

MPZZM w skrócie

Żeglarz jachtowy ma prawo prowadzić jachty żaglowe o długości do 8.5 m pokładu w porze dziennej w odległości do 2 mil morskich od brzegu. Takie uprawnienia zmuszają nas do znajomości prawideł poruszania się po drogach morskich, jest to ważne zwłaszcza w rejonach o dużym natężeniu ruchu statków, zwłaszcza torów wodnych i podejść do portów. W tym opracowaniu zawarto podstawowe zasady ruchu statków, oznaczenia dzienne statków morskich i sygnały dźwiękowe.

W rozdziale tym znajdują się również fragmenty obwieszczeń dyrektorów Urzędów Morskich dotyczących bezpieczeństwa żeglugi morskich statków sportowych o długości całkowitej do 24m.

W skrypcie tym pominięto zagadnienia łączności radiowej. Wypływając na wody morskie, dla własnego bezpieczeństwa, a także by połączyć się w razie potrzeby z kapitanatem portu lub innymi jednostkami na wodzie, powinniśmy wyposażyć nasz jacht w przenośną lub stacjonarną radiostację VHF. Wszystkich zainteresowanych odsyłam na stronę internetową Urzędu Komunikacji Elektronicznej, gdzie znajdą informację o sposobie zdobycia świadectwa operatora SRC oraz o wymaganiach dotyczących sprzętu stacjonarnego lub przenośnego używanego na statkach morskich i śródlądowych.

1. System IALA – oznaczenie morskich szlaków wodnych

System IALA - międzynarodowy morski system oznakowania nawigacyjnego. Intensywny rozwój żeglugi morskiej stał się powodem do opracowania niemal jednolitego oznakowania morskich akwenów żeglugowych. Dokonało tego Międzynarodowe Stowarzyszenie Służb Oznakowania Nawigacyjnego IALA w 1976 roku. Różnica dotycząca kolorów stosowanych w oznakowaniu bocznym spowodowała, że świat podzielono na dwa regiony: A obejmujący Europę, Afrykę, Australię i większość Azji oraz B stosowany w obu Amerykach, Japonii, Filipinach oraz Korei.

System IALA składa się z pięciu rodzajów oznakowania skonstruowanych w sposób umożliwiający łatwe rozróżnienie systemów nawet ze znacznej odległości.

Oznakowanie boczne

Znaki prawej strony

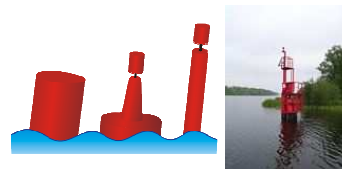
W regionie A dla oznaczenia prawej strony stosuje się kolor zielony, oraz kształt stożka. W nocy występuje światło barwy zielonej o rytmie dowolnym.



W regionie B prawą stronę oznacza się kolorem czerwonym i kształtem stożka.

Znaki lewej strony

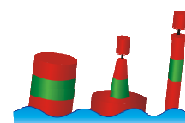
W regionie A dla oznaczenia lewej strony stosuje się kolor czerwony, oraz kształt walca. W nocy występuje światło barwy czerwonej o rytmie dowolnym.



W regionie B lewą stronę oznacza się kolorem zielonym i kształtem walca.

Rozgałęzienie - główny tor w prawo

W regionie A dla oznaczenia rozgałęzienia toru wodnego, gdy główny tor skręca w prawo stosuje się znak jak dla oznakowania lewej strony z jednym zielonym pasem. W nocy światło czerwone, rytm błyskowe złożone (2+1)



W regionie B jest to odpowiednio znak lewej strony z czerwonym pasem.

Rozgałęzienie - główny tor w lewo

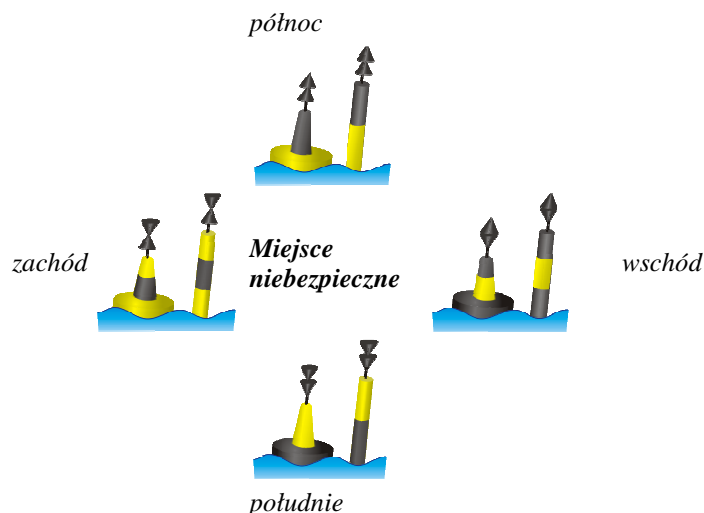
W regionie A dla oznaczenia rozgałęzienia toru wodnego, gdy główny tor skręca w lewo stosuje się znak jak dla oznakowania prawej strony z jednym czerwonym pasem. W nocy światło zielone, rytm błyskowe złożone (2+1)



W regionie B jest to odpowiednio znak prawej strony z zielonym pasem.

Oznakowanie kardynalne

Schemat



Opis znaków

Znak północny

Kolor czarny ponad żółtym, znak szczytowy dwa czarne stożki skierowane wierzchołkami w górę.
Światło białe, szybko migające lub migające (MV lub M).
Międzynarodowe oznaczenie charakterystyki: VQ lub Q.

Znak wschodni

Kolor czarny z żółtym pasem, znak szczytowy dwa czarne stożki skierowane podstawami do siebie.
Światło białe, trzy szybkie mignięcia w grupie co 5 sek. lub trzy mignięcia w grupie co 10 sek. (MV(3) lub M(3)).
Międzynarodowe oznaczenie charakterystyki: VQ(3) lub Q(3).

Znak południowy

Kolor żółty nad czarnym, znak szczytowy dwa czarne stożki skierowane wierzchołkami w dół.
Światło białe, sześć szybkich mignięć + błysk co 10 sek. lub sześć mignięć + błysk co 15 sek. (MV(6)+B1 lub M(6)+B1).
Międzynarodowe oznaczenie charakterystyki: VQ(6)+LFI lub Q(6)+LFI.

Znak zachodni

Kolor żółty z czarnym pasem, znak szczytowy dwa czarne stożki skierowane wierzchołkami do siebie.
Światło białe, dziewięć szybkich mignięć co 10 sek. lub dziewięć mignięć co 15 sek. (MV(9) lub M(9)).
Międzynarodowe oznaczenie charakterystyki: VQ(9) lub Q(9).

Odosobnione niebezpieczeństwo - w systemie IALA stosuje się je do oznaczenia niebezpiecznego miejsca o ograniczonym zasięgu, wokół którego woda jest żeglowna.



Kolor czarny z jednym lub kilkoma poziomymi czerwonymi pasami. Znak szczytowy w kształcie dwóch czarnych kul, jedna nad drugą.

Światło białe, rytm: błyskowe grupowe podwójne (B1(2)).

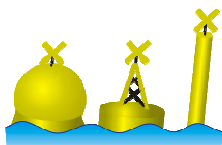
Bezpieczna woda - w systemie IALA znak ten stosuje się do wskazania, że woda wokół jest żeglowna, w tym również do oznaczenia linii środka toru wodnego.



Znak jest w czerwono-białe pionowe pasy, znak szczytowy (jeśli jest użyty) to pojedyncza czerwona kula.

Światło białe o rytmie izofazowym, przerywanym, długi błysk co 10 sek. lub błyski pokazujące literę "A" z alfabetu Morse'a.

Oznakowanie specjalne - w systemie IALA określa rejon o specjalnym znaczeniu opisany w odpowiednich publikacjach nautycznych. Może to być np. strefa ćwiczeń wojskowych, rekreacyjna, nieczystego dna, rejon z podwodnymi kablami lub rurociągami itp.



Kolor żółty, kształty różne, znak szczytowy (jeśli jest zastosowany) w formie 'leżącego' krzyża.

Światło żółte, rytm dowolny, ale inny niż w znakach systemu IALA świecących znakiem białym, w celu uniknięcia pomyłki w identyfikacji.

2. Międzynarodowe Przepisy o Zapobieganiu Zderzeniom na Morzu (MPZZM)

Międzynarodowe Przepisy o Zapobieganiu Zderzeniom na Morzu (MPZZM), określane skrótowo jako Międzynarodowe prawo drogi morskiej (MPDM). Konwencja w sprawie międzynarodowych przepisów o zapobieganiu zderzeniom na morzu (COLREG 1972) została sporządzona w Londynie dnia 20 października 1972 roku po jednym egzemplarzu w językach angielskim i francuskim. Zastąpiła ona wcześniejsze przepisy o zapobieganiu zdarzeniom na morzu z 1960 roku. Została ratyfikowana przez Polskę 6 maja 1977 roku.

Konwencja zawiera zbiór przepisów określających przepisy drogi obowiązujące statki morskie: definicje statków, rozmieszczenie świateł i innych znaków sygnałowych, postępowanie w każdych warunkach widzialności.

Poniżej wyciąg z MPZZM

Prawidło 3.

Definicje.

W rozumieniu niniejszych prawideł, z wyjątkiem wypadków, gdy z treści wynika inaczej:

a) Wyras "statek" oznacza wszelkiego rodzaju urządzenie pływające, nie wyłączając urządzeń bezwypornościowych i wodnosamolotów, używanych lub nadających się do użytku jako środek transportu wodnego.

- b) Określenie "statek o napędzie mechanicznym" oznacza każdy statek wprowadzany w ruch przez maszynę.
- c) Określenie "statek żaglowy" oznacza każdy statek pod żaglami pod warunkiem, że urządzenie napędowe, jeżeli jest zainstalowane na statku, nie jest używane.
- d) Określenie "statek zajęty połowem" oznacza każdy statek łowiący sieciami, sznurami haczykowymi, włókami lub innymi narzędziami połowu, które ograniczają zdolność manewrową; określenie to nie obejmuje statku łowiącego włóczonymi sznurami haczykowymi lub innymi narzędziami połowu, które nie ograniczają zdolności manewrowej.
- e) Wyraz "wodnosamolot" oznacza każde urządzenie latające przystosowane do manewrowania na wodzie.
- f) Określenie "statek nie odpowiadający za swoje ruchy" oznacza statek, który wskutek wyjątkowych okoliczności nie jest w stanie manewrować zgodnie z wymaganiami niniejszych prawideł i dlatego nie może ustąpić z drogi innemu statkowi.
- g) Określenie "statek o ograniczonej zdolności manewrowej" oznacza statek, którego zdolność do manewrowania zgodnie z wymaganiami niniejszych prawideł jest ograniczona ze względu na charakter jego pracy i który dlatego nie może ustąpić z drogi innemu statkowi.
- Za statki o ograniczonej zdolności manewrowej należy uważać następujące statki:
- i) statek zajęty układaniem, obsługą lub podnoszeniem znaku nawigacyjnego, podwodnego kabla lub rurociągu;
 - ii) statek zajęty pracami pogłębiarskimi, hydrograficznymi lub podwodnymi;
 - iii) statek w drodze zajęty zaopatrywaniem lub przekazywaniem osób, zapasów lub ładunku;
 - iv) statek zajęty wodowaniem lub podnoszeniem na pokład samolotów;
 - v) statek zajęty trałowaniem min;
 - vi) statek zajęty taką czynnością holowniczą, która poważnie ogranicza statek holujący oraz obiekt holowany w ich zdolności do odchylenia się od ich kursu.
- h) Określenie "statek ograniczony swym zanurzeniem" oznacza statek o napędzie mechanicznym, który z racji swego zanurzenia w stosunku do dostępnej głębokości wody jest poważnie ograniczony w jego zdolności do odchylenia się od kursu, jakim idzie.
- i) Określenie "w drodze" oznacza, że statek nie stoi na kotwicy, nie jest przymocowany do lądu i nie stoi na mieliźnie.
- j) Wyrazy "długość" i "szerokość" statku oznaczają jego długość całkowitą i największą szerokość.
- k) Za "wzajemne widoczne" należy uważać statki tylko wtedy, gdy jeden statek może być obserwowany wzrokowo z drugiego statku.
- l) Określenie "ograniczona widzialność" oznacza wszelkie warunki, w których widzialność jest ograniczona wskutek mgły, oparów, padającego śniegu, ulewnego deszczu, burz piaskowych lub jakichkolwiek innych podobnych przyczyn.

Prawidło 5

Obserwacja.

Każdy statek powinien stale prowadzić właściwą obserwację zarówno wzrokową i słuchową, jak i za pomocą wszystkich dostępnych środków w istniejących okolicznościach i warunkach odpowiednich do pełnej oceny sytuacji i ryzyka zderzenia.

Prawidło 7

Ryzyko zderzenia.

Jeżeli istnieje jakakolwiek wątpliwość co do istnienia ryzyka zderzenia, należy przyjąć, że ono istnieje.

Prawidło 9

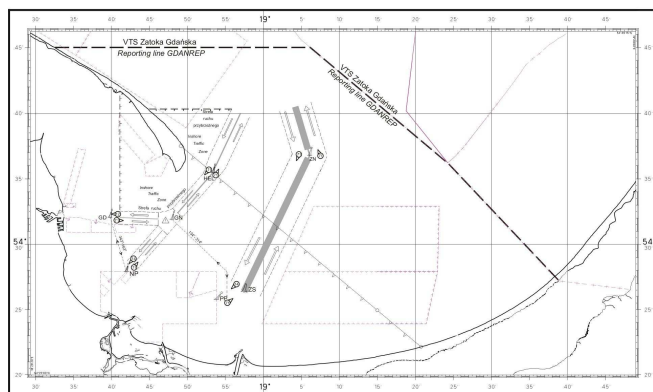
Wąskie przejścia

b) Statek o długości mniejszej niż 20 m lub statek żaglowy nie powinien przeszkadzać przejściu statku, który może bezpiecznie nawigować tylko w granicach wąskiego przejścia lub toru wodnego.

Prawidło 10

Systemy rozgraniczania ruchu.

j) Statek o długości mniejszej niż 20 m lub statek żaglowy nie powinien przeszkadzać bezpiecznemu przejściu statku o napędzie mechanicznym, idącego torem kierunkowym.



Przykład rozgraniczenia ruchu w Zatoce Gdańskiej

Prawidło 12

Statki żaglowe.

- a) Jeżeli dwa statki żaglowe zbliżają się do siebie w taki sposób, że powoduje to ryzyko zderzenia, wówczas jeden z nich powinien ustąpić z drogi drugiemu, jak następuje:
- i) jeżeli obydwa statki mają wiatr z różnych burt, statek, który ma wiatr z lewej burty, powinien ustąpić z drogi drugiemu statkowi;
 - ii) jeżeli obydwa statki mają wiatr z tej samej burty, statek znajdujący się od strony nawietrznej powinien ustąpić z drogi statkowi znajdującemu się od strony zawietrznej;
 - iii) jeżeli statek mający wiatr z lewej burty widzi statek znajdujący się od strony nawietrznej, a nie może z pewnością ustalić, czy statek ten ma wiatr z lewej, czy z prawej burty, powinien ustąpić z drogi temu statkowi.
- b) W rozumieniu niniejszego prawidła za burtę nawietrzną należy uważać burtę przeciwną do tej, na której statek niesie główny żagiel, a na statku o ożaglowaniu rejowym - burtę przeciwną do tej, na której niesie największy żagiel skośny.

Prawidło 13

Wyprzedzanie.

- a) Bez względu na którekolwiek z postanowień zawartych w prawidłach niniejszego rozdziału każdy statek wyprzedzający inny statek powinien ustąpić z drogi statkowi wyprzedzanemu.
- b) Za wyprzedzający należy uważać statek zbliżający się do innego statku z kierunku więcej niż 22,5 stopnia z tyłu jego trawersu, to znaczy będący w takiej pozycji w stosunku do statku wyprzedzanego, że podczas nocy mógłby widzieć tylko światło rufowe tego statku, a nie którekolwiek z jego świateł burtowych.
- c) Jeżeli statek ma jakąkolwiek wątpliwość co do tego, czy jest statkiem wyprzedzającym, powinien uznać się za taki statek i działać odpowiednio.
- d) Wszelkie następne zmiany zamiaru między dwoma statkami nie mogą uczynić statku wyprzedzającego statkiem przecinającym kurs w rozumieniu niniejszych prawideł lub zwolnić go od obowiązku trzymania się z daleka od statku wyprzedzanego aż do chwili jego ostatecznego wyprzedzenia i oddalenia się.

Prawidło 14

Statki idące wprost na siebie.

- a) Jeżeli dwa statki o napędzie mechanicznym idą przeciwnymi lub prawie przeciwnymi kursami w taki sposób, że powoduje to ryzyko zderzenia, wówczas każdy z nich powinien zmienić kurs w prawo w taki sposób, aby mógł przejść z lewej burty drugiego.

Prawidło 15

Kursy przecinające się.

Jeżeli dwa statki o napędzie mechanicznym przecinają swoje kursy w taki sposób, że powoduje to ryzyko zderzenia, wówczas statek, który ma drugi statek ze swej prawej burty, powinien ustąpić mu z drogi i jeżeli okoliczności na to pozwalają, unikać przecinania kursu przed jego dziobem.

Prawidło 16

Działanie statku ustępującego z drogi.

Każdy statek, który zgodnie z niniejszymi prawidłami ma ustąpić z drogi innemu statkowi, powinien w miarę możliwości podjąć zawnazas odpowiednie działanie, aby trzymać się w znacznej odległości.

Prawidło 17

Działanie statku mającego pierwszeństwo drogi.

- a) i) Jeżeli jeden z dwóch statków ma ustąpić z drogi, to drugi statek powinien zachować swój kurs i szybkość.
 ii) Ten drugi statek może jednak podjąć działanie w celu uniknięcia zderzenia jedynie własnym manewrem, skoro tylko stanie się oczywiste dla niego, że statek obowiązany do ustąpienia z drogi nie podejmuje właściwego działania stosownie do niniejszych prawideł.

Prawidło 18

Wzajemne obowiązki statków.

Jeżeli prawidła 9, 10, i 13 nie stanowią inaczej:

a) Statek o napędzie mechanicznym w drodze powinien ustąpić z drogi:

- i) statkowi, który nie odpowiada za swoje ruchy;
 ii) statkowi o ograniczonej zdolności manewrowej;
 iii) statkowi zajętemu połowem;
 iv) statkowi żaglowemu.

b) Statek żaglowy w drodze powinien ustąpić z drogi:

- i) statkowi, który nie odpowiada za swoje ruchy;
 ii) statkowi o ograniczonej zdolności manewrowej;
 iii) statkowi zajętemu połowem.

c) Statek zajęty połowem w drodze powinien w miarę możliwości ustąpić z drogi:








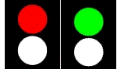
- i) statkowi, który nie odpowiada za swoje ruchy;
 ii) statkowi o ograniczonej zdolności manewrowej.

d)

- i) każdy statek inny niż statek nie odpowiadający za swoje ruchy lub statek o ograniczonej zdolności manewrowej powinien, jeśli okoliczności na to pozwalają, unikać przeszkadzania bezpiecznemu przejściu statku ograniczonego swoim zanurzeniem i pokazującego sygnały przewidziane w prawidło 28;
 ii) statek ograniczony swoim zanurzeniem powinien nawigować ze szczególną ostrożnością, uwzględniając w pełni swoją szczególną sytuację.

e) Wodnosamolot na wodzie powinien w zasadzie trzymać się w znacznej odległości od wszystkich statków i unikać przeszkadzania im w nawigowaniu. Jeżeli jednak istnieje ryzyko zderzenia, powinien on przestrzegać prawideł niniejszej części.





W skrócie:**Statek żaglowy ustępuje:**

Statek żaglowy ustępuje	Znak dzienny	Znak nocny (Światło masztowe)
statkom nie odpowiadającym za swoje ruchy		
statkom o ograniczonej zdolności manewrowej		
statkom ograniczonym swym zanurzeniem		
statkom zajętem połowem		
statkom wyprzedzanym		
statkom idącym wąskim przejściem		
statkom korzystającym z systemu rozgraniczenia ruchu		

Statkowi żaglowemu ustępują:

- a) statki wyprzedzające
- b) statki o napędzie mechanicznym

Statek o napędzie mechanicznym o długości poniżej 20m ustępuje:

Statek mechaniczny <20m ustępuje	Znak dzienny
statkom nie odpowiadającym za swoje ruchy	
statkom o ograniczonej zdolności manewrowej	
statkom ograniczonym swym zanurzeniem	
statkom zajętym połowem	
statkom wyprzedzanym	
statkom idącym wąskim przejściem	
statkom korzystającym z systemu rozgraniczenia ruchu	
statkom żaglowym	

Statkom o napędzie mechanicznym o długości poniżej 20m ustępują :

- a) statki wyprzedzające









Przy spotkaniu dwóch statków żaglowych ustępuje:

- a) statek idący lewym halsem
- b) statki idą tym samym halsem, statek nawietrzny

Przy spotkaniu dwóch statków o napędzie mechanicznym:

- a) kursy przecinają się, ustępuje statek mający drugi statek z prawej burty
- b) jeśli statki idą wprost lub prawie wprost na siebie, oba statki zmieniają kurs w prawo

Znaki dzienne:

Statek stojący na kotwicy	
Statek nie odpowiadający za swoje ruchy	
Statek stojący na mieliźnie	
Statek zajęty oczyszczaniem z min	
Statek ograniczony swym zanurzeniem	
Statek żaglowy idący pod żaglami na silniku	
Narzędzie połowu rozciągające się na odległość większą niż 150m (tylko na statku zajęty połowem).	
Statek holujący lub statek holowany, gdy długość zestawu przekracza 200m.	

Statek zajęty połowem.	
Statek o długości mniejszej niż 20m zajęty połowem.	
Statek o ograniczonej zdolności manewrowej	
Statek o ograniczonej zdolności manewrowej stanowiący przeszkodę w żegludze, widziany od strony przeszkody	
Statek o ograniczonej zdolności manewrowej stanowiący przeszkodę w żegludze, widziany od strony wolnego przejścia.	
Statek stojący na mieliźnie, wskazujący stronę, po której może nastąpić przejście (L)	
Prom portowy o napędzie mechanicznym (L)	
Okręt prowadzący strzelanie (L)	
Statek przewożący materiały niebezpieczne (L)	
Statek przewożący ładunki niebezpieczne wyższej kategorii niebezpieczeństwa (L)	
Okręt zabezpieczający ćwiczenia okrętów podwodnych (L)	

(L) - światła, znaki dzienne i sygnały dźwiękowe przewidziane polskimi przepisami lokalnymi .

Światła (podstawowe).



Światła masztowe noszone przez statki (wyjątki)



Statek Żaglowy



Statek zajmujący się pilotowaniem






Statek rybacki zajęty trałowaniem



Statek rybacki inny niż trałujący

Reszta światel w MPZZM, Z braku miejsca polecamy lekturę przepisów i stron internetowych.
























Sygnaly dźwiękowe**Używane symbole:**

Krótki dźwięk	•
Długi dźwięk	—
Pojedyncze uderzenie w dzwon	
Ciągłe bicie w dzwon	
Ciągłe bicie w gong	

Sygnaly dźwiękowe przy dobrej widzialności:

Zmieniam kurs w prawo	•
Zmieniam kurs w lewo	• •
Daję bieg wstecz	• • •
Nie rozumiem waszych zamiarów lub działań	• • • • •
Zbliżam się do zakrętu lub miejsca gdzie inne statki mogą być zastłonięte	—
Zamierzam wyprzedzać wzdłuż waszej prawej burty	— — •
Zamierzam wyprzedzać wzdłuż waszej lewej burty	— — • •
Zgadzam się na takie wyprzedzanie	— • — •
Inny sygnał	UWAGA!

Sygnaly dźwiękowe przy ograniczonej widzialności:

Statek o napędzie mechanicznym posuwający się po wodzie	—
a) statek nie odpowiadający za swoje ruchy b) statek o ograniczonej zdolności manewrowej c) statek ograniczony swym zanurzeniem d) statek zajęty połowem e) statek żaglowy f) statek holujący lub pchający	— • •
Statek holowany	— • • •
Statek pełniący służbę pilotową posuwający się po wodzie	— • • • •
Statek mechaniczny w drodze, lecz nie posuwający się po wodzie	— —
Statek pełniący służbę pilotową w drodze, lecz nie posuwający się po wodzie	— — • • • •
Statek na kotwicy	
Statek o długości większej niż 100m na kotwicy	 
Statek pełniący służbę pilotową na kotwicy	 • • • •
Statek o długości większej niż 100m pełniący służbę pilotową na kotwicy	  • • • •
Statek na mieliźnie	       
Statek o długości większej niż 100m na mieliźnie	        
Statek na kotwicy ostrzegający o swojej pozycji	• — •
Statek o długości mniejszej niż 12m	inny sygnał

Sygnaly dźwiękowe nadawane w portach i na redach.

Żądanie zmniejszenia prędkości holowania	• • • •
Statek	• • —
Żądanie otwarcia mostu	• • — •
Żądanie holowania wprost	• —

Żądanie włączenia UKF (G)	● — ●
a) Statek specjalnej służby Państwowej zatrzymujący inny statek b) Konieczność rzucenia holu (G)	● — ● ●
Żądanie zwiększenia prędkości holowania	● — ● —
Wezwanie organu ochrony granic	● — —
Konieczność rzucenia holu (S)	● — — ●
Uwaga	—
a) Potwierdzenie przyjęcia holu (G) b) Pogłębiarka przechodzi na prawą stronę toru wodnego	— ●
a) Statek, który stracił zdolność lub uprzedzający inne statki o grożącym mu niebezpieczeństwie. b) Pogłębiarka schodzi na lewą stronę toru wodnego	— ● ●
Nie zgadzam się na wymijanie	— ● ● ● ●
Wezwanie cumowników	— ● ● ● —
a) Wezwanie holownika (G); b) Żądanie włączenia UKF (S)	— ● —
Potwierdzenie przyjęcia holu (S)	— ● — ●
Czekam	— —
Wezwanie holownika (S)	— — ● ●
Statek, którego nie można wymijać lub wyprzedzać	— — — — —
Prom linowy lub łańcuchowy odbijający od nabrzeża	🚨🚨🚨
Stojący na torze wodnym statek, który może być mijany tylko po prawej stronie toru wodnego	🚨🚨🚨 🚨🚨🚨 🚨🚨🚨 🚨🚨🚨
Stojący na torze wodnym statek, który może być mijany tylko po lewej stronie toru wodnego	🚨🚨🚨 🚨🚨🚨 🚨🚨🚨 🚨🚨🚨 🚨🚨🚨
Statek na którym wybuchł pożar	🚨 i ● ● —

(G) – obowiązuje wyłącznie na terenie jurysdykcji Urzędu Morskiego w Gdyni

(S) – obowiązuje wyłącznie na terenie jurysdykcji Urzędów Morskich w Szczecinie i Słupsku

Załącznik IV

Sygnaly wzywania pomocy.

1. Następujące sygnały, używane lub pokazywane łącznie albo z osobna, wskazują niebezpieczeństwo i potrzebę pomocy:

- wystrzał armatni lub inny sygnał detonacyjny dawany w odstępach około 1 minuty,
- nieprzerwany dźwięk dawany za pomocą dowolnego sygnalizacyjnego przyrządu mgłowego,
- rakiety lub pociski wyrzucające czerwone gwiazdy, wystrzeliwane pojedynczo w krótkich odstępach czasu,
- sygnał składający się z grupy . . . - - - . . . (SOS) nadawany znakami Morse'a za pomocą radiotelegrafu lub jakiegokolwiek innego sposobu sygnalizacji,
- sygnał nadany za pomocą radiotelefonu, składający się z wypowiedzianego słowa "Mayday",
- sygnał wzywania pomocy N.C. według międzynarodowego kodu sygnałowego,
- sygnał składający się z kwadratowej flagi mający nad nią lub pod nią kulę lub przedmiot podobny do kuli,
- płomień na statku (jak np. paląca się beczka smoły, oleju itp.),
- rakieta spadochronowa lub pochodnia ręczna paląca się czerwonym płomieniem,
- sygnał dymny wydzielający dym o barwie pomarańczowej,
- powolne i powtarzalne podnoszenie i opuszczanie obu ramion wyprostowanych w bok,
- radiotelegraficzny sygnał alarmowy,
- radiotelefoniczny sygnał alarmowy,
- sygnały nadawane przez pławy radiowe wskazujące niebezpieczeństwo i pozycję.

2. Używanie lub pokazywanie któregoś z powyższych sygnałów w innym celu niż dla wskazania niebezpieczeństwa i potrzeby pomocy oraz używanie innych sygnałów, które można byłoby pomylić z którymkolwiek z powyższych sygnałów, jest zabronione.

3. Należy zwrócić uwagę na odpowiednie działy Międzynarodowego kodu sygnałowego i Poradnika poszukiwania i ratowania dla statków handlowych oraz na następujące sygnały:

- kawał płótna pomarańczowego z czarnym kwadratem i kołem lub z innym odpowiednim symbolem (dla identyfikacji z powietrza),
- barwny znak.

3. ZARZĄDZENIE Nr 1 Dyrektora Urzędu Morskiego w Słupsku z dnia 15.01.2003 r. Przepisy Portowe(wyciąg)

§ 65. 1. Od obowiązku pisemnego zgłoszenia w kapitanacie portu przybycia i wyjścia z portu zwolnione są:

- 1) statki specjalnej służby państwowej z wyjątkiem statków szkolnych,
- 2) statki pasażerskie o polskiej przynależności używane w żegludze przybrzeżnej i osłoniętej,
- 3) statki obsługi portowej w żegludze krajowej,
- 4) statki sportowe o polskiej przynależności w żegludze krajowej po polskich wodach terytorialnych,**
- 5) jednostki rybackie w żegludze krajowej.

§ 143. 1. Postój statków sportowych dozwolony jest wyłącznie w Basenie Jachtowym (Marina).

2. Postanowienie ust. 1 nie dotyczy statków sportowych cumujących przy Nabrzeżu Stoczniowym.

4. Obwieszczenie Dyrektora UM w Słupsku z 10 maja 2007 (wyciąg).

§ 1.1. Przepisy zarządzenia określają wymagania w zakresie bezpieczeństwa żeglugi morskich statków sportowych określonych w ust. 2 , o długości całkowitej do 24 m.

2. W rozumieniu niniejszego zarządzenia:

- 1) morskim statkiem sportowym, zwanym dalej „jachtem”, jest jednostka pływająca dowolnego typu, o dowolnym napędzie, obsadzona przepisową załogą, oraz innymi uczestnikami pływania bez kwalifikacji żeglarskich lub motorowodnych w liczbie nie przekraczającej 12 osób, której rodzaj został określony w dokumencie rejestracyjnym,
- 2) jachty dzielą się na rekreacyjne i komercyjne,
- 3) jacht rekreacyjny jest to statek morski uprawiający żeglugę , który nie jest używany do prowadzenia działalności gospodarczej,
- 4) jachtem komercyjnym jest każdy jacht, który nie jest jachtem rekreacyjnym.

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

- 1) *żegluga na akwenach treningowych - oznacza to żeglugę w obrębie portów oraz na polskich obszarach morskich w odległości do 2 mil morskich od linii brzegu,*
- 2) *żegluga osłonięta - oznacza to żeglugę na Morzu Bałtyckim i innym morzu zamkniętym o podobnych warunkach żeglugowych, w odległości do 6 mil morskich od miejsca schronienia dla jachtów żaglowych i w odległości do 6 mil morskich od linii brzegu morskiego dla jachtów motorowych,*
- 3) *żegluga przybrzeżna - oznacza to żeglugę w odległości do 20 mil morskich od linii brzegu morskiego na Morzu Bałtyckim lub innym morzu zamkniętym o podobnych warunkach żeglugowych,*
- 4) *żegluga pełnomorska - oznacza to żeglugę na wodach morskich w odległości do 200 mil morskich od miejsca schronienia,*
- 5) *żegluga oceaniczna - oznacza to żeglugę nieograniczona.*

§ 4. Rejon żeglugi, w której używany jest jacht ustala dyrektor urzędu morskiego.

§ 8. Pełnienie funkcji kierowniczych na jachtach wymaga posiadania przez członka załogi odpowiedniego patentu żeglarskiego lub motorowodnego.

§ 11. Przed wyjściem w morze, kierownik jachtu ma obowiązek dokonać przeszkolenia całej załogi w zakresie posługiwania się środkami ratunkowymi i sygnałowymi znajdującymi się na jachcie.

§ 12. 1. Wyposażenie jachtu w zależności od rejonu żeglugi w: środki ratunkowe, sygnałowe, nawigacyjne, przeciwpożarowe, urządzenia radiokomunikacyjne, sprzęt pokładowy i awaryjny, określają załączniki do niniejszego zarządzenia.

2. *Dla jachtów rekreacyjnych o długości do 15 m wyposażenie określone w załącznikach, o których mowa w ust.1, jest zalecane do czasu odrębnego określenia wyposażenia dla tych jachtów.*

§ 13.2. Jachty o długości nie przekraczającej 8 m w rejonach żeglugi na akwenach treningowych i żeglugi osłoniętej są zwolnione z obowiązku prowadzenia dzienników.

§ 14. 1. Dokumenty bezpieczeństwa wydane przed dniem wejścia w życie niniejszego zarządzenia zachowują moc do czasu upływu ich ważności lub najbliższej inspekcji okresowej.

2. Na wniosek armatora, dla jachtu rekreacyjnego o długości do 15 m, można wydać kartę bezpieczeństwa po przeprowadzeniu inspekcji i spełnieniu wymagań określonych w niniejszym zarządzeniu. W okresie ważności karty bezpieczeństwa, armator i kapitan jachtu obowiązani są przestrzegać przepisów na podstawie których karta została wydana.

Załącznik nr 1 do rozporządzenia:

Środki ratunkowe i sygnalizacyjne.

3) Jacht w żegludze osłoniętej i na akwenach treningowych powinien posiadać:

a) pneumatyczna tratwę ratunkowa ze zwalniakiem hydrostatycznym mogącą pomieścić wszystkie osoby znajdujące się na jachcie albo koła ratunkowe przyjmując, że jedno koło utrzymuje na wodzie dwie osoby - składowane w sposób umożliwiający natychmiastowe użycie; w każdym razie na jachcie powinny znajdować się co najmniej dwa koła ratunkowe, zaopatrzone w pławkę świetlną i w linkę ratunkowa

b) pasy ratunkowe dla każdej z osób znajdujących się na jachcie

c) 3 szt. raket spadochronowych koloru czerwonego,

d) 1 pławkę dymna koloru pomarańczowego;

4) Jacht niezatapialny o długości całkowitej mniejszej niż 8 m, uprawiające żeglugę osłoniętą i na akwenach treningowych tylko w porze dziennej, zamiast wyposażenia przewidzianego w pkt. 3 powinien posiadać co najmniej jedno koło ratunkowe z linka ratunkowa, pasy ratunkowe dla każdej osoby oraz jedna pławkę wytwarzającą pomarańczowy dym. Dyrektor urzędu morskiego może zmniejszyć wymagania dla jachtu, który uprawia żeglugę na akwenach znajdujących się pod stałą obserwacją i osłona ratownicza;

5) Każdy jacht w żegludze oceanicznej, pełnomorskiej, przybrzeżnej powinien posiadać pasy bezpieczeństwa dla wszystkich członków załogi, a w żegludze osłoniętej i na akwenach treningowych powinien posiadać minimum pasy bezpieczeństwa dla co najmniej połowy osób na jachcie;

6) Od jachtów uprawiających żeglugę na akwenie treningowym w porze dziennej nie wymaga się posiadania lampki w pasach ratunkowych.

7) Dla jachtów w żegludze osłoniętej i na akwenie treningowym zaleca się posiadanie tyczki z flaga przy kole ratunkowym.

Materiał ten nie zawiera całkowitych wersji wspomnianych aktów prawnych. Treść obwieszczenia i zarządzenia Dyrektora Urzędu Morskiego w Słupsku zostało wybrane jako przykładowe. Każdy, kto chciałby żeglować w strefie przybrzeżnej powinien zapoznać się z pełną ich treścią i na bieżąco śledzić ich zmiany. Zgodnie z „dobrą praktyką żeglarską/morską”.

Źródła:

1. Międzynarodowe przepisy o zapobieganiu zderzeniom na morzu z 1972 r. Dz.U.77.15.61
2. Obwieszczenie dyrektora Urzędu Morskiego w Słupsku z 16 maja 2007 roku.
3. ZARZĄDZENIE Nr 1 Dyrektora Urzędu Morskiego w Słupsku z dnia 15 stycznia 2003 r.
4. Vademecum MPZZM Wojciech Zientara Warszawa 2005
5. Wikipedia

Przydatne linki:

Sejm RP (wyszukiwarka aktów prawnych): <http://isip.sejm.gov.pl/prawo/index.html>

Urząd Morski w Szczecinie: <http://www.ums.gov.pl/>

Urząd Morski w Słupsku: <http://www.umsl.gov.pl/>

Urząd Morski w Gdyni: <http://www.umgdy.gov.pl/>

Urząd Komunikacji Elektronicznej: <http://www.uke.gov.pl>

GOOGLE