Ustawa z dnia 21 grudnia 2000 r. o żegludze śródlądowej (Dz.U. z 2024 r. poz. 395) stosują ten sam podział jachtów, 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, niż na jachty komercyjne. Intencją ustawodawcy było przede wszystkim zapewnienie bezpieczeństwa pasażerów i klientów firm działających w branży turystyki i szkoleń żeglarskich i motorowodnych. Jednakże armatorów jachtów 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.

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 morskiego właściwy ze względu na port macierzysty jednostki. Z obowiązku inspekcji bezpieczeństwa zwolnione są jachty rekreacyjne o długości do 15 m (Karta Bezpieczeństwa może być wydana po przeprowadzeniu inspekcji na życzenie armatora). Inspekcje bezpieczeństwa powinny być poprzedzone przeglądem technicznym (art. 25 ust. 1 Ustawy o bezpieczeństwie morskim) przeprowadzonym przez instytucję klasyfikacyjną upoważnioną przez administrację (tzw. upoważniona 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 PZŻ (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 (Dz.U. z 2016 r. poz. 1557) 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 statych urządzeń i wyposażenia dla statków nieobjętych umowami międzynarodowymi (Dz.U. z 2014 r. poz. 1335)). 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 urzędzie morskim. 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 Infrastruktury z dnia 10 kwietnia 2024 r. w sprawie inspekcji jachtu morskiego (Dz.U. z 2024 r. poz. 642). Jachty komercyjne o długości przekraczającej 15 m podlegają inspekcjom rocznym. Karta bezpieczeństwa (KB) jest wydawana na 5 lat i co roku potwierdzana podczas inspekcji okresowych. W KB dyrektor UM określa również minimalny skład i kwalifikacje załogi. Jachty komercyjne o długości do 15 m oraz jachty rekreacyjne o długości 15 m i powyżej podlegają inspekcjom pośrednim pomiędzy 2. a 3. rokiem daty ważności KB (datą rocznicową). KB jest wydawana na 5 lat i potwierdzana podczas inspekcji pośredniej (zob. tabelę dot. częstotliwości przeprowadzania inspekcji).

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, 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 wymogi i od tej chwili są one dla niej obowiązkowe, a nie tylko zalecane.

Instrukcja bezpieczeństwa jachtu morskiego



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

Armator powinien również wprowadzić system monitorowania stanu technicznego jachtu i jego wyposażenia. Jachty eksploatowane w oparciu o instrukcję bezpieczeństwa nie mają obowiązku okresowego potwierdzania ważności karty bezpieczeństwa, a zatem podlegają inspekcjom raz na 5 lat. Armator samodzielnie dba i weryfikuje należyte utrzymanie jachtu, a do UM lub PRS przesyła jedynie dokumenty z wykonanych przeglądów technicznych oraz 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 albo PRS, jeśli to PRS wydaje kartę bezpieczeństwa.

Wytyczne dotyczące opracowywania i stosowania instrukcji bezpieczeństwa oraz elementy, jakie powinna ona zawierać, określono w załączniku nr 1 do rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 10 kwietnia 2024 r. w sprawie inspekcji jachtu morskiego.

Tabela 4. Inspekcje jachtu morskiego.

rodzaj jachtu/inspekcji	rekreacyjny, ≤15 m	rekreacyjny, >15 m	komercyjny, ≤15m	komercyjny, >15 m
wstępna (w celu wydania KB po raz pierwszy)	na życzenie	tak	tak	tak
roczna (od 3 mies. przed do 3 mies. po upływie daty rocznicowej)	nie	nie	nie	tak
pośrednia (między 2. a 3. datą rocznicową KB, a dla jachtów podlegających inspekcjom rocznym – 2. lub 3. inspekcja roczna traktowana jest jako pośrednia)	na życzenie	tak	tak	tak
odnowieniowa (co 5 lat)	na życzenie	tak	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	tak, w razie zaistnienia okoliczności dla jej przeprowadzenia

Wyłączenie jachtu z eksploatacji

Jacht, który podlega obowiązkowi inspekcyjnemu, powinien mieć ważną kartę bezpieczeństwa, albo armator powinien złożyć oświadczenie o okresowym wyłączeniu jachtu z eksploatacji. Jachty morskie okresowo wyłączone z eksploatacji nie podlegają obowiązkowi inspekcji, pod warunkiem złożenia oświadczenia o okresowym wyłączeniu jachtu z eksploatacji. Zgodnie z przepisami Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 10 kwietnia 2024 r. w sprawie inspekcji jachtu morskiego (Dz. U. poz. 642), oświadczenie o okresowym wyłączeniu jachtu morskiego z eksploatacji powinno zawierać dane jachtu: numer rejestracyjny, nazwę oraz port macierzysty jachtu, dane armatora: imię i nazwisko albo nazwę i adres do korespondencji na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej, okres wyłączenia jachtu z eksploatacji oraz informację o miejscu i warunkach postoju jachtu uzgodnionych z właścicielem lub podmiotem odpowiedzialnym za eksploatację nabrzeża lub miejsca postojowego albo informację o wyslipowaniu. Armator składa oświadczenie do organu inspekcyjnego wraz z pisemną zgodą właściciela jachtu, jeżeli armator nie jest właścicielem tego jachtu.

Jak zgłosić jacht do inspekcji?



Skontaktuj się z urzędem morskim właściwym ze względu na położenie portu macierzystego jednostki. Wszystkie informacje znajdziesz na stronach internetowych:

<http://www.umgdy.gov.pl>, <http://www.ums.gov.pl>

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

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 żegludzie śródlądowej). Obowiązki przeglądów technicznych nie podlegają również jachty i jednostki pływające używane do amatorskiego połowu ryb, które podlegają obowiązkowi inspekcji technicznej.

Przeglądy techniczne przeprowadzają upoważnione w tym celu podmioty. Dane podmiotów upoważnionych przez 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 (Dz.U. Nr 216, poz. 1423). Z dokumentem potwierdzającym pozytywny wynik przeglądu technicznego armator powinien zgłosić się do UŻŚ w celu wystawienia dokumentu bezpieczeństwa statku, czyli uproszczonego świadectwa zdolności żeglugowej.

Zarówno komercyjne jachty, jak i rekreacyjne, których długość wynosi co najmniej 20 m lub których iloczyn długości, szerokości i zanurzenia jest nie mniejszy niż 100 m³, uprawiające żeglugę po śródlądowych drogach wodnych, podlegają obowiązkowi inspekcji technicznej. Obowiązek ten dotyczy również jednostek pływających używanych na śródlądowych drogach wodnych do amatorskiego połowu ryb, o wyżej wskazanych parametrach.

Inspekcję techniczną przeprowadzają techniczne komisje inspekcyjne powołane przez dyrektorów urzędów żeglugi śródlądowej lub instytucja klasyfikacyjna uznana przez Komisję Europejską. Organ inspekcyjny może powierzyć wykonanie określonych czynności inspekcyjnych upoważnionym w tym celu podmiotom. Podmioty te określono w Obwieszczeniu Ministra Infrastruktury z dnia 13 sierpnia 2021 r. w sprawie wykazu podmiotów upoważnionych do wykonywania czynności inspekcyjnych (Dz.Urz. MI z 2021 r. poz. 37). Inspekcję techniczną przeprowadza się dla ustalenia, czy statek spełnia wymagania techniczne w zakresie budowy statków, ich stałych urządzeń, wyposażenia, właściwości manewrowych, ochrony wód, powietrza lub ochrony przed hałasem. Z zaświadczeniem potwierdzającym pozytywny wynik z przeprowadzonej inspekcji technicznej lub z dokumentem wydanym przez instytucję klasyfikacyjną uznaną przez Komisję Europejską armator powinien zgłosić się do UŻŚ w celu wystawienia dokumentu bezpieczeństwa statku, czyli unijnego świadectwa zdolności żeglugowej.

Tabela 5. Przeglądy techniczne i inspekcje bezpieczeństwa.

PRZEGLĄDY TECHNICZNE	jachty morskie	jachty śródlądowe
których jachtów dotyczy obowiązek?	wszystkich jachtów z wyjątkiem jachtów rekreacyjnych o długości do 15 m	<ul style="list-style-type: none"> • jachtów komercyjnych o długości przekraczającej 7,5 m lub mocy napędu mechanicznego przekraczającej 15 kW • wszystkich jachtów i jednostek pływających do amatorskiego połowu ryb, których długość wynosi co najmniej 20 m lub których iloczyn długości, szerokości i zanurzenia jest nie mniejszy niż 100 m³
podstawa prawna	<ol style="list-style-type: none"> 1. Ustawa o bezpieczeństwie morskim art. 25 i 26 2. Rozporządzenie Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej w sprawie podmiotów upoważnionych do wykonywania przeglądów technicznych jachtów morskich o długości do 15 m 3. Rozporządzenie Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 28 lutego 2012 r. w sprawie bezpiecznego uprawiania żeglugi przez jachty morskie 4. Rozporządzenie Ministra Infrastruktury i Rozwoju w sprawie upoważniania zadań administracji morskiej 5. Rozporządzenie Ministra Infrastruktury i Rozwoju w sprawie wymagań w zakresie budowy statku, jego stałych urządzeń i wyposażenia dla statków nieobjętych umowami międzynarodowymi 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Ustawa z dnia 21 grudnia 2000 r. o żegludze śródlądowej art. 27, 28, 30, 32, 34b, 34j 2. 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 3. Rozporządzenie Ministra Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej z dnia 24 kwietnia 2019 r. w sprawie świadectwa zdolności żeglugowej (Dz.U. z 2019 r. poz. 851) 4. Obwieszczenie Ministra Infrastruktury z dnia 1 lutego 2024 r. w sprawie minimalnych wymagań technicznych mających zastosowanie do statków pływających po śródlądowych drogach wodnych rejonów 1, 2, 3 i 4, które mają zastosowanie przy ocenie spełnienia przez statki wymagań technicznych, oraz daty rozpoczęcia ich stosowania (Dz.Urz. Ml z 2024 r. poz. 5)
wydawany dokument	PŻ: Orzeczenie zdolności żeglugowej PRS: Świadectwo klasy jachtu	dokument potwierdzający pozytywny wynik przeglądu technicznego przeprowadzonego przez podmiot upoważniony, np. certyfikat, orzeczenie techniczne albo zaświadczenie potwierdzające pozytywny wynik z przeprowadzonej inspekcji technicznej lub dokument wydany przez instytucję klasyfikacyjną uznaną przez Komisję Europejską

INSPEKCJE BEZPIECZEŃSTWA	jachty morskie	jachty śródlądowe
kórych jachtów dotyczy obowiązek?	wyłączenia: jachty rekreacyjne o długości do 15 m; skutery (podlegają tylko przeglądom) jachty okresowo wyłączone z eksploatacji (pod warunkiem złożenia oświadczenia)	dokument bezpieczeństwa jest wystawiany na podstawie przeglądu technicznego albo inspekcji technicznej
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 z dnia 21 grudnia 2000 r. o żegludze śródlądowej, art. 30, 32, 34j i 34k 2. Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 5 listopada 2010 r. w sprawie świadectw zdolności żeglugowej (Dz.U. Nr 216, poz. 1424) 3. Rozporządzenie Ministra Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej z dnia 24 kwietnia 2019 r. w sprawie unijnego świadectwa zdolności żeglugowej (Dz.U. z 2019 r. poz. 851)
dokument	UM lub PRS: Karta Bezpieczeństwa	UŻŚ: uproszczone świadectwo zdolności żeglugowej albo unijne świadectwo zdolności żeglugowej



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 (Dz.U. poz. 460, z późn. zm.).

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. 3–5 ustawy o bezpieczeństwie morskim). Kwalifikacje turystyczne leżą w kompetencji ministra właściwego ds. kultury fizycznej.

Dokumenty potwierdzające kwalifikacje, czyli patenty żeglarskie i motorowodne, wydają PZZ i PZMWINW (zob. w tabeli dot. kwalifikacji turystycznych).

RZECZPOSPOLITA POLSKA
REPUBLIC OF POLAND

PATENT NR
KAPITANA JACHTOWEGO
CERTIFICATE OF COMPETENCY OF YACHTMASTER

NAZWISKO/SURNAME
IMIONA/GIVEN NAMES

ZDJEĆCIE DATA I MIEJSCE URODZENIA/DATE AND PLACE OF BIRTH

..... HOLOGRAM

..... PODPIS/SIGNATURE

RZECZPOSPOLITA POLSKA
REPUBLIC OF POLAND

PATENT NR
ŻEGLARZA JACHTOWEGO
CERTIFICATE OF COMPETENCY OF INLAND SKIPPER

NAZWISKO/SURNAME
IMIONA/GIVEN NAMES

ZDJEĆCIE DATA I MIEJSCE URODZENIA/DATE AND PLACE OF BIRTH

..... HOLOGRAM

..... PODPIS/SIGNATURE

RZECZPOSPOLITA POLSKA
REPUBLIC OF POLAND

PATENT NR
STERNIKA MOTOROWODNEGO
CERTIFICATE OF COMPETENCY OF MOTORBOAT HELMSMAN

NAZWISKO/SURNAME
IMIONA/GIVEN NAMES

ZDJEĆCIE DATA I MIEJSCE URODZENIA/DATE AND PLACE OF BIRTH

..... HOLOGRAM

..... PODPIS/SIGNATURE

RZECZPOSPOLITA POLSKA
REPUBLIC OF POLAND

PATENT NR
JACHTOWEGO STERNIKA MORSKIEGO
CERTIFICATE OF COMPETENCY OF YACHT SKIPPER

NAZWISKO/SURNAME
IMIONA/GIVEN NAMES

ZDJEĆCIE DATA I MIEJSCE URODZENIA/DATE AND PLACE OF BIRTH

..... HOLOGRAM

..... PODPIS/SIGNATURE

POLSKI ZWIĄZEK MOTOROWODNY I NARCISZTWA WODNEGO ZASWIADCZA, ŻE POSIADACZ NIENIE JSZEGO PATENTU JEST UPRAWNIONY DO:

1) PROWADZENIA JACHTOW MOTOROWYCH PO WODACH ŚRODLĄDOWYCH;
2) PROWADZENIA JACHTOW MOTOROWYCH O DŁUGOŚCI KADŁUBA DO 12 M PO MORSKICH WODACH WEWNĘTRZNYCH ORAZ POZOSTAŁYCH WODACH MORSKICH W STREFIE DO 3 MIL. MORSKICH OD BRZEGU, W PORZE DZIENNEJ.

THE POLISH MOTORBOAT AND WATER SKI ASSOCIATION HEREBY CERTIFIES THAT THE HOLDER OF THIS CERTIFICATE IS AUTHORIZED TO:

1) OPERATE MOTOR BOATS IN ALL INLAND WATERS;
2) OPERATE MOTOR BOATS OF HULL LENGTH UP TO 12 METERS IN INTERNAL SEA WATERS AND OTHER SEA WATERS LIMITED TO 3 NAUTICAL MILES FROM LAND DURING DAYTIME.

OSOBY W WIEKU PONADZ 16 LAT MOGA REALIZOWAĆ SWOJE UPRAWNIENIA NA JACHTACH MOTOROWYCH O MOCY SILNIKA DO 40 KW.
PERSONS UNDER THE AGE OF 16 ARE ELIGIBLE TO USE THEIR ENTITLEMENTS ON MOTOR BOATS WITH ENGINE POWER OF UP TO 40 KW.

DATA NABYCIA UPRAWNIENIA/DATE OF QUALIFICATION
MIEJSCE I DATA WYDANIA/PLACE AND DATE OF ISSUE
..... PODPIS I PRZECIEC/SIGNATURE AND STAMP

PATENT WYDANO NA PODSTAWIE ART. 17 I 18 UST. 7 USTAWY Z DNIA 21 GRUDNIA 2000 R. O ŻEGLUDZE ŚRODLĄDOWEJ. (DZ. U. Z 2006 R., NR 123, POZ. 853 Z POZN. ZM.).
THIS CERTIFICATE HAS BEEN ISSUED BY VIRTUE OF ARTICLE 17 & 18 (7) OF THE INLAND NAVIGATION LAW OF 21 DECEMBER 2000. (JOURNAL OF LAWS OF 2006, NO. 123, ITEM 853, AS AMENDED).

Tabela 6. Kwalifikacje turystyczne: patenty żeglarskie i motorowodne.

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

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. Poprzez taki dokument należy rozumieć dokument wydany przez administrację danego państwa lub podmiot przez nią upoważniony.

Natomiast art. 62 ust. 4 pkt. 4 ustawy o bezpieczeństwie morskim rozszerza wyżej wskazany obszar żeglugi dla jachtów morskich poza terytorium RP z zastrzeżeniem, że dokumenty uprawniające do żeglugi na jachtach morskich muszą być wydane przez inne państwo lub z upoważnienia tego państwa.

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

Jachty morskie

Wymagania w zakresie kwalifikacji członków załóg jachtów morskich określone są w ustawie z dnia 18 sierpnia 2011 r. o bezpieczeństwie morskim i różnią się dla jachtów rekreacyjnych, jachtów komercyjnych odpłatnie udostępnianych bez załogi (w czarterze) oraz pozostałych jachtów komercyjnych.

Jachty morskie rekreacyjne i komercyjne, odpłatnie udostępniane bez załogi

Nie wymaga posiadania dokumentu kwalifikacyjnego:

- uprawianie żeglugi na morskich jachtach rekreacyjnych oraz jachtach komercyjnych odpłatnie udostępnianych bez załogi o napędzie żaglowym o długości kadłuba do 7,5 m lub o napędzie motorowym o mocy silników do 10 kW,
- uprawianie żeglugi na morskich wodach wewnętrznych na jachtach motorowych o mocy silnika do 75 kW i o długości kadłuba do 13 m, których prędkość maksymalna jest ograniczona konstrukcyjnie do 15 km/h – w przypadku jachtów komercyjnych odpłatnie udostępnianych bez załogi uprawianie żeglugi wymaga odbycia przez prowadzącego jacht szkolenia z zakresu bezpieczeństwa na wodzie zgodnie z art. 37a ust. 4 ustawy o żegludze śródlądowej.

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 dokumentów kwalifikacyjnych 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.

Prowadzący jacht komercyjny, inny niż wyczarterowany bez załogi, powinien posiadać co najmniej kwalifikacje:

- I. na jachtach o pojemności brutto (GT) do 200 jednostek i mocy maszyn głównych do 750 kW:
 - 1) turystyczne (patent żeglarski lub motorowodny, który musi zostać uzupełniony o podstawowe przeszkolenia bezpieczeństwa zgodnie z Konwencją STCW – patrz poniżej), albo
 - 2) zawodowe żeglarskie, albo
 - 3) zawodowe w marynarce handlowej, zgodnie z Konwencją STCW, albo
 - 4) uprawniające do uprawiania żeglugi na jachtach morskich wydane przez inne państwo członkowskie Unii Europejskiej, państwo trzecie uznane przez Komisję Europejską w zakresie szkolenia marynarzy, wydawania im dokumentów kwalifikacyjnych, inne państwo niż państwo trzecie uznane przez Komisję Europejską lub z upoważnienia tego państwa;
- II. na jachtach o pojemności brutto (GT) 200 jednostek i powyżej i mocy maszyn głównych 750 kW i powyżej:
 - 1) zawodowe żeglarskie, albo
 - 2) zawodowe w marynarce handlowej, zgodnie z Konwencją STCW, albo
 - 3) uprawniające do uprawiania żeglugi na jachtach morskich wydane przez inne państwo członkowskie Unii Europejskiej, państwo trzecie uznane przez Komisję Europejską w zakresie szkolenia marynarzy, wydawania im dokumentów kwalifikacyjnych, inne państwo niż państwo trzecie uznane przez Komisję Europejską lub z upoważnienia tego państwa.

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 podstawowych w zakresie bezpieczeństwa 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) oraz aktualne świadectwo zdrowia. 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, wykonująca zadania pod nadzorem członka załogi stałej. Taka osoba nie musi posiadać wszystkich ww. uprawnień, tj. dokumentów kwalifikacyjnych, a także ww. świadectw przeszkoleń (§3 Rozporządzenia Ministra Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej 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.

Tabela 7. Zawodowe kwalifikacje żeglarskie.

Dokument kwalifikacyjny	wymagania	uprawnienia
Marynarz jachtowy	ukończone 18 lat, 6 mies. praktyki pływania, posiadanie świadectw przeszkoleń w zakresie bezpieczeństwa, 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 mies. praktyki pływania po uzyskaniu patentu, posiadanie świadectw przeszkoleń w zakresie bezpieczeństwa, posiadanie świadectwa radiowego LRC, zdany egzamin	kapitan na jachcie komercyjnym o pojemności brutto (GT) do 200 oraz oficer wachtowy na jachcie komercyjnym o pojemności brutto (GT) do 500 jednostek
Oficer wachtowy na jachtach o pojemności brutto (GT) do 3000 jednostek	ukończone 18 lat; posiadanie świadectwa marynarza jachtowego albo patentu kapitana motorowodnego lub kapitana jachtowego; posiadanie świadectw przeszkoleń w zakresie bezpieczeństwa; posiadanie świadectw przeszkoleń w zakresie: udzielania pierwszej pomocy medycznej, nautycznego dowodzenia statkiem, wykorzystania radaru i ARPA na poziomie operacyjnym oraz świadectwa ratownika; posiadanie świadectwa GOC GMDSS; udokumentowane odbycie 12 mies. odpowiedniej praktyki pływania z książką praktyk (w ramach szkolenia) w tym 6 mies. na jachtach o długości 15 m i powyżej lub 36 mies. praktyki pływania bez książki praktyk, w tym 12 mies. na jachtach o długości 15 m i powyżej; udokumentowane 6 mies. pełnionych obowiązków wachtowych; ukończone szkolenie i zdany egzamin na poziomie operacyjnym w dziale pokładowym na jachtach	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
Kapitan jachtowy na jachtach o pojemności brutto (GT) do 500 jednostek	ukończone 20 lat; posiadanie dyplomu jachtowego oficera wachtowego na jachtach o pojemności brutto (GT) do 3000 jednostek lub dyplomu jachtowego kapitana na jachtach o pojemności brutto (GT) do 200 jednostek; posiadanie świadectw przeszkoleń w zakresie bezpieczeństwa; posiadanie świadectw przeszkoleń w zakresie: ochrony przeciwpożarowej stopnia wyższego, udzielania pierwszej pomocy medycznej, nautycznego dowodzenia statkiem, wykorzystania radaru i ARPA na poziomie operacyjnym oraz świadectwa ratownika; posiadanie świadectwa GOC GMDSS; udokumentowane odbycie 12 mies. dodatkowej praktyki pływania na stanowisku oficera wachtowego w tym co najmniej 120 dni pełnionych obowiązków wachtowych; ukończone szkolenie i zdany egzamin na poziomie zarządzania w dziale pokładowym na jachtach	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

Dokument kwalifikacyjny	wymagania	uprawnienia
Kapitan jachtowy na jachtach o pojemności brutto (GT) do 3000 jednostek	ukończone 20 lat; posiadanie dyplomu jachtowego kapitana na jachtach o pojemności brutto (GT) do 500 jednostek; posiadanie świadectw przeszkoleń bezpieczeństwa; posiadanie świadectw przeszkoleń w zakresie: ochrony przeciwpożarowej stopnia wyższego, wykorzystania radaru i ARPA na poziomie zarządzania, sprawowania opieki medycznej nad chorym, oraz świadectwa ratownika; posiadanie świadectwa GOC GMDSS; udokumentowane odbycie 24 mies. odpowiedniej dodatkowej praktyki pływania co najmniej na stanowisku oficera wachtowego. w tym co najmniej 120 dni pełnionych obowiązków wachtowych na jachtach o długości 15 m i powyżej;	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
Motorzysta jachtowy	ukończone 18 lat, udokumentowane 6 mies. praktyki pływania przy obsłudze silnika głównego o mocy 200 kW i powyżej, posiadanie świadectw przeszkoleń w zakresie bezpieczeństwa, ukończenie szkolenia na poziomie pomocniczym w dziale maszynowym na jachtach	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
Oficer mechanik wachtowy na jachtach o pojemności brutto (GT) do 3000 jednostek i mocy maszyn głównych do 9000 kW	ukończone 18 lat; posiadanie świadectwa motorzysty jachtowego lub patentu mechanika motorowodnego; posiadanie świadectw przeszkoleń w zakresie bezpieczeństwa; posiadanie świadectw przeszkoleń w zakresie: ochrony przeciwpożarowej stopnia wyższego, udzielania pierwszej pomocy medycznej, dowodzenia siłownią okrętową oraz świadectwa ratownika; udokumentowane odbycie 12 mies., odpowiedniej praktyki pływania z książką praktyk (w ramach szkolenia) w tym co najmniej 6 mies. praktyki morskiej w dziale maszynowym na jachtach morskich o mocy maszyn głównych 350 kW i powyżej lub 36 mies. praktyki pływania bez książki praktyk, w tym 12 miesięcy praktyki morskiej w dziale maszynowym na jachtach morskich o mocy maszyn głównych 350 kW i powyżej; udokumentowane 6 mies. pełnionych obowiązków wachtowych; ukończone szkolenie i zdany egzamin na poziomie operacyjnym w dziale maszynowym na jachtach	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

Dokument kwalifikacyjny	wymagania	uprawnienia
<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; posiadanie dyplomu oficera mechanika wachtowego na jachtach o pojemności brutto (GT) do 3000 jednostek i mocy maszyn głównych do 9000 kW; posiadanie świadectw przeszkoleń w zakresie bezpieczeństwa; posiadanie świadectw przeszkoleń w zakresie: ochrony przeciwpożarowej stopnia wyższego, udzielania pierwszej pomocy medycznej oraz świadectwa ratownika; udokumentowane odbycie 9 mies. dodatkowej praktyki pływania w dziale maszynowym co najmniej na stanowisku oficera mechanika na jachtach morskich o mocy maszyn głównych 350 kW i powyżej; ukończone szkolenie i zdany egzamin na poziomie zarządzania w dziale maszynowym na jachtach</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 i mocy maszyn głównych do 9000 kW</p>

Starszy Oficer mechanik na jachtach o pojemności brutto (GT) do 3000 jednostek i mocy maszyn głównych do 3000 kW

ukończone 20 lat; posiadanie dyplomu oficera mechanika wachtowego na jachtach o pojemności brutto (GT) do 3000 jednostek i mocy maszyn głównych do 9000 kW lub dyplomu starszego oficera mechanika na jachtach o pojemności brutto (GT) do 500 jednostek i mocy maszyn głównych do 1500 kW; posiadanie świadectw przeszkoleń w zakresie bezpieczeństwa; posiadanie świadectw przeszkoleń w zakresie: ochrony przeciwpożarowej stopnia wyższego, sprawowania opieki medycznej nad chorym oraz świadectwa ratownika; udokumentowane odbycie 24 mies. dodatkowej praktyki pływania na stanowisku oficera mechanika wachtowego na jachtach morskich o mocy maszyn głównych 350 kW i powyżej, w tym 12 miesięcy rzeczywistej praktyki morskiej – w przypadku posiadania dyplomu oficera mechanika wachtowego na jachtach morskich o pojemności brutto (GT) do 3000 jednostek i mocy maszyn głównych do 9000 kW albo 15 mies. dodatkowej praktyki pływania na stanowisku drugiego lub starszego mechanika na jachtach morskich o mocy maszyn głównych 350 kW i powyżej, w tym 9 mies. rzeczywistej praktyki morskiej – w przypadku posiadania dyplomu starszego oficera mechanika na jachtach o pojemności brutto (GT) do 500 jednostek i mocy maszyn głównych do 1500 kW; ukończone szkolenie i zdany egzamin na poziomie zarządzania w dziale maszynowym

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

Dokument kwalifikacyjny	wymagania	uprawnienia
Starszy Oficer mechanik na jachtach o pojemności brutto (GT) do 3000 jednostek i mocy maszyn głównych do 9000 kW	Posiadanie dyplomu starszego oficera mechanika na jachtach o pojemności brutto (GT) do 3000 jednostek i mocy maszyn głównych do 3000 kW; posiadanie świadectw przeszkoleń w zakresie bezpieczeństwa; posiadanie świadectw przeszkoleń w zakresie: ochrony przeciwpożarowej stopnia wyższego, sprawowania opieki medycznej nad chorym oraz świadectwa ratownika; udokumentowane odbycie 12 mies.	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;
Starszy Oficer mechanik na jachtach o pojemności brutto (GT) do 3000 jednostek i mocy maszyn głównych do 9000 kW	dodatkowej praktyki pływania na stanowisku drugiego lub starszego oficera mechanika na jachtach morskich o pojemności brutto (GT) 500 jednostek i powyżej oraz mocy maszyn głównych 1500 kW i powyżej, w tym 2 miesiące rzeczywistej praktyki morskiej na jachtach morskich o mocy maszyn głównych 3000 kW i powyżej;	oficer mechanik wachtowy na jachcie komercyjnym o pojemności brutto (GT) do 3000 jednostek i mocy maszyn głównych do 9000 kW

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 uzyskania.

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

Zapoznaj się z tabelą „Świadectwa przeszkoleń”, w której zestawiono wymagania dotyczące odnawiania najważniejszych dla żeglarzy świadectw przeszkolenia w zakresie bezpieczeństwa i świadectw specjalistycznych.

Tabela 8. Świadectwa przeszkoleń.

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, jeśli praktyka została nabyta na jachtach komercyjnych o pojemności brutto 200 i powyżej w dziale pokładowym lub mocy maszyn 750 KW i powyżej w dziale maszynowym. W przypadku braku wymaganej praktyki pływania konieczne jest ukończenie pełnego przeszkolenia
ochrony przeciwpożarowej stępnia 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, jeśli praktyka została nabyta na jachtach komercyjnych o pojemności brutto 200 i powyżej w dziale pokładowym lub mocy maszyn 750 KW i powyżej w dziale maszynowym. 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 udokumentowania praktyki pływania nie krótszej niż 6 miesięcy w okresie ostatnich 5 lat przypadających bezpośrednio przed złożeniem wniosku o odnowienie tych dokumentów, jeśli praktyka została nabyta na jachtach komercyjnych o pojemności brutto 200 i powyżej w dziale pokładowym lub mocy maszyn 750 KW i powyżej w dziale maszynowym. W przypadku braku wymaganej praktyki pływania konieczne jest ukończenie pełnego przeszkolenia
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

Jachty śródlądowe

Śródlądowe jachty żaglowe o długości kadłuba do 7,5 lub motorowe o mocy silników do 10 kW, a także 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, można prowadzić bez dokumentu potwierdzającego kwalifikacje.

Aby prowadzić jachty, które przekraczają ww. parametry, wystarczy posiadać odpowiedni patent zależnie od jednostki, wydawany na podstawie Ustawy z dnia 21 grudnia 2000 r. o żegludze śródlądowej.

Osoba prowadząca ponosi odpowiedzialność za jacht i wszystkie osoby na pokładzie.

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 w zakresie bezpieczeństwa;
- 2) zawodowe żeglarskie (na jachtach morskich), lub
- 3) zawodowe w marynarce handlowej, zgodne z Konwencją STCW (można się nimi posługiwać na jachtach morskich).



Tabela 9. Kwalifikacje żeglarskie – podsumowanie.

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 m lub motorowe o mocy silników do 10 kW oraz 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 na morskich wodach wewnętrznych,</p> <p>prowadzący jachty rekreacyjne żaglowe o długości większej niż 7,5 m lub motorowe o mocy silników przekraczającej 10 kW musi posiadać odpowiedni patent zależnie od jednostki i rejonu pływania.</p> <p>- Jachty motorowe o mocy silnika do 75 kW i o długości kadłuba do 13 m, których prędkość maksymalna ograniczona jest konstrukcyjnie do 15km/h mogą uprawiać żeglugę na morskich wodach wewnętrznych – wymagane jest co najmniej odbycie przez prowadzącego jacht, szkolenia z zakresu bezpieczeństwa na wodzie.</p> <p>załoga jachtów komercyjnych (z wyjątkiem jachtów odpłatnie udostępnianych bez załogi) o pojemności brutto (GT) do 200 jednostek i mocy maszyn głównych do 750 kW powinna posiadać patenty żeglarskie uzupełnione o przeszkolenia bezpieczeństwa zgodnie z Konwencją STCW albo zawodowe kwalifikacje żeglarskie albo zawodowe kwalifikacje zgodne z Konwencją STCW</p> <p>załoga jachtów komercyjnych (z wyjątkiem jachtów odpłatnie udostępnianych bez załogi) o pojemności brutto (GT) 200 jednostek i powyżej oraz mocy maszyn głównych 750 kW i powyżej powinna posiadać zawodowe kwalifikacje żeglarskie albo zawodowe kwalifikacje zgodne z Konwencją STCW</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 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,</p> <p>prowadzący pozostałe jednostki powinien posiadać odpowiednio patent żeglarski lub motorowodny</p>
podstawa prawna	<ol style="list-style-type: none"> 1. Ustawa o bezpieczeństwie morskim, art. 62 ust. 3–5, 69, 70, 86 2. Rozporządzenie Ministra Sportu i Turystyki z dnia 9 kwietnia 2013 r. w sprawie uprawiania turystyki wodnej 3. Rozporządzenie MGMIŻS z dnia 29 stycznia 2018 r. w sprawie kwalifikacji i przeszkolenia członków załóg jachtów komercyjnych i warunków ich uzyskiwania 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Ustawa z dnia 21 grudnia 2000 r. o żegludze śródlądowej, art. 37a 2. Rozporządzenie Ministra Sportu i Turystyki z dnia 9 kwietnia 2013 r. w sprawie uprawiania turystyki wodnej 3. Rozporządzenie Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 10 maja 2013 r. w sprawie szkolenia z zakresu bezpieczeństwa na wodzie (Dz.U. poz. 599)

KWALIFIKACJE	jachty morskie	jachty śródlądowe
dokument	<p>jachty rekreacyjne: patenty żeglarskie lub motorowodne;</p> <p>jachty komercyjne: patenty żeglarskie lub motorowodne, świadectwa przeszkolenia zgodnie z konwencją STCW albo kwalifikacje zawodowe STCW albo zawodowe kwalifikacje żeglarskie</p>	<p>patenty żeglarskie: żeglarz jachtowy, jachtowy sternik morski, kapitan jachtowy lub motorowodne: 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 albo w unijnym świadectwie zdolności żeglugowej
inne wymogi	<p>świadectwa operatora urządzeń radiowych zgodnie z <i>Rozporządzeniem Ministra Administracji i Cyfryzacji z dnia 16 stycznia 2015 r. w sprawie świadectw operatora urządzeń radiowych</i> (Dz.U. z 2015 r. poz. 99) dla obsługi radiostacji jachtowej w systemie GMDSS (co najmniej: LRC – świadectwo operatora tęczności dalekiego zasięgu, SRC – świadectwo operatora tęczności bliskiego zasięgu, świadectwo operatora radiotelefonisty VHF, lub: GOC – świadectwo ogólne operatora (GMDSS) ROC – świadectwo ograniczone operatora (GMDSS))</p>	<p>w przypadku posiadania radia VHF (UKF): Świadectwa operatora urządzeń radiowych zgodnie z <i>Rozporządzeniem Ministra Administracji i Cyfryzacji z dnia 16 stycznia 2015 r. w sprawie świadectw operatora urządzeń radiowych dla obsługi radiostacji jachtowej w systemie GMDSS</i></p>
uwagi	<p>zgodnie z art. 62 ust. 4 pkt. 4 ustawy o bezpieczeństwie morskim, osoba, która uzyskała dokument potwierdzający kwalifikacje do żeglugi na jachtach w innym państwie, może uprawiać żeglugę w zakresie posiadanych uprawnień,</p> <p>osoby nieposiadające uprawnień, chcące prowadzić komercyjne 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, po morskich wodach wewnętrznych muszą posiadać zaświadczenie o ukończeniu szkolenia z zakresu bezpieczeństwa na wodzie</p>	<p>zgodnie z art. 37a ust. 6 Ustawy z dnia 21 grudnia 2000 r. o żegludze śródlądowej, osoba, która uzyskała patent w innym państwie, może uprawiać turystykę wodną na terytorium RP w zakresie posiadanych uprawnień</p> <p>osoby nieposiadające uprawnień, chcące prowadzić 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, które są przeznaczone do najmu powinny posiadać zaświadczenie o ukończeniu szkolenia z zakresu bezpieczeństwa na wodzie przeprowadzonego przez armatora jachtu</p>

Kwalifikacje radiooperatorów i pozwolenia radiowe

Kwalifikacje radiooperatorów

Aby obsługiwać radiostację jachtową, należy posiadać odpowiednie uprawnienia: w przypadku radiotelefonu UKF (VHF) – 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 UKF (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.



Wszelkie niezbędne informacje na temat świadectw morskich i żeglugi śródlądowej znajdziesz tutaj:

<https://bip.uke.gov.pl/swiadectwa-operatora-urzedzen-radiowych-tresci/swiadectwa-morskie-i-zeglugi-srodladowej,1.html> <https://bip.uke.gov.pl/swiadectwa-operatora-urzedzen-radiowych-tresci/swiadectwa-morskie-i-zeglugi-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). Świadectwem nie jest zaświadczenie o ukończeniu kursu (np. wydawane przez ISSA – VHF Short Range Certificate).

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 przy jej użyciu.

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



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--zezwolenie-tresc/pozwolenia-morskie-i-zezlugi-srodladowej,4,0.html>

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 znajdziesz tutaj:

<https://www.ulc.gov.pl/pl/zezluga-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 znajdziesz tu:

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

Gdy sprzedałeś lub wycofałeś z eksploatacji jacht, pamiętaj o wyrejestrowaniu nadajnika EPIRB, który stanowił jego wyposażenie, z ewidencji pokładowych i osobistych nadajników sygnału niebezpieczeństwa, prowadzonej w ULC.

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, stajesz 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.



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 ubezpie-



czeń dobrowolnych może się różnić, zatem przed zawarciem umowy ubezpieczenia należy zapoznać się z warunkami ubezpieczenia.

W razie wątpliwości co do 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 żeglugi morskiej i statków żeglugi śródlądowej, grupa 12: ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej za żeglugę morską i śródlądową): https://www.knf.gov.pl/podmioty/Podmioty_rynku_ubezpieczeniowego

Tabela 10. Ubezpieczenia jachtowe.

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 żeglugi 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
podróźne	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

Oznakowanie akwenów i prawo drogi

Akweny morskie

Prawo drogi

Prawo drogi oraz oznakowanie jednostek (światła i oznakowanie dzienne) na wodach morskich reguluje Konwencja w sprawie międzynarodowych przepisów o zapobieganiu zdarzeniom na morzu z 1972 roku, sporządzona w Londynie dnia 20 października 1972 r. (Dz.U. z 1977 r. Nr 15, poz. 61) (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. Przykładowo Przepisy portowe obowiązujące na obszarze właściwości terytorialnej dyrektora Urzędu Morskiego w Szczecinie przewidują obowiązek zgłoszenia wyjścia i wejścia statków o długości 20 m i powyżej (dot. to również jachtów).

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. Każdy jacht powinien być wyposażony w aktualne mapy nawigacyjne i publikacje na planowaną podróż. Mapy elektroniczne muszą posiadać ważną licencję.

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>

Akweny śródlądowe

Znaki żeglugowe, oznakowanie jednostek (światta 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 CE-VNI – 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:
<https://www.wody.gov.pl/komunikaty-nawigacyjne>

Administracja dróg wodnych w styczniu 2024 r. uruchomiła Portal WIR (Wirtualny Informator Rzeczny). To publiczny portal dotyczący żeglugi śródlądowej na terenie Polski. Prezentuje m.in. dane dotyczące krajowych dróg wodnych oraz zaistniałych na nich zdarzeniach/niebezpieczeństwach, umożliwia wyznaczenie tras po drogach wodnych, wnoszenie opłat za przeprawy, śluzowania oraz dostarcza e-usług dla przedsiębiorców będącymi użytkownikami dróg wodnych.

Wirtualny Informator Rzeczny znajdziesz tu:
<https://wir.wody.gov.pl/>

Kierując się potrzebami użytkowników jednostek pływających na wodach śródlądowych, Ministerstwo Infrastruktury w kwietniu 2024 roku udostępniło wykaz akwenów, na których wprowadzono tzw. „strefy ciszy”, czyli ograniczenia i zakazy ustanowione przez rady powiatów na śródlądowych wodach powierzchniowych w celu zapewnienia odpowiednich warunków akustycznych na terenach przeznaczonych na cele rekreacyjno-wypoczynkowe na podstawie art. 116 ust. 1 ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. Prawo ochrony środowiska (Dz.U. z 2024 r. poz. 54).

Wykaz „stref ciszy” wraz z funkcjonalną wyszukiwarką znajduje się tu:
<https://www.gov.pl/web/infrastruktura/strefy-ciszy-powiaty>

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

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 Infrastruktury);
- 2) dyrektorzy urzędów morskich – jako terenowe organy administracji morskiej (2 urzędy morskie w Gdyni i w 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 na określonych obszarach morskich,
- możliwość ruchu jednostki pod żaglami w granicach portu itd.,
- zasady zdawania ścieków i śmieci,
- sposoby przekazywania informacji o celu podróży i liczbie osób na burcie (jeśli istnieje taki wymóg).



Wody śródlądowe

Organami administracji żeglugi śródlądowej są:

- 1) minister właściwy do spraw żeglugi śródlądowej – jako naczelny organ administracji żeglugi śródlądowej (Minister Infrastruktury);
- 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).

Dyrektorzy urzędów żeglugi śródlądowej są upoważnieni do wydawania przepisów prawa miejscowego regulujących szczegółowe warunki bezpieczeństwa ruchu i postoju statków.

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 wyπτώczenia, przeszkody podwodne, wiry. Sprawdź aktualne ostrzeżenia nawigacyjne dla planowanego rejonu podróży. 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

Przed rozpoczęciem podróży zapoznaj się z aktualnymi warunkami pogodowymi i prognozą meteorologiczną na rejon planowanej żeglugi. Następnie sprawdzaj prognozę pogody oraz ostrzeżenia meteorologiczne na bieżąco. Potwierdź, czy Twój jacht jest przystosowany do danych warunków żeglugi. 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.

III. Przygotuj siebie i jacht

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.

IV. Noś kamizelkę ratunkową

Indywidualne środki wypornościowe powinny być na stałe noszone przez osoby nieumiejące 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 żeglarze byłiby ubrani w kamizelki ratunkowe. Możesz się o tym przekonać czytając raporty Państwowej Komisji Badania Wypadków Morskich. Nie bądź następnym!

V. Przygotuj załogę

Kapitan jachtu powinien zaznajomić członków załogi i pasażerów ze sposobami wzywania pomocy i podstawowymi procedurami alarmowymi w przypadku zagrożenia na jachcie (wypadnięcia człowieka za burtę (także, jeśli to kapitan wypadnie za burtę!), pożaru, przecieku lub konieczności opuszczenia jachtu) oraz przeszkolić członków załogi i pasażerów w postugiwaniu się środkami ratunkowymi i środkami bezpieczeństwa, w które jacht jest wyposażony. W szczególności przed rejsem kapitan jachtu powinien przydzielić każdemu uczestnikowi jego indywidualną kamizelkę ratunkową na cały czas rejsu. Powinien dopilnować aby każdy uczestnik dopasował ją do swoich rozmiarów oraz nauczył się ją zakładać i prawidłowo zapinać.

VI. Pozostań w kontakcie

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

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

W rejestrze prowadzonym w marinie pozostaw informację dotyczącą planowanego rejonu żeglugi, czasu wyjścia i planowanego powrotu oraz liczbę załogi.

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

Bezpieczeństwo pożarowe



Zgodnie z Rozporządzeniem MTB i GM z dnia 28 lutego 2012 r. w sprawie bezpiecznego uprawiania żeglugi przez jachty morskie (Dz.U. z 2016 r. poz.1557) należy opracować instrukcję dla kapitana i użytkownika jachtu. W części „dodatkowe uwagi ostrzegawcze dla użytkownika jachtu” należy zamieścić informacje na temat czynności podczas tankowania, uruchamiania jachtu po tankowaniu, składowania paliwa, wyposażenia przeciwpożarowego jachtu oraz konieczności wentylacji przedziału z silnikiem benzynowym (dla jachtów wyposażonych w silnik benzynowy zainstalowany w przedziale zamkniętym). Pamiętaj o zachowaniu zasad przeciwpożarowych. Paliwo przechowuj w sposób niezagrażający wybuchem pożaru i w atestowanych zbiornikach. Używaj urządzeń gazowych posiadających ważne dokumenty legalizacyjne i atesty. W przypadku jachtów z silnikiem stacjonarnym benzynowym pamiętaj o odpowiedniej wentylacji jego komory (wentylator wyciągowy powinien być włączony przed uruchomieniem silnika benzynowego na czas nie krótszy niż 4 minuty),

Powiadamianie i alarmowanie w przypadku zagrożenia

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

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

Tabela 11. Numery alarmowe 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

Możesz także dokonać odpowiedniego zgłoszenia służbie dyżurnej kapitanatów portów, na odpowiednich kanałach VHF lub telefonicznie do oficera dyżurnego (są punktem kontaktowym).

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) stosowane na jachtach nadajniki (radiopławy) EPIRB 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 nadajnika;
 - 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.

Służby ratownicze, osłona meteorologiczna i łączność

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

Prognozy pogody i ostrzeżenia meteo



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.

Pamiętaj, by przed rozpoczęciem żeglugi zapoznać się z aktualnymi warunkami pogodowymi i prognozą meteorologiczną na rejon planowanej żeglugi.

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

Ostąnę meteorologiczną 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 stronach internetowych: <https://meteo.imgw.pl/> oraz <https://baaltyk.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.

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.

Wykaz aktów prawnych

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 2024 r. poz. 79).
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).

Jachty morskie

1. Ustawa z dnia 18 września 2001 r. Kodeks Morski (Dz.U. z 2023 r., poz. 1309).
2. Ustawa z dnia 18 sierpnia 2011 r. o bezpieczeństwie morskim (Dz.U. z 2023 r. poz. 1666 z późn. zm.).
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 statych urządzeń i wyposażenia dla statków nieobjętych umowami międzynarodowymi (Dz.U. poz. 1335).
5. Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 10 kwietnia 2024 r. w sprawie inspekcji jachtu morskiego (Dz.U. poz. 642).
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).
9. Rozporządzenie Ministra Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej z dnia 23 kwietnia 2018 r. w sprawie wyszkolenia i kwalifikacji członków załóg statków morskich (Dz. U. z 2023 r. poz. 1383).

Jachty śródlądowe

1. Ustawa z dnia 21 grudnia 2000 r. o żegludze śródlądowej (Dz.U. z 2024 r. poz. 395).
2. Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 28 kwietnia 2003 r. w sprawie przepisów żeglugowych na śródlądowych drogach wodnych (Dz.U. Nr 212, poz. 2072).
3. Rozporządzenie Ministra 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).
4. Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 5 listopada 2010 r. w sprawie świadectw zdolności żeglugowej (Dz.U. Nr 216, poz. 1424).
5. Rozporządzenie Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 10 maja 2013 r. w sprawie szkolenia z zakresu bezpieczeństwa na wodzie (Dz.U. poz. 599).
6. Rozporządzenie Ministra Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej z dnia 24 kwietnia 2019 r. w sprawie unijnego świadectwa zdolności żeglugowej (Dz.U. z 2019 r. poz. 851).
7. Rozporządzenie Ministra Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej z dnia 24 kwietnia 2019 r. w sprawie sposobu i zakresu przeprowadzania inspekcji technicznych, dokumentów stosowanych w tych sprawach, a także opłat za czynności inspekcyjne i sposobu ich uiszczania (Dz.U. z 2019 r. poz. 842).
8. Obwieszczenie Ministra Infrastruktury z dnia 1 lutego 2024 r. w sprawie minimalnych wymagań technicznych mających zastosowanie do statków pływających po śródlądowych drogach wodnych rejonów 1, 2, 3 i 4, które mają zastosowanie przy ocenie spełnienia przez statki wymagań technicznych, oraz daty rozpoczęcia ich stosowania (Dz.Urz. MI z 2024 r. poz. 5).
9. Obwieszczenie Ministra Infrastruktury z dnia 13 sierpnia 2021 r. w sprawie wykazu podmiotów upoważnionych do wykonywania czynności inspekcyjnych (Dz.Urz.MI z 2021 r. poz. 37).



Wykaz stosowanych skrótów

BHMW – Biuro Hydrograficzne Marynarki Wojennej

DSC – Cyfrowe Selekttywne Wywołanie

EPIRB – morski nadajnik sygnału niebezpieczeństwa (radiopława alarmowa)

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

IM – Izba Morska

IMGW – Instytut Meteorologii i Gospodarki Wodnej

KB – karta bezpieczeństwa

MI – Ministerstwo Infrastruktury

MPCK – Morskie Pomocnicze Centrum Koordynacyjne Służby SAR

PLB – osobisty nadajnik sygnału niebezpieczeństwa (radiopława osobista)

PZMWINW – Polski Związek Motorowodny i Narciarstwa Wodnego

PZŻ – Polski Związek Żeglarski

Służba **SAR** – Morska Służba Poszukiwania i Ratownictwa

Służba **TMAS** – Morska Służba Asysty Telemedycznej

UKE – Urząd Komunikacji Elektronicznej

ULC – Urząd Lotnictwa Cywilnego

UM – urząd morski

UŻŚ – urząd żeglugi śródlądowej

Spis ilustracji:

fot. Robert Błaszak	okładka I
fot. www.adobe.com	2
fot. Robert Błaszak	6
fot. www.adobe.com	7
fot. www.adobe.com	8
fot. www.adobe.com	12
fot. Robert Błaszak	16
fot. www.adobe.com	22
fot. wikimedia commons.....	27
fot. wikimedia commons.....	28
fot. wikimedia commons.....	31
fot. wikimedia commons.....	32
fot. wikimedia commons.....	34
fot. wikimedia commons.....	36
fot. wikimedia commons.....	37
fot. wygenerowane przez AI.....	39
fot. wikimedia commons.....	okładka IV



**Ministerstwo Infrastruktury
ul. Chałubińskiego 4/6
00-928 Warszawa**

**Departament Gospodarki
Morskiej i Żeglugi Śródlądowej
ul. Nowy Świat 6/12
00-400 Warszawa**