

**ROZPORZĄDZENIE
MINISTRA TRANSPORTU, BUDOWNICTWA
I GOSPODARKI MORSKIEJ¹⁾**

z dnia2012 r.

w sprawie inspekcji i certyfikatu bezpieczeństwa jachtu morskiego

Na podstawie art. 23 ust. 4 ustawy z dnia 18 sierpnia 2011 r. o bezpieczeństwie morskim (Dz. U. Nr 228, poz. 1368 oraz z 2012 r. poz. 1068) zarządza się, co następuje:

§ 1. Rozporządzenie określa:

- 1) terminy, zakres oraz tryb przeprowadzania inspekcji jachtu morskiego;
- 2) wzór certyfikatu bezpieczeństwa jachtu morskiego, zwanego dalej „kartą bezpieczeństwa”.

§ 2. Przepisów rozporządzenia nie stosuje się do:

- 1) jachtów regatowych rozumianych jako jachty morskie przeznaczone wyłącznie do regat i zawodów sportowych, posiadające klasę regatową i ważny certyfikat wydany przez polski związek sportowy oraz wiosłowych łodzi regatowych, uczestniczących w treningach lub regatach na wodach morskich, na akwenach znajdujących się pod stałą obserwacją i osłoną ratowniczą;
- 2) rowerów wodnych, kajaków, desek z żaglem, pontonów pneumatycznych bez napędu, bez względu na wielkość, oraz innych podobnych jednostek pływających o długości do 5 m, uprawiających żeglugę tylko w porze dziennej, rozumianej jako okres od wschodu do zachodu Słońca, na polskich obszarach morskich w odległości do 2 mil morskich od linii brzegu morskiego;
- 3) jachtów rekreacyjnych o długości do 15 m, które dobrowolnie nie poddały się inspekcji;
- 4) skuterów wodnych.

¹⁾ Minister Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej kieruje działem administracji rządowej – gospodarka morską, na podstawie § 1 ust. 2 pkt 2 rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 18 listopada 2011 r. w sprawie szczegółowego zakresu działania Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej (Dz. U. Nr 248, poz. 1494).

§ 3. Zakres inspekcji jachtu morskiego eksploatowanego w oparciu o instrukcję bezpieczeństwa określa załącznik nr 1 do rozporządzenia.

§ 4. Inspekcję wstępną przeprowadza się:

- 1) przed rozpoczęciem żeglugi – na jachcie morskim nowo wybudowanym, przebudowanym lub odbudowanym;
- 2) po utracie ważności karty bezpieczeństwa w trakcie okresowego wyłączenia jachtu morskiego z eksploatacji, jeśli wyłączenie to trwało co najmniej 1 rok;
- 3) w przypadku zmiany przynależności jachtu morskiego z obcej na polską – po zmianie przynależności.

§ 5. 1. Inspekcję roczną przeprowadza się corocznie, w okresie od trzech miesięcy przed upływem każdej daty rocznicowej karty bezpieczeństwa do trzech miesięcy po upływie tej daty na:

- 1) jachcie komercyjnym o długości co najmniej 24 m;
- 2) jachcie komercyjnym, który nie jest eksploatowany w oparciu o instrukcję bezpieczeństwa;
- 3) jachcie komercyjnym o długości do 24 m, który jest eksploatowany w oparciu o instrukcję bezpieczeństwa, w przypadku gdy:
 - a) wynik inspekcji wstępnej, pośredniej, odnowieniowej lub doraźnej jest negatywny lub wykaże, że instrukcja bezpieczeństwa:
 - nieprawidłowo opisuje rodzaj prowadzonej działalności,
 - nie jest stosowana,
 - nie zawiera informacji określonych w pkt 2 lit. a załącznika nr 1 do rozporządzenia, lub
 - nie ustanawia odpowiedniego poziomu bezpieczeństwa, w szczególności niewłaściwie identyfikuje zagrożenia związane z rodzajem prowadzonej działalności lub nie ustanawia wystarczających środków minimalizujących ryzyko wystąpienia tych zagrożeń,
 - b) armator nie przesyłał do organu inspekcyjnego w okresie od trzech miesięcy przed upływem daty rocznicowej karty bezpieczeństwa do trzech miesięcy po upływie tej daty informacji o stanie jachtu morskiego.

2. W przypadku, o którym mowa w ust. 1 pkt 3, inspekcję roczną przeprowadza się w dwóch kolejnych latach, odpowiednio, po przeprowadzeniu inspekcji wstępnej, pośredniej, odnowieniowej lub doraźnej albo po nieprzesłaniu informacji o stanie jachtu morskiego.

3. Inspekcji rocznej nie przeprowadza się w roku, w którym została przeprowadzona inspekcja pośrednia.

§ 6. 1. Inspekcję pośrednią przeprowadza się w okresie od trzech miesięcy przed upływem drugiej lub trzeciej daty rocznicowej karty bezpieczeństwa do trzech miesięcy po upływie tej daty na:

- 1) jachcie komercyjnym o długości co najmniej 24 m;
- 2) jachcie komercyjnym, który nie jest eksploatowany w oparciu o instrukcję bezpieczeństwa.

2. Inspekcję pośrednią przeprowadza się w okresie między drugą a trzecią datą rocznicową karty bezpieczeństwa na:

- 1) jachcie rekreacyjnym o długości co najmniej 24 m;
- 2) jachcie rekreacyjnym, który nie jest eksploatowany w oparciu o instrukcję bezpieczeństwa;
- 3) jachcie rekreacyjnym o długości do 24 m, który jest eksploatowany w oparciu o instrukcję bezpieczeństwa, w przypadku gdy:

a) wynik inspekcji wstępnej, odnowieniowej lub doraźnej jest negatywny lub wykaże, że instrukcja bezpieczeństwa:

- nieprawidłowo opisuje rodzaj uprawianej żeglugi,
- nie jest stosowana,
- nie zawiera informacji określonych w pkt 2 lit. a załącznika nr 1 do rozporządzenia, lub
- nie ustanawia odpowiedniego poziom bezpieczeństwa, w szczególności niewłaściwie identyfikuje zagrożenia związane z rodzajem uprawianej żeglugi lub nie ustanawia wystarczających środków minimalizujących ryzyko wystąpienia tych zagrożeń,

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

4) jachcie komercyjnym o długości do 24 m, który jest eksploatowany w oparciu o instrukcję bezpieczeństwa, w pięciu kolejnych latach od momentu wprowadzenia instrukcji.

3. W przypadku, o którym mowa w ust. 2 pkt 3, inspekcję pośrednią przeprowadza się w pięciu kolejnych latach, odpowiednio, po przeprowadzeniu inspekcji wstępnej, odnowieniowej lub doraźnej albo po nieprzesłaniu informacji o stanie jachtu morskiego.

4. Inspekcji pośredniej nie przeprowadza się na:

- 1) jachcie rekreacyjnym o długości do 15 m, którego wiek liczony od daty ukończenia budowy nie przekracza:
 - a) 20 lat dla jachtu wykonanego z laminatu,
 - b) 15 lat dla jachtu metalowego,
 - c) 10 lat jachtu wykonanego z drewna;
- 2) jachcie rekreacyjnym posiadającym znak zgodności „CE”, przez okres 10 lat od daty wystawienia Deklaracji Zgodności CE
 - pod warunkiem, że jacht rekreacyjny nie został uszkodzony lub nie nastąpiła zmiana w jego kadłubie, urządzeniach lub wyposażeniu, jeżeli uszkodzenie lub zmiana mogą wpłynąć na stan bezpieczeństwa jachtu.

§ 7. 1. Inspekcję odnowieniową przeprowadza się przed datą upływu ważności karty bezpieczeństwa.

2. W przypadku, gdy inspekcja odnowieniowa jest zakończona nie wcześniej niż 3 miesiące przed datą upływu ważności karty bezpieczeństwa przeprowadzenie inspekcji nie powoduje zmiany daty rocznicowej na nowej karcie bezpieczeństwa.

3. W przypadku zakończenia inspekcji odnowieniowej po dacie upływu ważności karty bezpieczeństwa, ale nie dłużej niż 1 rok po tym terminie, przeprowadzenie inspekcji nie powoduje zmiany daty rocznicowej na karcie bezpieczeństwa.

4. W przypadku przeprowadzenia inspekcji odnowieniowej w okresie powyżej 3 miesięcy przed datą upływu ważności karty bezpieczeństwa, data rocznicowa będzie taka sama jak dzień i miesiąc zakończenia inspekcji.

§ 8. Inspekcję doraźną przeprowadza się pomiędzy innymi rodzajami inspekcji, w przypadkach określonych w art. 20 ust. 1 pkt 5 i ust. 2 ustawy z dnia 18 sierpnia 2011 r. o bezpieczeństwie morskim.

§ 9. Inspekcja wstępna, obejmuje stwierdzenie, czy:

- 1) stan techniczny jachtu morskiego odpowiada stanowi potwierdzonemu w dokumentach potwierdzających dokonanie przeglądów, o których mowa w art. 25 ust. 1 oraz w art. 26 ust. 1 ustawy z dnia 18 sierpnia 2011 r. o bezpieczeństwie morskim;
- 2) spełnione są wymagania dotyczące wyposażenia i kwalifikacji załogi jachtu morskiego.

§ 10. Inspekcja roczna, pośrednia i odnowieniowa obejmuje stwierdzenie, czy:

- 1) na jachcie morskim znajdują się oryginał karty bezpieczeństwa oraz oryginał lub kopie dokumentów potwierdzających dokonanie przeglądów, o których mowa w art. 25 ust. 1 oraz w art. 26 ust. 1 ustawy z dnia 18 sierpnia 2011 r. o bezpieczeństwie morskim;
- 2) stan techniczny jachtu morskiego odpowiada stanowi potwierdzonemu w dokumentach potwierdzających dokonanie przeglądów, o których mowa w pkt art. 25 ust. 1 oraz w art. 26 ust. 1 ustawy z dnia 18 sierpnia 2011 r. o bezpieczeństwie morskim;
- 3) spełnione są wymagania dotyczące wyposażenia i kwalifikacji załogi jachtu morskiego.

§ 11. 1. Zakres inspekcji doraźnej obejmuje czynności zależne od okoliczności, których zaistnienie spowodowało konieczność przeprowadzenia tej inspekcji.

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

§ 12. 1. W przypadku jachtu morskiego o długości do 24 m, który jest eksploatowany w oparciu o instrukcję bezpieczeństwa inspekcja wstępna, roczna, pośrednia, odnowieniowa i doraźna obejmuje dodatkowo czynności określone w załączniku nr 1 do rozporządzenia.

2. W przypadku jachtu komercyjnego używanego do holowania sprzętu pływającego inspekcja wstępna, roczna, pośrednia, odnowieniowa i doraźna obejmuje dodatkowo sprawdzenie posiadania i stosowania instrukcji producenta dotyczącej warunków holowania i przewozu osób.

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

2. W przypadku gdy jacht morski o długości do 24 m jest eksploatowany w oparciu o instrukcję bezpieczeństwa, armator przekazuje tę instrukcję organowi inspekcyjnemu jednocześnie ze zgłoszeniem jachtu morskiego do inspekcji.

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

1) weryfikuje, czy instrukcja bezpieczeństwa zawiera informacje, o których mowa w pkt 2 lit. a załącznika nr 1 do rozporządzenia i w razie potrzeby wzywa armatora do jej poprawienia lub uzupełnienia;

2) sprawdza wdrożenie i utrzymywanie systemu eksploatacji jachtu morskiego w oparciu o instrukcję bezpieczeństwa.

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

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

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

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

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

1) uwzględnia zastrzeżenia i dokonuje zmian w protokole albo

2) odmawia uwzględnienia zmian w protokole.

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

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

2. Karta bezpieczeństwa jest wydawana na okres nie dłuższy niż 5 lat, zgodnie z terminem ważności dokumentu, o którym mowa w § 10 ust. 1 rozporządzenia Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 28 lutego 2012 r. w sprawie bezpiecznego uprawiania żeglugi przez jachty morskie (Dz. U. poz. 326).

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

§ 16. 1. Kartę bezpieczeństwa wydaje się w trzech egzemplarzach.

2. Oryginał karty bezpieczeństwa otrzymuje kapitan jachtu morskiego, a kopię armator oraz organ inspekcyjny.

§ 17. 1. Ważność karty bezpieczeństwa może być w uzasadnionych przypadkach przedłużona na okres nie dłuższy niż 3 miesiące bez inspekcji w celu dojścia jachtu morskiego do portu krajowego lub obcego, w którym może zostać przeprowadzona inspekcja.

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

§ 18. Rozporządzenie wchodzi w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia.³⁾

**MINISTER TRANSPORTU, BUDOWNICTWA
I GOSPODARKI MORSKIEJ**

³⁾ Niniejsze rozporządzenie było poprzedzone rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 1 czerwca 2011 r. w sprawie inspekcji i dokumentów bezpieczeństwa statku morskiego (Dz. U. Nr 119, poz. 688), które zgodnie z art. 149 ust. 1 ustawy z dnia 18 sierpnia 2011 r. o bezpieczeństwie morskim (Dz. U. Nr 228, poz. 1368 oraz z 2012 r. poz. 1068) traci moc z dniem wejścia w życie niniejszego rozporządzenia.

ZAKRES INSPEKCJI JACHTU MORSKIEGO EKSPLOATOWANEGO W OPARCIU O INSTRUKCJĘ BEZPIECZEŃSTWA

Inspekcja na jachcie morskim eksploatowanym w oparciu o instrukcję bezpieczeństwa obejmuje sprawdzenie czy:

- 1) informacja o stanie jachtu morskiego przesyłana przez armatora organowi inspekcyjnemu w okresie od trzech miesięcy przed upływem każdej daty rocznicowej karty bezpieczeństwa do trzech miesięcy po upływie tej daty zawiera informację o elementach, jakie zostały sprawdzone, naprawione lub wymienione oraz czynnościach kontrolnych i konserwacyjnych podjętych przez armatora podczas weryfikacji stanu jednostki, w celu zapewnienia jej należytego utrzymania eksploatacyjnego, oraz czy stan jednostki i jej wyposażenia odpowiada stanowi zadeklarowanemu w tej informacji;
- 2) instrukcja bezpieczeństwa:
 - a) wskazuje, opisuje lub określa:
 - przedsiębiorstwo lub osobę odpowiedzialną za eksploatację jednostki (nazwisko lub nazwa armatora, dane kontaktowe),
 - rodzaje żeglugi, jakie uprawia się na jednostce, w przypadku jachtu rekreacyjnego oraz rodzaje działalności, do jakich wykorzystuje się jednostkę, w przypadku jachtu komercyjnego,
 - rodzaje zagrożeń z zakresu bezpieczeństwa żeglugi, występujące w związku z rodzajem odpowiednio uprawianej żeglugi lub wykonywanej działalności oraz techniczne i operacyjne środki efektywnie zmniejszające ryzyko wystąpienia tych zagrożeń,
 - jednostkę, wraz z jej specyfikacją techniczną, wyposażeniem oraz sposobem eksploatacji i konserwacji,
 - procedury wprowadzone na jednostce w celu należytego jej utrzymania eksploatacyjnego, w tym odstępy czasu oraz procedurę weryfikacji stanu jednostki i wyposażenia, wraz ze sposobem dokumentacji wykonania tych czynności oraz przekazywania organowi inspekcyjnemu informacji o stanie jachtu morskiego,

- kwalifikacje załogi oraz zakres i sposób dokumentowania przeszkolenia, które obowiązkowo muszą odbyć kapitan jachtu morskiego oraz załoga,
 - operacyjne środki zapobiegawcze, których załoga musi przestrzegać, w tym ustala ograniczenia żeglugowe dla jednostki, których musi przestrzegać kapitan jachtu morskiego, aby żegluga przebiegała w bezpieczny sposób, a które obejmują w szczególności podanie obszarów dalekomorskich, pór roku, warunków atmosferycznych, temperatury wody, maksymalnej dozwolonej liczby osób na pokładzie,
 - środki zapobiegawcze, które należy zastosować zarówno na pokładzie, jak na lądzie, aby w przypadku pożaru, wywrotki, zderzenia i podobnych wypadków można było w możliwie największym stopniu zapewnić ratunek i utrzymanie przy życiu wszystkich osób na pokładzie do momentu nadejścia pomocy, także w przypadku znalezienia się tych osób w wodzie,
 - środki, przy pomocy których zawsze w razie wypadku istnieje możliwość wezwania pomocy;
 - że informacja odnośnie liczby osób na pokładzie jest znana i przechowywana na lądzie oraz łatwo dostępna w przypadku prowadzenia akcji ratunkowej,
 - sposób zapoznawania przed rozpoczęciem żeglugi nowych osób na pokładzie z instrukcją bezpieczeństwa oraz sposób dokumentowania tego faktu,
 - sposób postępowania po zajściu incydentu lub wypadku, celem wykrycia przyczyn i zapobiegania podobnym wydarzeniom w przyszłości;
- b) rzetelnie przedstawia rodzaj uprawianej żeglugi w przypadku jachtów rekreacyjnych albo rodzaj prowadzonej działalności w przypadku jachtów komercyjnych, właściwie identyfikuje czynniki zagrożenia i ustala efektywne środki zmniejszające ryzyko ich wystąpienia oraz jest wdrożona i na bieżąco aktualizowana.

WZÓR



RZECZPOSPOLITA POLSKA

KARTA BEZPIECZEŃSTWA JACHTU MORSKIEGO

nr:

wydana na podstawie

art. 23 ust. 1 ustawy z dnia 18 sierpnia 2011 r. o bezpieczeństwie morskim (Dz. U. Nr 228, poz. 1368, z późn. zm.)

W IMIENIU RZĄDU RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

przez

Nazwa jachtu: Armator: Jacht rekreacyjny/komercyjny*

Port macierzysty: Typ jachtu: Klasa:

Sygnal rozpoznawczy: MMSI: Materiał:

Rok budowy: Stocznia/budowniczy: Kategoria projektowa:

Pojemność brutto: Długość **: Szerokość:

Wolna burta: Wysokość: Zanurzenie maks.:

Nr rejestru:

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

Urządzenia radiokomunikacyjne i radionawigacyjne:

Stanowisko	Żegluga		Środki ratunkowe (liczba sztuk/osób)
Kapitan:	– łódzie ratownicze dla osób – tratwy pneumatyczne dla osób – koła ratunkowe dla osób – pasy ratunkowe dla osób – kamizelki ratunkowe dla osób – kombinezony ratunkowe dla osób łącznie dla..... osób – wyrzutnia linki ratunkowej
Oficerowie pokładowi:	Dopuszczalna liczba pasażerów: – w żegludze na akwenach treningowych osób – w żegludze osłoniętej osób – w żegludze przybrzeżnej osób – w żegludze pełnomorskiej osób – w żegludze oceanicznej osób
Oficerowie mechanicy:	Łączna liczba pasażerów i załogi: – w żegludze na akwenach treningowych osób – w żegludze osłoniętej osób – w żegludze przybrzeżnej osób – w żegludze pełnomorskiej osób – w żegludze oceanicznej osób
Inni:	
Minimum	

Inne wymagania i warunki:

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

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

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

Niniejsza karta jest ważna do dnia:

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

Wydano w:

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



REPUBLIC OF POLAND
YACHT SAFETY CERTIFICATE

No.:

issued under the provisions of

Regulation of the Minister of Transport, Construction and Maritime Economy of 2012
 on Yacht inspections and safety Certificate (Journal of Laws item ...)

UNDER THE AUTHORITY OF THE GOVERNMENT OF THE REPUBLIC OF POLAND

by

Name of yacht: Yacht's operator: Pleasure yacht/commercial yacht*
 Port of registry: Type of Yacht: Class:
 Distinctive No. or letters MMSI: Material:
 Year of build: Shipbuilder/Builder: Design category:
 Gross tonnage: Length**: Breadth:
 Freeboard: Depth moduled : Draugh max:
 Register No:

Propulsion: (number and type, power, serial numbers, sail area, type of rig)

Radiocommunication and radionavigation facilities:

Capacity	Certificates / Number of persons		Life-saving appliances (pcs/persons)
	navigation	navigation	
Master:	rescue boats for pers. inflatable liferafts for pers. lifebuoys for pers. lifejackets for pers. immersion suits for pers. total for pers. line throwing appliance
Deck officers::	Number of passengers allowed on board: in traning areas pers. in sheltered navigation pers. in inshore navigation pers. restricted sea-going pers. unrestricted sea-going pers.
Engineer officers::	Total number of crew and passengers: in traning areas pers. in sheltered navigation pers. in inshore navigation pers. restricted sea-going pers. unrestricted sea-going pers.
Others:	
Minimum	

Other requirements:

THIS IS TO CERTIFY that the above-mentioned yacht has been duly surveyed and can be operated:

in navigation, wind °B and state of sea (height of wave m)

in navigation, wind °B and state of sea (height of wave m)

This Certificate is valid until:

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

Issued at:

.....
 Place, date

.....
 Seal

.....
 Signature

Karta nr:
Certificate No.:

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

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

Inspekcja roczna:
Annual survey:

.....
Miejscowość, data / *Place, date*

.....
Pieczęć / *Seal*

.....
Podpis / *Signature*

Inspekcja roczna/pośrednia :
Annual/intermediate survey:*

.....
Miejscowość, data / *Place, date*

.....
Pieczęć / *Seal*

.....
Podpis / *Signature*

Inspekcja roczna/pośrednia :
Annual/intermediate survey:*

.....
Miejscowość, data / *Place, date*

.....
Pieczęć / *Seal*

.....
Podpis / *Signature*

Inspekcja roczna:
Annual survey:

.....
Miejscowość, data / *Place, date*

.....
Pieczęć / *Seal*

.....
Podpis / *Signature*

* Niepotrzebne skreślić. / *Delete as appropriate.*

** W przypadku gdy długość kadłuba, rozumiana jako długość mierzona zgodnie z normą PL-EN ISO 8666, wynosi 24 m i więcej, a długość mierzona zgodnie z Międzynarodową konwencją o liniach ładunkowych, jest mniejsza od długości kadłuba, stosuje się tę drugą. / *In the event that the length of hull, measured in accordance with ISO 8666, is equal to or greater than 24 m, and the length measured in accordance with ILCC is smaller than the length of hull, the length measured in accordance with ILCC shall be used.*

Uzasadnienie

Rozporządzenie Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej w sprawie inspekcji i certyfikatu bezpieczeństwa jachtu morskiego, zwane dalej „rozporządzeniem”, stanowi wykonanie upoważnienia ustawowego zawartego w art. 23 ust. 4 ustawy z dnia 18 sierpnia 2011 r. o bezpieczeństwie morskim (Dz. U. Nr 228, poz. 1368), zwanej dalej „ustawą”.

Celem rozporządzenia jest określenie terminów, zakresu oraz trybu przeprowadzania inspekcji jachtu morskiego, jak również wzoru certyfikatu bezpieczeństwa jachtu morskiego, jakim jest karta bezpieczeństwa.

Biorąc pod uwagę specyfikę żeglugi na jachtach morskich, oraz fakt, że nie podlegają one większości wymogów przewidzianych umowami międzynarodowymi dla jednostek o pojemności brutto powyżej 500 oraz przeznaczonych do przewozu towarów lub większej niż 12 liczby pasażerów, a także interes adresata normy prawnej, rozumiany jako łatwość dostępu i przejrzystość regulacji, zdecydowano się zaprojektować przedmiotowe normy w oddzielnym rozporządzeniu, obok rozporządzenia w sprawie inspekcji i audytów oraz certyfikatów statku morskiego, również wykonującego upoważnienie ustawowe zawarte w art. 23 ust. 4 ustawy.

Należy zauważyć, że z mocy przepisów międzynarodowych - Międzynarodowej konwencji o bezpieczeństwie życia na morzu, 1974, (Konwencji SOLAS) i europejskich – Rozporządzenia WE nr 336/2006 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 15 lutego 2006 r. w sprawie wdrożenia we Wspólnocie Międzynarodowego kodeksu zarządzania bezpieczeństwem oraz uchylającego rozporządzenie Rady (WE) nr 3051/95, audytów, rozumianych jako weryfikację spełniania wymogów Międzynarodowego Kodeksu zarządzania bezpieczną eksploatacją statków i zapobieganiu zanieczyszczeniu (Kodeksu ISM), nie przeprowadza się na jednostkach o pojemności brutto poniżej 500, z wyjątkiem statków pasażerskich. Biorąc pod uwagę fakt, że audyty nie są przeprowadzane na jachtach morskich, projektodawca nie określił w przedmiotowym rozporządzeniu terminów, zakresu i trybu przeprowadzania audytów w odniesieniu do jachtów morskich.

Zgodnie z przepisami § 2 rozporządzenia z zakresu rozporządzenia zostały wyłączone jachty regatowe, jednostki takie jak rowery wodne, kajaki, deski z żaglem, pontony pneumatyczne bez napędu, bez względu na wielkość, oraz inne podobne jednostki pływające o długości do 5 m, uprawiające żeglugę tylko w porze dziennej, rozumianą jako okres od wschodu do zachodu Słońca, na polskich obszarach morskich w odległości do 2 mil morskich od linii brzegu morskiego, a także jachty rekreacyjne o długości do 15 m, o ile dobrowolnie nie poddały się inspekcji oraz skutery wodne.

W przepisach § 4 do 8 rozporządzenia określono terminy inspekcji. Zgodnie z art. 20 ust. 1 ustawy oraz § 4 rozporządzenia, inspekcję wstępną przeprowadza się wówczas, kiedy jacht uzyskuje kartę bezpieczeństwa po raz pierwszy – na jachtach nowo wybudowanych lub zmieniających przynależność z obcej na polską, a także na jachtach przebudowanych lub

odbudowanych, oraz jachtach, które były wyłączone z eksploatacji przez okres dłuższy niż rok. Inspekcję roczną przeprowadza się co roku w okresie od trzech miesięcy przed upływem daty rocznicowej karty bezpieczeństwa do trzech miesięcy po tej dacie. Inspekcji rocznej, zgodnie z przepisami § 5 projektu rozporządzenia, podlegają jachty komercyjne, za wyjątkiem jachtów komercyjnych o długości do 24 m, które są eksploatowane w oparciu o zatwierdzoną przez armatora instrukcją bezpieczeństwa. Projektowane rozwiązanie ma na celu promowanie kultury bezpieczeństwa żeglugi. Opracowanie przez armatora w instrukcji bezpieczeństwa systemu monitorowania stanu technicznego jachtu i jego wyposażenia, kwalifikacji załogi i procedur bezpiecznego postępowania oraz wdrożenie i utrzymywanie tego systemu, powinno służyć ustanowieniu wysokiego poziomu bezpieczeństwa żeglugi poprzez zwiększenie świadomości i zakresu odpowiedzialności armatora. Armatorzy, którzy zdecydują się na przedmiotowe rozwiązanie będą podlegać inspekcjom pośrednim, zamiast rocznym, a następnie, pod warunkiem pozytywnego wyniku inspekcji bezpieczeństwa w ciągu kolejnych pięciu lat – tylko inspekcjom odnowieniowym. W stosunku do tych jachtów nie będzie zatem istniał obowiązek okresowego potwierdzania ważności karty bezpieczeństwa. Armator jachtu morskiego eksploatowanego w oparciu o instrukcję bezpieczeństwa będzie przekazywał dyrektorowi urzędu morskiego coroczną informację o stanie jachtu. Analogiczny system zastosowano w odniesieniu do jachtów rekreacyjnych. Podsumowując założenia przyjęte przez projektodawcę podczas pracy nad projektem rozporządzenia, armatorzy jachtowi mogą albo potwierdzać ważność karty bezpieczeństwa w systemie inspekcji na zasadach obowiązujących dotychczas, albo przejąć część odpowiedzialności za należyte utrzymanie eksploatacyjne jednostki i jej wyposażenia. Oznacza to równocześnie zwolnienie z obowiązku zgłaszania jachtu do inspekcji okresowych. Przepis § 5 ust. 1 pkt 3 i analogiczny § 6 ust. 2 pkt 3, nakazuje jednak powrócić do zwykłego cyklu inspekcji potwierdzających ważność karty bezpieczeństwa, jeśli podczas inspekcji okresowej lub doraźnej okaże się, że instrukcja bezpieczeństwa nierzetelnie opisuje rodzaj uprawianej żeglugi w przypadku jachtów rekreacyjnych lub prowadzonej przez armatora działalności, w przypadku jachtów komercyjnych, a co za tym idzie nie prawidłowo identyfikuje rodzaje ryzyka związane z uprawianiem tego rodzaju żeglugi lub prowadzeniem takiej działalności, instrukcja nie jest stosowana w praktyce lub nie ustanawia odpowiedniego poziomu bezpieczeństwa.

Inspekcja pośrednia przeprowadzana jest w okresie od trzech miesięcy przed upływem drugiej lub trzeciej daty rocznicowej karty bezpieczeństwa do trzech miesięcy po tej dacie, a w przypadku jachtów, które nie podlegają inspekcji rocznej, a podlegają inspekcji pośredniej – pomiędzy drugą a trzecią datą rocznicową karty bezpieczeństwa. Inspekcji pośredniej, zgodnie z przepisami § 5 projektu rozporządzenia, podlegają jachty rekreacyjne oraz zgodnie z powyższymi wyjaśnieniami, jachty komercyjne o długości do 24 m, eksploatowane zgodnie z opracowaną przez armatora i zatwierdzoną przez dyrektora urzędu morskiego instrukcją bezpieczeństwa w ciągu pierwszych 5 lat. W odniesieniu do jachtów rekreacyjnych o długości do 15 m, które nie mają obowiązku poddawania się inspekcjom i podlegają inspekcjom bezpieczeństwa tylko o ile poddadzą się im dobrowolnie, projektodawca przewidział dłuższe

odstępny pomiędzy inspekcjami, jeśli wiek jachtu liczony od daty ukończenia budowy nie przekracza 20 lat dla jachtów wykonanych z laminatów, 15 lat dla jachtów metalowych lub 10 lat jachtów wykonanych z drewna, pod warunkiem, że jacht nie został uszkodzony lub nie nastąpiła zmiana w jego kadłubie, urządzeniach lub wyposażeniu, jeżeli uszkodzenia lub zmiana mogą wpłynąć na stan bezpieczeństwa. Natomiast jacht rekreacyjny posiadający znak zgodności „CE”, po inspekcji zakończonej wynikiem pozytywnym, może otrzymać kartę bezpieczeństwa z ważnością do 5 lat, bez konieczności poddawania jachtu inspekcji pośredniej przez okres 10 lat od daty wystawienia Deklaracji Zgodności CE.

Inspekcję odnowieniową przeprowadza się celem odnowienia karty bezpieczeństwa, raz na pięć lat.

W przepisach § 9- 12 rozporządzenia określono zakres inspekcji. Inspekcje wstępne, roczne, pośrednie i odnowieniowe obejmują swym zakresem całość bezpieczeństwa jachtu i mają na celu stwierdzenie, czy stan techniczny jachtu odpowiada, zapisom zawartym w dokumentach wydanych przez podmioty sprawujące nadzór techniczny nad jachtem, a zatem uznane organizacje lub podmioty upoważnione przez Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej na podstawie art. 26 ust. 1 ustawy, oraz czy wyposażenie jachtu i kwalifikacje załogi odpowiadają przepisom. W przypadku jachtu morskiego eksploatowanego w oparciu o instrukcję bezpieczeństwa zakres inspekcji został dodatkowo określony w załączniku nr 1 do projektu rozporządzenia. W przypadku jachtu komercyjnego używanego do holowania sprzętu pływającego inspekcje obejmują również sprawdzenie posiadania i stosowania instrukcji producenta dotyczącej warunków holowania i przewozu osób. Natomiast inspekcja doraźna obejmuje wybrane elementy bezpieczeństwa jachtu lub całość jego bezpieczeństwa. Zgodnie z projektem rozporządzenia, inspekcja doraźna obejmująca całość bezpieczeństwa jachtu, na wniosek armatora, może być uznana przez organ inspekcyjny za inspekcję roczną, pośrednią lub odnowieniową.

Następnie określono tryb przeprowadzania inspekcji. Zgodnie z art. 19 ust. 1 pkt 1 ustawy armator lub kapitan jachtu są obowiązani zgłosić jacht do inspekcji wstępnych, rocznych, pośrednich i odnowieniowych. Również inspekcje doraźne przeprowadza się na zlecenie armatora, kapitana, ale także jeżeli organ inspekcyjny uzna to za konieczne, w szczególności po zdarzeniu mającym znamiona awarii jachtu, lub zmianie w jego kadłubie lub urządzeniach, które mogą wpłynąć na bezpieczeństwo jachtu lub załogi. Tryb przeprowadzania inspekcji obejmuje: przygotowanie do inspekcji (§ 13 projektu rozporządzenia), przeprowadzenie inspekcji, sporządzenie protokołu z inspekcji (§ 14 projektu rozporządzenia), wydanie karty bezpieczeństwa (§ 15 i 16 projektu rozporządzenia). Załącznik nr 2 do rozporządzenia określa wzór karty bezpieczeństwa. W § 14 określono również, że kartę bezpieczeństwa wydaje się na okres nie dłuższy niż 5 lat, zgodnie z terminem ważności dokumentu klasyfikacyjnego (Świadectwa Klasy lub Orzeczenia Zdolności Żeglugowej). Projektodawca przewidział również szczególny przypadek, w którym ważność karty bezpieczeństwa może być przedłużona bez inspekcji w celu dojścia jachtu morskiego do portu krajowego lub obcego, w którym może zostać przeprowadzona inspekcja (§ 15).

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

Rozporządzenie nie podlega notyfikacji Komisji Europejskiej, zgodnie z § 4 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 23 grudnia 2002 r. w sprawie sposobu funkcjonowania krajowego systemu notyfikacji norm i aktów prawnych (Dz. U. Nr 239, poz. 2039, z późn. zm.). Nie istnieje również konieczność przedstawiania rozporządzenia właściwym instytucjom i organom Unii Europejskiej, zgodnie z § 12a uchwały nr 49 Rady Ministrów z dnia 19 marca 2002 r. – Regulamin pracy Rady Ministrów (M.P. Nr 13, poz. 221, z późn. zm.).

Stosownie do art. 5 ustawy z dnia 7 lipca 2005 r. o działalności lobbingsowej w procesie stanowienia prawa (Dz. U. Nr 169, poz. 1414, z późn. zm.), rozporządzenie zostało zamieszczone w Biuletynie Informacji Publicznej Ministerstwa Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej. Projekt rozporządzenia został zamieszczony również na stronie internetowej Rządowego Centrum Legislacji.

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

Rozporządzenie jest zgodne z prawem Unii Europejskiej.

Ocena skutków regulacji (OSR)

1. Podmioty, na które oddziałuje projektowana regulacja

Projekt rozporządzenia oddziałuje na następujące podmioty:

- 1) urzędy morskie;
- 2) uznane organizacje upoważnione do wykonywania zadań administracji morskiej;
- 3) podmioty upoważnione do wykonywania przeglądów jachtów morskich o długości do 15 m;
- 4) armatorów i kapitanów jachtów.

Projektowany tryb postępowania nie będzie miał wpływu na dotychczasową praktykę przeprowadzania inspekcji, ponieważ jedynie systematyzuje i uzupełnia, przepisy bez wprowadzania zmian do funkcjonowania istniejącego systemu. Wyjątkiem jest tu wprowadzenie nowej możliwości dla armatorów jachtów o długości do 24 m. Jeśli armator opracuje lub zleci opracowanie i zatwierdzi instrukcję bezpieczeństwa, oraz będzie eksploatować jednostkę zgodnie z zapisami instrukcji, jacht nie będzie podlegać inspekcjom okresowym jedynie inspekcjom odnowieniowym. Zakres zadań dyrektorów urzędów morskich zwiększy się o czynności związane z weryfikowaniem poprawności opracowanych instrukcji bezpieczeństwa, ale jednocześnie zmniejszy, w związku ze zmniejszoną liczbą inspekcji na przedmiotowych jachtach. Ostatecznie suma obciążeń administracyjnych zmniejszy się dla armatorów jachtowych, którzy zechcą skorzystać z możliwości opracowania instrukcji bezpieczeństwa i nie zmieni dla urzędów morskich.

Inspekcje bezpieczeństwa będą przeprowadzane tak jak dotychczas przez urzędy morskie.

Zgodnie z dotychczasowymi przepisami nowe regulacje przewidują, że armatorzy jachtów rekreacyjnych o długości do 15 m nie będą musieli poddawać swoich jachtów przeglądom technicznym, ani inspekcjom bezpieczeństwa. Armatorzy ci mogą dobrowolnie poddać jachty przeglądom i inspekcjom. Armatorzy jachtów komercyjnych, którzy oferują na rynku swoje usługi, czarterując jachty, organizując rejsy, prowadząc szkolenia i wożąc pasażerów, muszą zapewnić odpowiednie standardy bezpieczeństwa dla wszystkich osób korzystających z ich usług i poddać się weryfikacji podczas przeglądów technicznych oraz inspekcji bezpieczeństwa. Obowiązki armatorów jachtów rekreacyjnych i komercyjnych nie zmieniają się w stosunku do istniejących regulacji.

2. Konsultacje społeczne

W ramach konsultacji społecznych projekt rozporządzenia został przesłany do następujących podmiotów:

- 1) Związek Armatorów Polskich;
- 2) Polski Związek Żeglarski;
- 3) Polski Związek Motorowodny i Narciarstwa Wodnego;

- 4) Polska Izba Przemysłu Jachtowego i Sportów Wodnych;
- 5) Stowarzyszenie Armatorów Jachtowych;
- 6) Gdańska Federacja Żeglarska;
- 7) Towarzystwo Żeglarskie Bryfok;
- 8) Krajowa Izba Gospodarki Morskiej;
- 9) Krajowa Izba Gospodarcza;
- 10) Stowarzyszenie Armatorów Jachtów Komercyjno-Sportowych SAJKS;
- 11) Akademia Kuznierewicza;
- 12) Academia Nautica;
- 13) Polska Żegluga Bałtycka;
- 14) Polski Rejestr Statków;
- 15) Det Norske Veritas Polska;
- 16) Germanischer Lloyd Polska;
- 17) Lloyd's Register Polska;
- 18) Rosyjski Morski Rejestr Statków Oddział w Rzeczypospolitej Polskiej;
- 19) RINA Polska,
- 20) Bureau Veritas Polska;
- 21) Stowarzyszenie Żeglarskie Samoster;
- 22) Federacja Szkół Żeglarskich ISSA;
- 23) Federacja Związków Zawodowych Marynarzy i Rybaków;
- 24) Krajowa Sekcja Morska Marynarzy i Rybaków NSZZ „Solidarność”;
- 25) Ogólnopolski Związek Zawodowy Oficerów i Marynarzy;
- 26) NSZZ „Solidarność”;
- 27) Ogólnopolskie Porozumienie Związków Zawodowych;
- 28) Forum Związków Zawodowych.

W ramach konsultacji społecznych uwagi zgłosiły następujące podmioty: Polski Rejestr Statków, Polski Związek Żeglarski, Klub Sportów Wodnych Academia Nautica, Yacht Club Stal Poland.

Polski Rejestr Statków (PRS) zgłosił uwagę dotyczącą potrzeby wprowadzenia możliwości określania długości zgodnie z definicją zawartą w Międzynarodowej konwencji o liniach ładunkowych (1966), w sytuacji gdy długość kadłuba przekracza 24 m , a długość pomiarowa jest mniejsza niż 24 m, aby również takim jednostkom umożliwić korzystanie z uproszczeń i łagodniejszych przepisów obowiązujących jednostki niekonwencyjne. Uwaga została uwzględniona.

PRS oraz Polski Związek Żeglarski (PZŻ) zgłosiły również szereg uwag dotyczących uproszczenia i uzupełnienia wzoru karty bezpieczeństwa, które w większości zostały uwzględnione. Nie uwzględniono propozycji PZŻ dotyczącej stworzenia oddzielnych wzorów karty bezpieczeństwa dla jednostek o długości poniżej 24 m i większych.

Polski Związek Żeglarski proponował zmianę tytułu rozporządzenia poprzez dookreślenie wyrażenia „certyfikat jachtu” słowem „bezpieczeństwa”, aby wyeliminować możliwość pomyłki, z uwagi na fakt, że „Certyfikat Jachtowy” to nazwa własna dokumentu rejestracyjnego wydawanego

przez PZZ. Uwagę dotyczącą zmiany tytułu i odpowiednich zmian w tekście projektu rozporządzenia uwzględniono.

Klub Sportów Wodnych Academia Nautica proponował znaczną liberalizację przepisów dotyczącą m.in. zniesienia inspekcji bezpieczeństwa dla jachtów rekreacyjnych o długości do 24 m oraz jachtów komercyjnych o długości do 15 m, oraz okresowego potwierdzania ważności karty bezpieczeństwa dla pozostałych jednostek. Propozycja została częściowo uwzględniona poprzez rozszerzenie możliwości przejęcia odpowiedzialności za stan jachtu i jego wyposażenia przez armatora, który opracuje i wdroży do stosowania instrukcję bezpieczeństwa. W takim przypadku okresy pomiędzy obowiązkowymi inspekcjami bezpieczeństwa zostaną wydłużone do 5 lat.

Yacht Club Stal Gdynia wnosił o usunięcie przepisów związanych z możliwością opracowania przez armatora instrukcji bezpieczeństwa, argumentując, że oznacza to kolejny „narzut biurokratyczny”. Uwaga nie została uwzględniona z uwagi na fakt, że opracowanie przez armatora instrukcji bezpieczeństwa jest dobrowolne i dla wszystkich jednostek pozostawiono możliwość potwierdzania ważności karty bezpieczeństwa w systemie okresowych inspekcji bezpieczeństwa przeprowadzanych przez inspektorów inspekcji państwa bandery urzędów morskich.

3. Wpływ regulacji na dochody i wydatki sektora przedsiębiorstw

Wejście w życie projektu rozporządzenia nie będzie miało wpływu na dochody i wydatki sektora przedsiębiorstw. Ze względu na kontynuację dotychczas stosowanej praktyki w zakresie inspekcji, koszty funkcjonowania właścicieli i armatorów jachtów morskich nie zmienią się.

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

Wejście w życie projektu rozporządzenia nie będzie miało wpływu na sektor finansów publicznych.

5. Wpływ regulacji na rynek pracy

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

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

Wejście w życie projektu rozporządzenia nie będzie miało wpływu na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość.

7. Wpływ regulacji na sytuację i rozwój regionalny

Wejście w życie projektu rozporządzenia nie będzie miało wpływu na sytuację i rozwój regionów.

8. Wpływ regulacji na stan środowiska

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