

Warszawa, dnia 27 marca 2012 r.

Poz. 326

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

z dnia 28 lutego 2012 r.

w sprawie bezpiecznego uprawiania żeglugi przez jachty morskie

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

Rozdział 1

Przepisy ogólne

§ 1. Rozporządzenie określa warunki bezpiecznego uprawiania żeglugi jachtów morskich, w zależności od ich długości oraz rejonu pływania.

§ 2. 1. 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 albo podmiot właściwy dla państwa bandery jachtu 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 używanych wyłącznie do uprawiania sportu lub rekreacji.

2. Do skuterów używanych w celach, o których mowa w art. 5 pkt 9 ustawy z dnia 18 sierpnia 2011 r. o bezpieczeństwie morskim, zwanej dalej „ustawą”, stosuje się przepisy dotyczące przeglądów technicznych.

§ 3. Ilekroć w rozporządzeniu jest mowa o:

- 1) długości – należy przez to rozumieć długość kadłuba, która oznacza długość mierzoną między skrajnymi punktami kadłuba na rufie i dziobie z pominięciem części należących do wyposażenia kadłuba, takich jak: ster, bukszpryt, odbojnice, kosze dziobowe i rufowe;
- 2) uprawianiu żeglugi pod nadzorem – należy przez to rozumieć żeglugę w porze dziennej, rozumianej jako okres od wschodu do zachodu Słońca, na akwencie, na którym prowadzona jest ciągła obserwacja przy zapewnieniu możliwości podjęcia na tym akwencie natychmiastowej akcji ratowniczej z wykorzystaniem łodzi ratunkowej oraz odpowiedniego sprzętu ratunkowego i wyposażenia technicznego.

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).

§ 4. Jachty morskie mogą uprawiać żeglugę w następujących rejonach pływania:

- 1) Rejonie T – żeglugę na akwenach treningowych – żeglugę w obrębie portów oraz na akwenach określonych przez właściwego dyrektora urzędu morskiego; za równorzędną z żeglugą na akwenach treningowych uważa się żeglugę na:
 - a) akwenie Roztoki Odrzańskiej, do linii równoleżnika przechodzącego przez stawy Bramy Torowej nr 4, na Kanale Piastowskim, Starej Świnie i jeziorze Wicko ograniczonym od południa linią prostopadłą do osi toru wodnego Świnoujście – Szczecin i przechodzącą przez stawy Bramy Torowej nr 1,
 - b) wodach Zatoki Skoszewskiej ograniczonej od zachodu południkiem przechodzącym przez stawę na południowym cyplu półwyspu Rów,
 - c) rzece Dziwnie i Zalewie Kamińskim do mostu w Dziwnowie,
 - d) Zalewie Wiślanym,
 - e) Zatoce Puckiej na północ od linii łączącej Babie Doły z Jastarnią;
- 2) Rejonie 1 – żeglugę osłoniętą – żeglugę na wodach Zalewu Szczecińskiego, Zatoce Pomorskiej na południe od linii łączącej latarnię morską Niechorze z cyplem Nord Perd na wyspie Rugia oraz na Zatoce Gdańskiej na południe od linii łączącej latarnię morską Hel z latarnią morską w Krynicy Morskiej lub na innych wodach osłoniętych o podobnych warunkach żeglugowych oraz Morzu Bałtyckim i innym morzu zamkniętym w odległości do 6 mil morskich od linii brzegu;
- 3) Rejonie 2 – żeglugę przybrzeżną – żeglugę w odległości do 20 mil morskich od linii brzegu w rejonie Morza Bałtyckiego lub innego morza zamkniętego o podobnych warunkach żeglugowych;
- 4) Rejonie 3 – żeglugę pełnomorską – żeglugę w odległości do 200 mil morskich od linii brzegu;
- 5) Rejonie 4 – żeglugę oceaniczną – żeglugę bez ograniczeń.

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

§ 6. W celu zapewnienia bezpieczeństwa żeglugi kapitan jachtu powinien:

- 1) zapewnić, aby każdy członek załogi oraz pasażer został zapoznany z zasadami użytkowania środków ratunkowych będących na wyposażeniu jachtu morskiego oraz rozkładem alarmowym;
- 2) przedsięwziąć wszelkie środki wynikające z zasad dobrej praktyki morskiej.

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

Rozdział 2

Wymagania bezpieczeństwa w zakresie stanu technicznego

§ 8. Jacht odpowiada wymaganiom bezpieczeństwa w zakresie stanu technicznego, jeżeli odpowiada przepisom technicznym w zakresie:

- 1) konstrukcji kadłuba;
- 2) wyposażenia kadłubowego;
- 3) urządzeń kotwicznych i cumowniczych;
- 4) osprzętu żaglowego, masztów i olinowania (w odniesieniu do jachtów, których to dotyczy);
- 5) silników napędowych oraz urządzeń maszynowych;
- 6) mechanizmów pomocniczych;
- 7) zbiorników ciśnieniowych wraz z ich urządzeniami;
- 8) instalacji rurociągów;

- 9) wałów śrubowych oraz śrub napędowych i innych pędników;
- 10) urządzeń elektrycznych oraz ich instalacji;
- 11) ochrony przeciwpożarowej;
- 12) stateczności, pływalności i niezatapialności;
- 13) wolnej burty (w odniesieniu do jachtów, których to dotyczy);
- 14) urządzeń kuchennych i grzewczych;
- 15) ochrony środowiska;
- 16) innych urządzeń z zakresu technicznego stanu bezpieczeństwa;
- 17) pomieszczeń załogowych i pasażerskich.

§ 9. Jacht, jego urządzenia i wyposażenie podlegają w zakresie wymagań, o których mowa w § 8, nadzorowi technicznemu, który obejmuje budowę, odbudowę, przebudowę, wyposażenie, remonty i przeglądy techniczne.

§ 10. 1. Uznana organizacja lub podmiot upoważniony do wykonywania przeglądów technicznych jachtów o długości do 15 m, na podstawie pozytywnych wyników przeglądu technicznego, wydaje dokument potwierdzający zdolność jachtu morskiego pod względem technicznym do uprawiania żeglugi.

2. W dokumencie, o którym mowa w ust. 1, określa się warunki uprawiania żeglugi.

3. Dokument, o którym mowa w ust. 1, wydaje się na okres nie dłuższy niż 5 lat.

4. Dokument, o którym mowa w ust. 1, powinien zawierać co najmniej następujące informacje:

- 1) nazwę podmiotu wystawiającego dokument;
- 2) nazwę jachtu morskiego;
- 3) numer rejestrowy oraz nazwę rejestru;
- 4) nazwę armatora;
- 5) port macierzysty;
- 6) nazwę budowniczego;
- 7) stoczną (w odniesieniu do jachtów, których to dotyczy);
- 8) materiał kadłuba oraz typ konstrukcji;
- 9) wymiary główne (długość, szerokość, wysokość boczną, pojemność brutto, maksymalne zanurzenie);
- 10) powierzchnię żagli (w odniesieniu do jachtów, których to dotyczy);
- 11) rodzaj silnika (producent, typ, moc, nr fabryczny);
- 12) możliwą maksymalną liczbę osób na pokładzie, w tym liczbę pasażerów;
- 13) ograniczenia dotyczące bezpiecznej żeglugi;
- 14) datę i miejsce przeglądu;
- 15) datę i miejsce wystawienia dokumentu;
- 16) datę ważności oraz terminy przeglądów okresowych, jeżeli przepisy klasyfikacyjne danego podmiotu takie przewidują;
- 17) podpis osoby upoważnionej.

§ 11. Jacht rekreacyjny posiadający znak zgodności „CE” jest zwolniony z nadzoru technicznego przez okres 10 lat od daty wystawienia Deklaracji Zgodności CE, pod warunkiem że jacht nie został uszkodzony lub że nie nastąpiła zmiana w jego kadłubie, urządzeniach lub wyposażeniu, jeżeli uszkodzenie lub zmiana mogą wpłynąć na stan bezpieczeństwa jachtu.

Rozdział 3

Wymagania z zakresu bezpieczeństwa jachtu

§ 12. 1. Wyposażenie jachtu morskiego w środki ratunkowe, sprzęt sygnałowy, nawigacyjny i ochrony przeciwpożarowej, urządzenia radiokomunikacyjne i wyposażenie pokładowe, w zależności od długości jachtu oraz rejonu pływania, określają załączniki nr 1 i 2 do rozporządzenia.

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

3. Dla jachtów morskich o długości co najmniej 24 m stosuje się wyposażenie z załącznika nr 2 do rozporządzenia.

§ 13. 1. Na jachcie morskim powinien zostać opracowany rozkład alarmowy stosownie do ilości osób, środków ratunkowych i urządzeń ratunkowych oraz przeciwpożarowych, określający sygnały alarmowe, ich charakterystykę oraz sposób postępowania i zadania członków załogi na wypadek alarmu.

2. Rozkład alarmowy opracowuje armator według wytycznych określonych w załączniku nr 3 do rozporządzenia.

3. Rozkład alarmowy powinien być sporządzony w języku polskim, a jeżeli jacht uprawia żeglugę międzynarodową – również w języku angielskim.

4. Na jachtach, na których liczba członków załogi wynosi mniej niż 5 osób, rozkład alarmowy może być zastąpiony określonymi przez armatora zasadami postępowania członków załogi w sytuacjach zagrożenia oraz niezbędnymi ćwiczeniami w tym zakresie.

§ 14. 1. Na jachcie morskim o długości co najmniej 24 m ustala się:

1) plan ochrony pożarowej, określający liczbę, rodzaj i rozmieszczenie sprzętu ochrony przeciwpożarowej,

2) plan rozmieszczenia środków ratunkowych

– zatwierdzone przez dyrektora urzędu morskiego właściwego dla portu macierzystego jachtu.

2. Plan ochrony pożarowej powinien:

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

2) być wywieszony w miejscu widocznym i ogólnie dostępnym, a jego kopia przechowywana przez kapitana jachtu wraz z innymi dokumentami; dodatkowy egzemplarz planu powinien być przechowywany w pojemniku umieszczonym i oznakowanym zgodnie z Konwencją SOLAS, o której mowa w art. 5 pkt 33 lit. a ustawy, jako plan dla jednostek ratowniczo-gaśniczych; pojemnik powinien być oznakowany również w języku polskim w przypadku statków w żegludze krajowej;

3) umożliwić załogom jachtów, jednostkom straży pożarnej i odpowiedzialnym za bezpieczeństwo pożarowe pracownikom stoczni zapoznanie się z rodzajami i rozmieszczeniem:

a) posterunków dowodzenia i pożarowych,

b) przegród przeciwpożarowych pionowych i poziomych,

c) drzwi i zamknięć otworów w przegrodach przeciwpożarowych,

d) dróg ewakuacji z rejonów i pomieszczeń jachtów,

e) urządzeń odcinających i wyłączających systemy wentylacji,

f) zbiorników paliwa i olejów smarowych z zaworami zdalnego odcinania,

g) urządzeń wykrywczo-sygnalizacyjnych pożaru i alarmowych,

h) pomp ochrony przeciwpożarowej z zaworami instalacji wodno-hydrantowej,

i) urządzeń i sprzętu ochrony przeciwpożarowej;

4) stanowić pomoc w prowadzeniu akcji ratowniczo-gaśniczej i szkoleniu załóg jachtów oraz jednostek straży pożarnej;

5) stanowić podstawę prawidłowego rozmieszczenia sprzętu ochrony przeciwpożarowej na jachtach w końcowej fazie budowy i w trakcie ich eksploatacji.

3. Plan ochrony pożarowej opracowuje armator według wytycznych określonych w załączniku nr 4 do rozporządzenia.

4. Na jachcie morskim o długości do 24 m dyrektor urzędu morskiego właściwego dla portu macierzystego jachtu ustala wykaz sprzętu ochrony przeciwpożarowej, określający rodzaj i liczbę sprzętu ochrony przeciwpożarowej oraz jego umiejscowienie.

5. Plan rozmieszczenia środków ratunkowych może być połączony z planem ochrony pożarowej, tworząc „Plan Bezpieczeństwa” („SAFETY PLAN”).

§ 15. Armatorzy jachtów komercyjnych powinni zbierać informacje o osobach znajdujących się na jachcie, zgodnie z art. 103 ust. 6 ustawy, z podziałem na listę pasażerów oraz listę członków załogi jachtu.

Rozdział 4

Przepis końcowy

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

Minister Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej: *S. Nowak*

WYPOSAŻENIE JACHTU MORSKIEGO O DŁUGOŚCI DO 24 M

I. Środki ratunkowe

- 1) Jacht w Rejonie 3 i 4 (żegludze pełnomorskiej i oceanicznej) powinien posiadać:
 - a) pneumatyczne tratwy ratunkowe* mogące pomieścić wszystkie osoby znajdujące się na jachcie,
 - b) dwa koła ratunkowe, w tym jedno zaopatrzone w pławkę świetlną i tyczkę z flagą oraz drugie w linkę ratunkową; jacht o długości co najmniej 15 m, w żegludze oceanicznej, powinien posiadać 4 koła,
 - c) pasy/kamizelki ratunkowe** dla każdej z osób znajdujących się na jachcie;
- 2) Jacht w Rejonie T, 1 i 2 (żegludze na akwenach treningowych, osłoniętej i przybrzeżnej) powinien posiadać:
 - a) dwa koła ratunkowe, w tym jedno zaopatrzone w pławkę świetlną i tyczkę z flagą oraz drugie w linkę ratunkową,
 - b) pasy/kamizelki ratunkowe** dla każdej z osób znajdujących się na jachcie,
 - c) pneumatyczne tratwy ratunkowe*, mogące pomieścić wszystkie osoby znajdujące się na jachcie;
- 3) Każdy jacht w Rejonie 1, 2, 3 i 4 (żegludze osłoniętej, przybrzeżnej, pełnomorskiej i oceanicznej) powinien posiadać pasy bezpieczeństwa dla wszystkich osób na jachcie, a jacht w Rejonie T (żegludze na akwenach treningowych) powinien posiadać minimum pasy bezpieczeństwa dla co najmniej połowy osób na jachcie. Jeżeli kamizelki ratunkowe są wyposażone w uprząż spełniającą funkcję pasa bezpieczeństwa – dodatkowych pasów bezpieczeństwa nie wymaga się;
- 4) Jacht w Rejonie 3 i 4 (żegludze pełnomorskiej i oceanicznej) powinien posiadać:
 - a) 12 rakiet spadochronowych czerwonych,
 - b) 1 pławkę dymną pomarańczową;
- 5) Jacht w Rejonie 2 (żegludze przybrzeżnej) powinien posiadać:
 - a) 6 rakiet spadochronowych czerwonych,
 - b) 1 pławkę dymną pomarańczową;
- 6) Jacht w Rejonie T (żegludze na akwenach treningowych) w porze nocnej oraz Rejonie 1 (żegludze osłoniętej) powinien posiadać:
 - a) 3 rakiety spadochronowe czerwone,
 - b) 1 pławkę dymną koloru pomarańczowego.

* Dopuszczone standardy tratw ratunkowych

Lp.	Standard tratwy	Rejon żeglugi			
		1 osłonięta	2 przybrzeżna	3 pełnomorska	4 oceaniczna
1	SOLAS – A pack	✓	✓	✓	✓ ¹⁾
2	SOLAS – B pack	✓	✓	✓	
3	ISO 9650-1 pack 1	✓	✓	✓	

¹⁾ Na jachtach o długości do 15 m, także w Rejonie 4 (żegludze oceanicznej), dopuszcza się stosowanie tratw o standardzie ISO 9650-1 pack 1.

** Dopuszczone standardy pasów/kamizelek ratunkowych

Lp.	Standard pasa/kamizelki	Rejon żeglugi			
		1 osłonięta	2 przybrzeżna	3 pełnomorska	4 oceaniczna
1	Pas ratunkowy SOLAS	✓	✓	✓	✓
2	spełniający normę transponującą normę EN ISO 12402-2 [275 N]	✓	✓	✓	✓
3	spełniający normę transponującą normę EN ISO 12402-3 [150 N]	✓	✓		

Uwagi ogólne:

1. W przypadku tratw umieszczonych w sztywnym pojemniku na pokładzie otwartym, zaleca się mocowanie z użyciem zwalniaka hydrostatycznego.
2. Zwalniaki hydrostatyczne muszą posiadać aktualny atest.
3. Tratwy muszą być certyfikowane i posiadać aktualny atest.
4. Tratwy ratunkowe w Rejonie T, 1 i 2 (żegludze na akwenach treningowych, osłoniętej i przybrzeżnej) są wyposażeniem zalecanym.
5. Pasy ratunkowe oraz kamizelki ratunkowe jachtów w żegludze całodobowej muszą być wyposażone w lampki odpowiadające wymaganiom Kodeksu LSA, o którym mowa w Prawidło 34 Rozdziału III Konwencji SOLAS, o której mowa w art. 33 pkt 5 lit. a ustawy z dnia 18 sierpnia 2011 r. o bezpieczeństwie morskim.
6. Odpowiednie pasy/kamizelki ratunkowe muszą być zapewnione dla każdej osoby o wadze poniżej 32 kg, znajdującej się na jachcie.
7. Pneumatyczne kamizelki ratunkowe muszą uruchamiać się w sposób automatyczny po wpadnięciu do wody.
8. W przypadku kamizelek pneumatycznych wymaga się 10% zapasu (lub zapasowych naboji) w stosunku do liczby osób znajdujących się na jachcie, ale nie mniej niż 1.
9. Jachty uprawiające żeglugę pod nadzorem zwolnione są z konieczności wyposażenia w środki sygnalizacyjne, o których mowa w pkt 4, 5 i 6.

II. Sprzęt sygnałowy

- 1) Jacht powinien posiadać latarnię, znaki dzienne, sprzęt sygnałowy, zgodny z wymaganiami Konwencji o zapobieganiu zderzeniom, o której mowa w art. 5 pkt 33 lit. c ustawy z dnia 18 sierpnia 2011 r. o bezpieczeństwie morskim.

- 2) Jachty uprawiające żeglugę pod nadzorem zwolnione są z obowiązku noszenia sprzętu sygnałowego.

III. Sprzęt nawigacyjny

Lp.	Nazwa wyposażenia	Rejon żeglugi				Jedn.
		1 osłonięta	2 przybrzeżna	3 pełnomorska	4 oceaniczna	
1	2	3	4	5	6	7
1	Kompas magnetyczny ¹⁾	1	1	1	1	szt.
2	Kompas magnetyczny zapasowy lub kompas namiarowy ¹⁾	–	–	Z	1	szt.
3	Barometr – aneroid	–	1	1	1	szt.
4	Lornetka	1	1	1	1	szt.
5	Wyposażenie do pomiaru głębokości	–	–	1	1	szt.
6	Sekundomierz	–	–	1	1	szt.
7	Sekstant	–	–	–	Z	szt.
8	Chronometr lub zegar	–	–	–	Z	szt.
9	Zestaw do pracy na mapach	1	1	1	1	szt.
10	Mapy morskie lub żeglarskie ²⁾	1	1	1	1	kpl.
11	Locje morskie ^{2), 3)}	1	1	1	1	kpl.
12	Spis świateł ^{2), 3), 4)}	1	1	1	1	kpl.
13	Tablice nawigacyjne	–	–	Z	Z	szt.
14	Rocznik astronomiczny	–	–	–	Z	szt.
15	Tablice pływów ^{2), 5)}	–	1	1	1	kpl.
16	Znaki i skróty stosowane na mapach	–	1	1	1	kpl.
17	MPZZM – COLREG 72 ⁶⁾	1	1	1	1	szt.
18	Przepisy portowe, MKS ^{2), 3), 7)}	1	1	1	1	kpl.
19	Spis radiostacji nautycznych ²⁾	–	–	1	1	kpl.
20	Odbiornik satelitarnego systemu nawigacyjnego, np. GPS	–	1	1	1	szt.
21	Radar ⁸⁾	–	1	1	1	szt.
22	Reflektor radarowy ⁹⁾	1	1	1	1	szt.
23	System automatycznej identyfikacji AIS	Z	Z	Z	Z	szt.

Objaśnienia:

Z – Wyposażenie zalecane.

¹⁾ Kompas powinien posiadać uznanie lub zaświadczenie (atest) z jego badania wystawiony przez uznaną stację atestacji.

- 2) Mapy morskie i żeglarskie oraz publikacje nawigacyjne i przepisy portowe – na zamierzoną trasę rejsu edycje muszą być aktualne i poprawione. Wymagania te mogą wypełnić wektorowe mapy elektroniczne, pod warunkiem posiadania na jachcie wersji papierowej map lub zdublowania systemu.
- 3) W Rejonie 1 (żegludze osłoniętej) obowiązuje wyciąg z publikacji wymienionych w poz. 11, 12 i 18.
- 4) Spis świateł jest wymagany na jachcie uprawiającym żeglugę całodobową.
- 5) Tablice pływów wymagane dla rejsów w rejonach pływowych.
- 6) Konwencja o zapobieganiu zderzeniom, o której mowa w art. 5 pkt 33 lit. c ustawy z dnia 18 sierpnia 2011 r. o bezpieczeństwie morskim; publikacja Konwencji o zapobieganiu zderzeniom powinna być na wyposażeniu jachtu.
- 7) Międzynarodowy Kod Sygnałowy – publikacja dotycząca MKS powinna być na wyposażeniu jachtu.
- 8) Dotyczy jachtów o długości co najmniej 20 m.
- 9) Dotyczy jachtów o pojemności brutto mniejszej niż 200. Reflektor radarowy powinien mieć atest i być zainstalowany zgodnie z przepisami.

IV. Urządzenia radiokomunikacyjne

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

Uwaga ogólna:

Radiopława awaryjna (EPIRB) powinna być zarejestrowana i wpisana do ewidencji pokładowych i osobistych nadajników sygnału niebezpieczeństwa.

V. Sprzęt ochrony przeciwpożarowej

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

¹⁾ W przypadku gdy w pomieszczeniu znajdują się stanowiska sterowania lub kokpit i jednocześnie jest ono pomieszczeniem mieszkalnym, w którym znajduje się urządzenie z otwartym płomieniem, wymaga się tylko jednej gaśnicy grupy ABC 2 kg.

²⁾ W przypadku gdy silnik przyczepny znajduje się w obrębie stanowiska sterowania lub kokpitu, wymaga się tylko jednej gaśnicy grupy ABC 2 kg.

Uwagi ogólne:

- Każdy sprzęt gaśniczy powinien być łatwo dostępny i oznakowany odpowiednim symbolem ISO oraz poddawany okresowym badaniom.
- Jacht należy wyposażyć w instrukcję dla kapitana i użytkownika, w której powinny być zawarte następujące informacje:
 - sprzęt ochrony przeciwpożarowej,
 - czynności obsługowe związane ze sprzętem ochrony przeciwpożarowej,
 - dodatkowe uwagi ostrzegawcze dla użytkownika jachtu.
- Obowiązek wyposażenia w sprzęt ochrony przeciwpożarowej nie dotyczy jachtów bez silnika, nieposiadających instalacji elektrycznej i niewyposażonych w kuchenkę.

VI. Wyposażenie pokładowe

Jacht musi być wyposażony co najmniej w:

- osprzęt kotwiczny z łańcuchem lub liną, stosownie do wielkości jachtu,
- osprzęt cumowniczy stosowny do wielkości jachtu,
- zestaw narzędzi i części zapasowych niezbędnych do dokonania prac naprawczych na jednostce, stosowny do wielkości jachtu i rodzaju napędu,
- apteczkę^{*},
- nożyce do cięcia olinowania w przypadku jachtów żaglowych o długości co najmniej 12 m.

^{*} Zaleca się, aby wyposażenie apteczki było zgodne z wymogami zawartymi w rozporządzeniu Ministra Zdrowia z dnia 3 listopada 2003 r. w sprawie minimalnych wymagań w dziedzinie bezpieczeństwa i ochrony zdrowia w celu zapewnienia wyższego poziomu leczenia na jednostkach pływających (Dz. U. Nr 194, poz. 1904), w zależności od przeznaczenia jachtu i rejonu żeglugi.

WYPOSAŻENIE JACHTU MORSKIEGO O DŁUGOŚCI CO NAJMNIEJ 24 M

I. Środki ratunkowe

- 1) Każdy jacht w Rejonie 3 i 4 (żegludze pełnomorskiej i oceanicznej) powinien posiadać:
 - a) pneumatyczną tratwę ratunkową z wyposażeniem SOLAS A – pack, ze zwalniakiem hydrostatycznym, mogącą pomieścić wszystkie osoby znajdujące się na jachcie,
 - b) łódź ratowniczą zgodną z wymogami Kodeksu LSA, o którym mowa w Prawidle 34 Rozdziału III Konwencji SOLAS, o której mowa w art. 33 pkt 5 lit. a ustawy z dnia 18 sierpnia 2011 r. o bezpieczeństwie morskim, zwanego dalej „Kodeksem LSA”, lub inną łódź konstrukcji sztywnej, pneumatycznej lub pneumatycznej z twardym dnem, która powinna pomieścić nie mniej niż 4 osoby, w tym jedną w pozycji leżącej. Dodatkowo należy zapewnić urządzenie umożliwiające wodowanie łodzi w czasie nie dłuższym niż 5 minut oraz środki do bezpiecznego powrotu załogi łodzi na burzę, wraz z ratowaną osobą,
 - c) cztery koła ratunkowe, w tym dwa zaopatrzone w pławkę świetlno-dymną, a pozostałe dwa w linkę ratunkową,
 - d) pasy/kamizelki ratunkowe* dla każdej osoby znajdującej się na jachcie, dodatkowo odpowiednio dwa zapasowe pasy/kamizelki ratunkowe lub ilość stanowiącą 10% wszystkich osób znajdujących się na statku, w zależności która jest większa. Wszystkie pasy/kamizelki powinny być wyposażone w lampki oraz gwizdki odpowiadające wymaganiom Kodeksu LSA,
 - e) 12 sztuk rakiet spadochronowych koloru czerwonego,
 - f) wyrzutnię linki ratunkowej (1 komplet);
- 2) Każdy jacht w Rejonie T, 1 i 2 (żegludze na akwenach treningowych, osłoniętej i przybrzeżnej) powinien posiadać:
 - a) pneumatyczną tratwę ratunkową z wyposażeniem SOLAS B – pack ze zwalniakiem hydrostatycznym mogącą pomieścić wszystkie osoby znajdujące się na jachcie,
 - b) łódź ratowniczą zgodną z wymogami Kodeksu LSA, lub inną łódź konstrukcji sztywnej, pneumatycznej lub pneumatycznej z twardym dnem, która powinna pomieścić nie mniej niż 4 osoby, w tym jedną w pozycji leżącej. Dodatkowo należy zapewnić urządzenie umożliwiające wodowanie łodzi w czasie nie dłuższym niż 5 minut oraz środki do bezpiecznego powrotu załogi łodzi na burzę, wraz z ratowaną osobą, lub inne urządzenie do skutecznego podjęcia rozbitka z wody,
 - c) cztery koła ratunkowe, w tym dwa zaopatrzone w pławkę świetlno-dymną (lub dwie pławki świetlne i dwie dymne), a pozostałe dwa w linkę ratunkową,
 - d) pasy/kamizelki ratunkowe* dla każdej osoby znajdującej się na jachcie, dodatkowo odpowiednio dwa zapasowe pasy/kamizelki ratunkowe lub ilość stanowiącą 10% wszystkich osób znajdujących się na statku, w zależności która jest większa. Wszystkie pasy/kamizelki powinny być wyposażone w lampki oraz gwizdki odpowiadające wymaganiom Kodeksu LSA,
 - e) 6 sztuk rakiet spadochronowych koloru czerwonego,
 - f) wyrzutnię linki ratunkowej (1/2 kompletu).

* Dopuszczone standardy pasów/kamizelek ratunkowych:

Lp.	Standard pasa/kamizelki	Rodzaj żeglugi			
		osłonięta	przybrzeżna	pełnomorska	oceaniczna
1	Pas ratunkowy SOLAS	✓	✓	✓	✓
2	spełniający normę transponującą normę EN ISO 12402-2 [275 N]	✓	✓	✓	✓
3	spełniający normę transponującą normę EN ISO 12402-3 [150 N]	✓	✓		

Uwagi ogólne:

1. Podczas inspekcji doraźnej minimalna ilość pasów ratunkowych lub kamizelek powinna być określana na podstawie rzeczywistej liczby osób biorących udział w rejsie, z uwzględnieniem 10% lub 2 pasów/kamizelek zapasu. W przypadku gdy w rejsie biorą udział dzieci, powinny być zapewnione odpowiednie środki ratunkowe dla każdego dziecka na pokładzie.
2. Jeżeli jacht odbywa rejsy na akwenach powyżej równoleżnika 60° N lub 60° S, dyrektor urzędu morskiego określi indywidualnie dodatkowe wyposażenie niezbędne do odbywania takich rejsów.
3. Komplet wyrzutni linki ratunkowej obejmuje 4 rakiety i 4 linki.

II. Sprzęt sygnałowy

Sprzęt sygnałowy jachtu powinien być zgodny z zatwierdzonym „Planem rozmieszczenia świateł nawigacyjnych i znaków sygnałowych” spełniającym wymagania Konwencji o zapobieganiu zderzeniom, o której mowa w art. 5 pkt 33 lit. c ustawy z dnia 18 sierpnia 2011 r. o bezpieczeństwie morskim.

Na pokładzie jachtu powinno znajdować się zapasowe oświetlenie nawigacyjne.

III. Sprzęt nawigacyjny

Lp.	Nazwa wyposażenia	Rejon żeglugi		Jednostka	Uwagi
		1 i 2 osłonięta i przybrzeżna	3 i 4 pełnomorska i oceaniczna		
1	2	3	4	5	6
1	Kompas magnetyczny ¹⁾	1	1	szt.	
2	Żyrokompas lub kompas magnetyczny zapasowy	–	1	szt.	
3	Odbiornik satelitarne systemu nawigacyjnego	1	2	szt.	np. GPS

4	Wiatromierz	1	1	szt.	
5	Przechylomierz	1	1	szt.	
6	Wskaźnik wychylenia steru	1	1	szt.	
7	Barometr – aneroid	1	1	szt.	
8	Lornetka	1	2	szt.	
9	Echosonda lub urządzenie do pomiaru głębokości	1	1	szt.	
10	Przyrządy nawigacyjne ²⁾	1	1	kpl.	
11	Mapy morskie ^{3), 4)}	1	1	kpl.	
12	Locje morskie ⁴⁾	1	1	kpl.	
13	Spis świateł ⁴⁾	1	1	kpl.	
14	Tablice pływów ^{4), 5)}	–	1	szt.	
15	MPZZM – COLREG 72 ⁶⁾	1	1	szt.	
16	MKS ⁷⁾	Z	1	kpl.	
17	Spis radiostacji nautycznych ⁴⁾	–	1	kpl.	
18	Radar	1	1	szt.	
19	AIS ⁸⁾	Z	1	szt.	
20	Reflektor radarowy ⁹⁾	1	1	szt.	
21	Sekstant	–	Z	szt.	
22	Tablice nawigacyjne	–	Z		
23	Rocznik astronomiczny	–	Z		
24	Sekundomierz	–	Z		

Objaśnienia:

Z – Wyposażenie zalecane.

¹⁾ Nowo zainstalowany kompas powinien spełniać wymagania rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 30 kwietnia 2004 r. w sprawie wymagań dla wyposażenia morskiego (Dz. U. Nr 103, poz. 1091, z 2009 r. Nr 107, poz. 889, z 2010 r. Nr 111, poz. 739 oraz z 2011 r. Nr 119, poz. 689). Kompas w eksploatacji powinien posiadać aktualny atest.

²⁾ Poprzez przyrządy nawigacyjne rozumie się trójkąt nawigacyjny i liniał równoległy lub przenośnik, linijkę, cyrkiel nawigacyjny.

³⁾ Każdy jacht powinien posiadać na pokładzie mapy oraz publikacje nawigacyjne do planowania oraz monitorowania pozycji jachtu w każdym momencie podróży. Wymagania te może wypełnić elektroniczny system zobrazowania i informacji (ECDIS), pod warunkiem uprawiania żeglugi na akwenach objętych uznanymi wektorowymi mapami elektronicznymi, posiadania na jachcie wersji papierowej map lub zdublowania systemu.

- 4) Publikacje nawigacyjne oraz mapy morskie, wymienione w punktach 11–14 i 17, powinny być uaktualniane na dany rejon żeglugi.
- 5) Tablice pływów wymagane dla rejsów w rejonach pływowych.
- 6) Konwencja o zapobieganiu zderzeniom, o której mowa w art. 5 pkt 33 lit. c ustawy z dnia 18 sierpnia 2011 r. o bezpieczeństwie morskim; publikacja Konwencji o zapobieganiu zderzeniom powinna być na wyposażeniu jachtu.
- 7) Komplet Międzynarodowego Kodu Sygnałowego (MKS) obejmuje publikację MKS umożliwiającą odczytywanie i kompletowanie sygnałów oraz flagi niezbędne do ich nadawania.
- 8) Dotyczy jachtów o pojemności brutto 300 i większej, niemniej zaleca się jego instalowanie na jachtach mniejszych.
- 9) Dotyczy jachtów o pojemności brutto mniejszej niż 200. Reflektor radarowy powinien mieć atest i być zainstalowany zgodnie z przepisami.

IV. Urządzenia radiokomunikacyjne

- 1) Każdy jacht w Rejonie 3 i 4 (żegludze pełnomorskiej i oceanicznej) powinien być wyposażony co najmniej w:
 - a) stacjonarny radiotelefon VHF z DSC,
 - b) statkowy terminal satelitarny lub radiotelefon MF/HF (średnio-, krótkofalowy) z systemem DSC lub satelitarny telefon komórkowy z dostępem do numeru alarmowego,
 - c) radiopławę awaryjną (EPIRB) 406 MHz,
 - d) urządzenie do odbioru prognoz pogody oraz ostrzeżeń,
 - e) ratowniczy transponder radarowy (SART) lub ratowniczy transponder AIS (AIS SAR),
 - f) 2 radiotelefony do łączności dwukierunkowej;
- 2) Każdy jacht w Rejonie 1 i 2 (żegludze osłoniętej i przybrzeżnej) powinien być wyposażony co najmniej w:
 - a) stacjonarny radiotelefon VHF z DSC,
 - b) radiopławę awaryjną (EPIRB) 406 MHz,
 - c) ratowniczy transponder radarowy (SART) lub ratowniczy transponder AIS (AIS SAR),
 - d) 2 radiotelefony do łączności dwukierunkowej,
 - e) odbiornik radiowy przystosowany do odbioru prognoz pogody oraz ostrzeżeń nawigacyjnych na akwencie, na którym żegluguje.

Uwaga ogólna:

Radiopława awaryjna (EPIRB) powinna być zarejestrowana i wpisana do ewidencji pokładowych i osobistych nadajników sygnału niebezpieczeństwa.

V. Sprzęt ochrony przeciwpożarowej

1. Wyposażenie w sprzęt ochrony przeciwpożarowej i części zapasowe jachtów o pojemności brutto 500 i większej określa Konwencja SOLAS, o której mowa w art. 5 pkt 33 lit. a ustawy z dnia 18 sierpnia 2011 r. o bezpieczeństwie morskim.

2. Każdy jacht o pojemności brutto poniżej 500 powinien być wyposażony w:
- gaśnicę proszkową lub gaśnicę na dwutlenek węgla, o pojemności co najmniej 5 kg, lub gaśnicę pianową o pojemności co najmniej 9 litrów. Masa każdej gaśnicy przenośnej nie powinna przekraczać 23 kg, a jej zdolność do gaszenia powinna być co najmniej równoważna ze zdolnością do gaszenia gaśnicy płynowej 9-litrowej. Czynnik gaśniczy zastosowany w gaśnicy powinien być odpowiedni do grupy pożaru, jaki może powstać w danym pomieszczeniu, do którego gaśnica jest przeznaczona. Ilość i rodzaj gaśnic zostanie ustalona na planie ochrony pożarowej,
 - węże tłoczne, prądownice uniwersalne – w ilości równej liczbie zainstalowanych zaworów hydrantowych na jachcie,
 - koc gaśniczy – 2 sztuki,
 - topór strażacki i łom – 1 komplet,
 - rękawice ognioochronne – 1 para,
 - w przypadku braku stałej instalacji gaśniczej w siłowni jachtu zaleca się wyposażenie w gaśnicę przewoźną (agregat) proszkową 25 kg ABC.

Uwagi ogólne:

1. Sprzęt ochrony przeciwpożarowej powinien spełniać wymagania przepisów uznanej organizacji.
2. Sprzęt ochrony przeciwpożarowej powinien być umieszczony w łatwo dostępnym i widocznym miejscu na jachcie oraz odpowiednio oznaczony symbolami wykonanymi z materiału fotoluminescencyjnego.
3. Sprzęt powinien być utrzymywany w należytym stanie technicznym i gotowości do natychmiastowego użytku zarówno w morzu, jak i podczas postoju jachtu w porcie. Sprzętu tego należy używać wyłącznie do akcji ratowniczo-gaśniczych oraz do celów szkoleniowych.
4. Gaśnice powinny być rozmieszczane i przechowywane w taki sposób, aby ich skuteczność gaśnicza nie uległa zmniejszeniu pod wpływem warunków pogodowych, drgań lub innych czynników zewnętrznych (gaśnic na dwutlenek węgla nie powinno się umieszczać w pomieszczeniach mieszkalnych).
5. W posterunkach dowodzenia oraz innych pomieszczeniach, w których znajduje się wyposażenie elektryczne, elektroniczne lub urządzenia niezbędne dla bezpieczeństwa jachtu, gaśnice powinny zawierać taki czynnik gaśniczy, który ani nie przewodzi prądu, ani nie jest szkodliwy dla wyposażenia i urządzeń.
6. Gaśnice powinny być umieszczane w pomieszczeniu w łatwo dostępnym miejscu. Jedna z gaśnic w danym pomieszczeniu powinna znajdować się w pobliżu wejścia do pomieszczenia.
7. Zezwala się na wyposażenie grupy pomieszczeń o łącznej powierzchni do 50 m² w jedną gaśnicę, umieszczoną na korytarzu, pod warunkiem że wejścia do tych pomieszczeń prowadzą tylko z jednego korytarza.
8. W przedziałach maszynowych kategorii A gaśnice powinny być rozmieszczone tak, aby odległość między nimi nie przekraczała 10 m.
9. Gaśnice nie mogą być umieszczane w odległości mniejszej niż 1 m od potencjalnego źródła ognia.
10. Każda gaśnica powinna mieć element konstrukcyjny lub zawleczkę z plombą, pokazujące, że po użyciu została rozładowana.
11. Na jachtach o pojemności brutto 500 i większej sprzęt ochrony przeciwpożarowej powinien być systematycznie kontrolowany i utrzymywany w stałej sprawności do natychmiast-

towego użytku przez oficera wyznaczonego przez kapitana jachtu zgodnie z planem konserwacji i przeglądów.

12. Na jachtach o pojemności brutto poniżej 500 wewnętrzne kontrole sprzętu ochrony przeciwpożarowej powinny być przeprowadzane przez kapitana jachtu lub wyznaczonego oficera pokładowego co 3 miesiące. Fakt dokonania kontroli powinien zostać zapisany.

VI. Wyposażenie pokładowe

Jacht powinien być wyposażony dodatkowo w apteczkę.*

* Zaleca się aby wyposażenie apteczki było zgodne z wymogami zawartymi w rozporządzeniu Ministra Zdrowia z dnia 3 listopada 2003 r. w sprawie minimalnych wymagań w dziedzinie bezpieczeństwa i ochrony zdrowia w celu zapewnienia wyższego poziomu leczenia na jednostkach pływających (Dz. U. Nr 194, poz. 1904), w zależności od przeznaczenia jachtu oraz rejonów żeglugi.

WYTYCZNE W SPRAWIE ROZKŁADÓW ALARMOWYCH NA JACHTACH MORSKICH

1. Na jachtach obowiązują następujące alarmy:
 - 1) alarm ogólny:
 - a) sygnał alarmu ogólnego stanowi siedem lub więcej krótkich dźwięków z następującym po nich jednym dźwiękiem długim: (....._),
 - b) polecenie opuszczenia jachtu jest ostatnią fazą alarmu ogólnego, może być poprzedzone jednym długim sygnałem dźwiękowym (_); kapitan przez rozgłoszenie lub inny środek łączności wewnętrznej kilkakrotnie poleca opuścić jacht;
 - 2) alarm pożarowy:
 - a) sygnał alarmu pożarowego stanowią dwa krótkie dźwięki z następującym po nich jednym dźwiękiem długim: (.._).
2. Rozkład alarmowy powinien:
 - 1) określać charakterystykę sygnałów alarmowych;
 - 2) określać środki, jakimi sygnały alarmowe będą nadawane;
 - 3) określać sposób, w jaki będzie wydany rozkaz opuszczenia jachtu;
 - 4) określać zadania każdego członka załogi w czasie alarmu;
 - 5) ustalać organizację sekcji do walki z pożarem;
 - 6) wyznaczać osoby do łączności w niebezpieczeństwie.
3. Rozkład alarmowy powinien określać, które osoby są odpowiedzialne za utrzymanie środków ratunkowych w gotowości do natychmiastowego użycia.
4. Rozkład alarmowy powinien określać zastępców osób na kluczowych stanowiskach, na wypadek gdyby stały się one niezdolne do pełnienia powierzonych funkcji, biorąc przy tym pod uwagę, że różne stany zagrożenia mogą wymagać podjęcia różnych działań.
5. Rozkład alarmowy powinien określać dowódcę i zastępcę oraz skład załogi na każdą łódź ratowniczą, dowódcę na każdą tratwę ratunkową.
6. Rozkład alarmowy powinien ustalać zadania członków załogi w zakresie opieki nad pasażerami na wypadek zagrożenia, obejmujące:
 - 1) ostrzeżenie pasażerów;
 - 2) sprawdzenie, czy pasażerowie opuścili kabiny i miejsca ogólnego użytku i są odpowiednio ubrani oraz czy założyli na siebie pasy ratunkowe we właściwy sposób;
 - 3) utrzymanie porządku w przejściach oraz na klatkach schodowych i ogólny nadzór nad ruchem pasażerów;
 - 4) gromadzenie pasażerów w wyznaczonych miejscach zbiórek;
 - 5) rozmieszczenie pasażerów w tratwach ratunkowych.
7. Rozkład alarmowy powinien ustalać zadania poszczególnych członków załogi jachtu, jakie powinni oni wykonać, w zależności od rodzaju zagrożenia, w szczególności w związku z:
 - 1) postępowaniem w razie:
 - a) potrzeby opuszczenia jachtu,

- b) wykrycia pożaru,
- c) wypadnięcia człowieka za burtę;
- 2) zamykaniem drzwi wodoszczelnych i pożarowych, iluminatorów, zaworów, pokryw zejściówek, pokryw świetlików i innych podobnych otworów na jachcie;
- 3) wodowaniem tratw ratunkowych oraz przygotowaniem innych środków ratunkowych;
- 4) przydziałem i użyciem transponderów, radiotelefonów do łączności dwukierunkowej, radiopław awaryjnych;
- 5) składem, wyposażeniem i zbiórką sekcji pożarowej;
- 6) obsługą stałych urządzeń ochrony przeciwpożarowej i sprzętu ochrony przeciwpożarowej;
- 7) wyłączeniem prądu elektrycznego i wentylacji w zagrożonej części jachtu;
- 8) ewakuacją załogi i pasażerów z zagrożonej części jachtu.
8. Rozkład alarmowy należy każdorazowo uaktualnić przed wyjściem jachtu w morze. Rozkład alarmowy powinien być opatrzony datą i podpisany przez kapitana.
9. Rozkład alarmowy powinien być wywieszony w widocznych miejscach, a w szczególności w:
 - 1) sterowni;
 - 2) maszynowni;
 - 3) rejonach pomieszczeń załogowych i pasażerskich.
10. Rozkłady alarmowe muszą być czytelne i właściwie oświetlone.
11. W przypadku pozostałych zagrożeń w ramach alarmu ogólnego, z wyjątkiem alarmu „człowiek za burtą”, nie ma konieczności przypisywania członkom załogi konkretnych zadań. Załoga powinna być podzielona na sekcje/grupy, tak jak w przypadku alarmu pożarowego. Opis innych zagrożeń oraz metody przeciwdziałania im ma być dostępny w formie podręczników szkoleniowych. Inne zagrożenia to między innymi:
 - a) rozlew olejowy,
 - b) kolizja,
 - c) akty terroryzmu i piractwa,
 - d) wejście na mieliznę,
 - e) utrata napędu głównego,
 - f) utrata sterowności,
 - g) stwierdzenie na jachcie obecności wody zagrażającej bezpieczeństwu jachtu.
12. Każdy członek załogi powinien mieć przydzielony numer alarmowy i instrukcję postępowania w przypadku zagrożeń, która określa:
 - 1) nazwy wszystkich alarmów;
 - 2) charakterystykę sygnałów alarmowych;
 - 3) środki, jakimi sygnały alarmowe będą nadawane;
 - 4) miejsca zbiórek alarmowych;
 - 5) działanie, jakie powinien podjąć każdy członek załogi po usłyszeniu sygnału alarmowego;

- 6) czynności wynikające z rozkładów alarmowych.
13. Należy na bieżąco prowadzić wykaz numerów alarmowych, zawierający nazwiska, imiona i stanowiska członków załóg, którym numery te zostały przydzielone.
14. Instrukcja postępowania dla pasażerów powinna określać:
 - 1) nazwy alarmu ogólnego;
 - 2) charakterystykę sygnałów alarmowych;
 - 3) środki, jakimi sygnały będą nadawane;
 - 4) drogi i miejsce zbiórki, na które należy się udać;
 - 5) co pasażer powinien zabrać ze sobą na miejsce zbiórki (np. pas ratunkowy) oraz jaki powinien mieć ubiór;
 - 6) numer tratwy ratunkowej, do której został wyznaczony, wraz z ich lokalizacją.
15. W celach szkoleniowych przeprowadza się na jachtach alarmy ćwiczebne dla załogi i alarmy próbne dla pasażerów. Każdy alarm próbny i ćwiczebny powinien być w odpowiedni sposób zapowiedziany pasażerom i załodze ze stosownym wyprzedzeniem. Przeprowadzone alarmy ćwiczebne należy zapisywać.
16. Kapitan jachtu powinien przeprowadzać alarmy ćwiczebne dla załogi i próbne dla pasażerów zgodnie z obowiązującym rozkładem alarmowym w taki sposób, aby pasażerowie i członkowie załogi znali i rozumieli przydzielone im zadania i czynności oraz potrafili je wykonać szybko i sprawnie.
17. W ramach alarmu ogólnego przeprowadza się ćwiczenie alarmu „człowiek za burtą”, obejmującego:
 - 1) wezwanie załogi na miejsce zbiórki przy zastosowaniu instalacji alarmowej;
 - 2) sprawdzenie, czy wszyscy zgłosili się na miejsce zbiórki, czy są właściwie ubrani, oraz sprawdzenie znajomości obowiązków wyszczególnionych w rozkładzie alarmowym;
 - 3) przygotowanie łodzi ratowniczej do opuszczenia na wodę;
 - 4) przygotowanie sprzętu do wyciągnięcia rozbitka, zgodnie z Międzynarodowym lotniczym i morskim poradnikiem poszukiwania i ratownictwa (IAMSAR)¹⁾;
 - 5) przygotowanie środków do łączności dwukierunkowej;
 - 6) opuszczenie łodzi ratowniczej na wodę i manewrowanie nią;
 - 7) podjęcie człowieka za burtą;
 - 8) podniesienie łodzi ratowniczej na burtę;
 - 9) udzielenie pierwszej pomocy;
 - 10) omówienie i ocena ćwiczenia.
18. Szkolenie członka załogi w posługiwaniu się środkami ratunkowymi jachtu, w tym również wyposażeniem jednostek ratunkowych, powinno być przeprowadzane na jachcie możliwie najwcześniej, jednak nie później niż w ciągu 24 godzin po jego zaakrętowaniu na jachcie.

¹⁾ Rezolucja IMO A.894(21) – Międzynarodowy lotniczy i morski poradnik poszukiwania i ratownictwa (IAMSAR) (Dz. Urz. MI z 2011 r. Nr 6, poz. 35).

WYTYCZNE W SPRAWIE OPRACOWYWANIA PLANÓW OCHRONY POŻAROWEJ JACHTÓW MORSKICH

I. Postanowienia wstępne

1. Niniejsze wytyczne określają zasady sporządzania planu ochrony pożarowej dla poszczególnych jachtów morskich, który w dalszej treści wytycznych zwany jest „planem”.
2. Plan powinien być opracowany w oparciu o zatwierdzoną przez uznaną organizację dokumentację jachtu.
3. Ujęte w planie symbole graficzne określające elementy zabezpieczenia konstrukcyjnego, urządzeń ochrony przeciwpożarowej oraz sprzętu ochrony przeciwpożarowej powinny być zgodne z Prawidłem 15 Rozdziału II – 2 Konwencji SOLAS, o której mowa w art. 5 pkt 33 lit. a ustawy z dnia 18 sierpnia 2011 r. o bezpieczeństwie morskim.
4. Plan powinien być wykonany w skali zapewniającej praktyczne jego wykorzystanie i możliwość naniesienia odpowiednich elementów konstrukcyjnych jachtu, symboli urządzeń i sprzętu ochrony przeciwpożarowej oraz innych znaków i napisów.

II. Przepisy obowiązujące przy opracowywaniu planów ochrony pożarowej

Przy opracowywaniu planów należy w szczególności uwzględnić:

- 1) długość i konstrukcję jachtu oraz rejon uprawianej żeglugi;
- 2) postanowienia Konwencji SOLAS, o której mowa w art. 5 pkt 33 lit. a ustawy z dnia 18 sierpnia 2011 r. o bezpieczeństwie morskim;
- 3) przepisy uznanej organizacji sprawującej nadzór techniczny nad jachtem;
- 4) niniejsze wytyczne.

III. Rysunki planu ochrony pożarowej

1. Plan powinien zawierać przekrój wzdłużny jachtu w płaszczyźnie symetrii, widoki z góry wszystkich pokładów i platform oraz widok na zbiorniki denne paliwa.
2. Obrisy konstrukcji jachtu i jego wyposażenia, istotne dla bezpieczeństwa pożarowego, powinny być wykonane na planie liniami w kolorze czarnym. Na plan nie należy nanosić szczegółów nieobrazujących ochrony przeciwpożarowej jachtu, które mogłyby zmniejszyć czytelność planu lub uniemożliwić naniesienie w odpowiednich miejscach właściwych symboli, opisów itp.
3. Na przekroju wzdłużnym lub na każdym pokładzie powinny być odpowiednio oznaczone:
 - 1) rozmieszczenie posterunków dowodzenia i pożarowych;
 - 2) rodzaj i rozmieszczenie przegród przeciwpożarowych pionowych i poziomych, dzielących przestrzeń kadłuba i nadbudówki względnie pokładówki na odpowiednie strefy pionowe i poziome;
 - 3) drzwi w przegrodach przeciwpożarowych i szybach klatek schodowych ze stanowiskami ich sterowania;
 - 4) schody, zejściówki, szyby dźwigów pionowych i luków transportowych, umożliwiające dostęp do poszczególnych przedziałów, pomieszczeń i pokładów, z uwidocznieniem korytarzy, drzwi i dróg ewakuacyjnych;

- 5) urządzenia zdalnego wyłączenia wentylatorów, zamykania otworów kanałów wentylacyjnych, świetlików, przestrzeni pierścieniowych wokół kominów oraz innych zamknięć ograniczających ciąg oraz przenikanie dymu i płomieni;
 - 6) rozmieszczenie centralek wykrywczo-sygnalizacyjnych pożaru i ich repetytorów oraz pomieszczenia chronione;
 - 7) rozmieszczenie stałych instalacji gaśniczych ze stanowiskami ich uruchamiania oraz pomieszczenia chronione tymi instalacjami;
 - 8) pompy pożarnicze ze stanowiskami ich uruchamiania i rozmieszczeniem zaworów hydrantowych oraz łączników międzynarodowych;
 - 9) rozmieszczenie zbiorników paliwa i olejów smarowych ze stanowiskami zdalnego zamykania zaworów odcinających;
 - 10) rozmieszczenie sprzętu ochrony przeciwpożarowej.
4. Na poszczególnych pokładach powinny być naniesione pomieszczenia mieszkalne, służbowe, maszynowe, wraz z korytarzami przyległymi do tych pomieszczeń.
 5. W pomieszczeniach maszynowych należy zaznaczyć obrysami silniki główne, kotły parowe, spalarki, zespoły prądotwórcze, zbiorniki sprężonego powietrza, zbiorniki paliwa i oleju smarowego o pojemności 1 m³ oraz główne tablice rozdzielcze.
- Na planie należy zaznaczyć usytuowanie magazynów sprzętu ochrony przeciwpożarowej. Magazyny sprzętu ochrony przeciwpożarowej mogą być w pomieszczeniach, z których wyjścia prowadzą na otwarty pokład lub korytarz, mający bezpośrednie połączenie z pokładem otwartym.

IV. Oznakowanie planu ochrony pożarowej

1. Symbole graficzne powinny być naniesione na plan w takiej pozycji, w jakiej są usytuowane w tablicy symboli graficznych, z wyjątkiem symboli drzwi oraz strzałek określających kierunek ewakuacji.
2. Symbole graficzne powinny być nanoszone na plan możliwie dokładnie w miejscach odpowiadających rzeczywistemu położeniu urządzenia lub sprzętu ochrony przeciwpożarowej jachtu, a ogólna ich liczba powinna być podana w tablicy symboli.
3. Symbole graficzne, które nie mieszczą się w danym pomieszczeniu na planie, można umieszczać obok tego pomieszczenia na odnośnikach.
4. W przypadku występowania pomieszczeń chronionych jednocześnie instalacjami gaśniczymi i wykrywczymi, można je oznaczyć pojedynczymi symbolami czujek pożarowych odpowiedniego rodzaju w połączeniu z odpowiednimi symbolami obszarów chronionych.
5. Wymaga się nanoszenia na plan symboli graficznych wyposażenia pożarniczego w liczbie nie mniejszej niż wynika to z przepisów o wyposażeniu jachtów w sprzęt ochrony przeciwpożarowej.
6. Przegrody typu A-0, tworzące poprzeczne grodzie wodoszczelne, sięgające do pokładu grodziowego i dzielące jacht na przedziały wodoszczelne, należy narysować linią ciągłą o grubości 1 mm. Nie wymaga się dodatkowego oznakowania tego typu przegród na rysunkach i tabliczce rysunkowej planu.
7. Symbole graficzne w tablicy symboli planu powinny być naniesione według kolejności numerów od dołu ku górze.
8. Obrisy zbiorników paliwa i olejów smarowych powinny być obramowane linią koloru brązowego.

V. Opis planu

1. Na planie powinna być umieszczona tablica symboli z objaśnieniami znaczenia symboli i charakterystyką urządzeń oraz sprzętu ochrony przeciwpożarowej.
2. Na planie należy podać następujące dane jachtu:
 - 1) długość;
 - 2) szerokość maksymalną;
 - 3) wysokość do pokładu głównego;
 - 4) pojemność brutto;
 - 5) moc silników głównych;
 - 6) liczbę załogi i pasażerów;
 - 7) symbol klasy.
3. Na planie należy opisać pomieszczenia mieszkalne, służbowe, maszynowe. Opisy można nanieść w obrysie pomieszczenia, podając jego nazwę lub numer identyfikacyjny. W przypadku oznaczenia pomieszczeń numerami identyfikacyjnymi należy sporządzić osobną tabelę.
4. W osobnej tabeli należy opisać zbiorniki paliwa i oleju smarowego z podaniem ich pojemności. Zamiast osobnej tabeli dopuszcza się opis zbiorników w miejscu ich usytuowania, o ile taka możliwość istnieje.
5. W przypadku jachtów wyposażonych w stałą instalację gaśniczą gazową należy na planie ochrony pożarowej sporządzić zestawienie otworów przewidzianych do zamknięcia w celu uszczelnienia przedziału bronionego tą instalacją oraz oznakować na planie symbole urządzeń do wewnętrznego, zewnętrznego zamknięcia wentylacji i drzwi.
6. Przy opisywaniu pomieszczeń, zbiorników i urządzeń ochrony przeciwpożarowej należy kierować się zasadą, że wszystkie te elementy leżące po prawej stronie płaszczyzny symetrii jachtu powinny być oznaczone numerami nieparzystymi, natomiast leżące po lewej stronie płaszczyzny symetrii jachtu numerami parzystymi.
7. Wszystkie zestawienia powinny być naniesione z prawej strony rysunków planu po lewej stronie tabliczki rysunkowej.
8. W przypadku planu jachtu uprawiającego żeglugę międzynarodową ustala się nazwę:
„PLAN OCHRONY POŻAROWEJ – FIRE CONTROL PLAN”.
W przypadku naniesienia oznakowania środków i urządzeń ratunkowych ustala się nazwę:
„PLAN BEZPIECZEŃSTWA – SAFETY PLAN”.