



ŻEGLUGA W CHORWACJI

Poradnik planowania rejsu

Bazy tras, przystanki, dystanse

 **sailwith.pro**

SPIS TREŚCI

1. Jak korzystać z poradnika
2. Bazy czarterowe w Chorwacji
3. Baza tras rejsów
4. Charakterystyka przystanków
5. Wskazówki praktyczne

1. Jak korzystać z poradnika

Zebrane w tym dokumencie trasy to gotowe propozycje — punkt wyjścia do zaplanowania własnego rejsu, dostosowanego do doświadczenia załogi, jachtu i aktualnej pogody. Chorwacja jest akwenem bardzo różnorodnym: od spokojnych, osłoniętych przejść między wyspami Dalmacji po wymagające warunki Kvarneru i kanału Velebitu.

- **Warunki pogodowe:** trzy wiatry mają największe znaczenie praktyczne — bura z NE, jugo z SE oraz letni maestral z NW. W prognozie zawsze sprawdzaj nie tylko średnią siłę wiatru, ale przede wszystkim porywy, kierunek i stan morza.
- **Bura:** jest szczególnie istotna na północy Adriatyku, w Kvarnerze i przy Velebie. Z powodu efektu katabatycznego może pojawić się gwałtownie i osiągać znacznie większe porywy niż wynikałoby to ze średniej prognozy.
- **Jugo:** wiatr południowo-wschodni związany zwykle z niżem lub frontem. Może narastać przez wiele godzin, przynosi chmury, opady i długą falę; na otwartych przejściach południowego Adriatyku potrafi całkowicie zmienić plan dnia.
- **Maestral:** letni wiatr termiczny z sektora NW, najczęściej rozwijający się od późnego rana i słabnący wieczorem. Jest zwykle najbardziej przewidywalnym wiatrem żeglarskim sezonu, ale w cieśninach i między wyspami może lokalnie przyspieszać.
- **Dystanse i czasy:** podane wartości są przybliżone i odnoszą się do trasy planowanej między portami lub zatokami. Rzeczywisty dystans może być większy ze względu na konieczność omijania wysp, mielizn, stref zamkniętych i ruchu promowego.
- **Porty schronienia:** przed każdym dłuższym odcinkiem zaznacz na mapie alternatywny port, marinę lub bezpieczne miejsce postoju. W Chorwacji

sieć portów jest gęsta, ale w sezonie problemem może być dostępność wolnego miejsca, a nie sama odległość.

- **Dni buforowe:** przy tygodniowym czarterze warto pozostawić co najmniej jeden elastyczny dzień. Jest to szczególnie ważne na trasach obejmujących Vis, Lastovo, Kvarner lub dłuższe przejścia między wyspami.
- **Zdanie jachtu:** warunki oddania jednostki zależą od armatora. W praktyce większość czarterów wymaga powrotu do bazy przed końcowym odbiorem, dlatego ostatni dzień należy planować z zapasem i nie zostawiać długiego przejścia na sobotni poranek.

2. Bazy czarterowe w Chorwacji

Wybór bazy wypłynięcia determinuje charakter całego rejsu. Poniżej siedem najważniejszych baz i regionów startowych, z których można zaplanować zarówno rodzinny tydzień między wyspami, jak i dłuższy rejs tranzytowy.

Zadar — *Dalmacja Północna*

Baza idealna do zwiedzania Długiej Wyspy (Dugi Otok), archipelagu Kornati i wysp Žut, Iž oraz Ugljan. Akwen jest mocno rozczłonkowany, z wieloma możliwościami schronienia, ale wymaga uważnej nawigacji wśród wysepek, skał i płytkich przejść.

Biograd na Moru — *Dalmacja Północna*

Jedna z najlepszych baz do rejsów po północnej i środkowej Dalmacji. Biograd leży przy wejściu do archipelagu Kornati, a bliskość Pašmanu, Ugljana, Žutu, Dugi Otok oraz Murteru pozwala budować zarówno bardzo łatwe tygodniowe pętle rodzinne, jak i dłuższe trasy z bardziej otwartymi przejściami. Przy planowaniu rejsu warto pamiętać, że baza jest bardziej centralna niż Zadar, dlatego łatwiej połączyć Kornati z kierunkiem Šibenik–Primošten–Rogoznica.

Šibenik — *wejście do Kornatów i rzeki Krka*

Bardzo dobra baza dla załóg, które chcą połączyć żeglugę z Kornatami, wyspami Kaprije i Žirje oraz wejściem w rzekę Krka do Skradina. W porównaniu z Zadarem rejon jest bardziej zróżnicowany nawigacyjnie, a przy wejściu do zatok i kanałów trzeba dokładnie trzymać się oznakowanych torów.

Trogir / Split — *Dalmacja Środkowa*

Najbardziej uniwersalny region czarterowy Chorwacji. Brač, Šolta, Hvar, Vis i Pakleni są w zasięgu krótkich dziennych przeskoków, dzięki czemu łatwo

zbudować trasę rodzinną lub bardziej żeglarską. W sezonie jest to także najintensywniej uczęszczany akwen.

Dubrownik — *Dalmacja Południowa*

Baza dla załóg nastawionych na Mljet, Elafiti, Korčulę i — przy dłuższym czarterze — Lastovo. Krajobraz jest bardziej otwarty, a odcinki między niektórymi wyspami dłuższe niż w środkowej Dalmacji. W zamian otrzymujemy bardzo atrakcyjne, spokojniejsze zatoki i wyjątkowe miasta portowe.

Pula — *Istria*

Dobry punkt wyjścia do Brijuni, Rovinja, Vrsaru i zachodniego wybrzeża Istrii. Rejon jest mniej wyspowy niż Dalmacja, a przy zmianie pogody szczególnego znaczenia nabierają bura, jugo oraz lokalne porywy przy przylądkach.

Pula / Kvarner — *Cres, Lošinj, Rab*

Trasa dla bardziej doświadczonych załóg. Kvarner jest szerokim, otwartym akwenem, a bura może tutaj osiągać bardzo duże porywy. Przy dobrej prognozie daje świetne, sportowe żeglowanie; przy zapowiadanej burzy lepiej wybierać osłonięte strony wysp i skracać przejścia.

3. Baza tras rejsów

Poniższe zestawienia grupują trasy według bazy wypłynięcia. „Czas” i „Dystans” dotyczą całej proponowanej trasy tydzień/dwa tygodnie. Odległości między kolejnymi przystankami przy „Przebiegu” są wartościami orientacyjnymi, zaokrąglonymi do pełnych mil morskich; rzeczywisty dystans żeglugowy może być większy.

Baza: Zadar

Zadar — Kornati (pętla)

1 tydzień · ok. 60 Mm · **Łatwa**

Przebieg: Zadar → Sali (11 Mm) → Žut (10 Mm) → Kornati (6 Mm) → Dugi Otok (20 Mm) → Zadar (12 Mm)

Zadar — Kornati i Dugi Otok (pętla)

1 tydzień · ok. 95 Mm · **Łatwa**

Przebieg: Zadar → Ugljan/Preko (5 Mm) → Sali (12 Mm) → Žut (10 Mm) → Kornati (6 Mm) → Telašćica (15 Mm) → Dugi Otok (20 Mm) → Zadar (27 Mm)

Zadar — Lošinj — Rab (pętla)

2 tygodnie · ok. 175 Mm · **Umiarkowana**

Przebieg: Zadar → Sali (11 Mm) → Žut (10 Mm) → Kornati (6 Mm) → Dugi Otok (20 Mm) → Mali Lošinj (55 Mm) → Rab (18 Mm) → Dugi Otok (43 Mm) → Zadar (12 Mm)

Baza: Biograd na Moru

Biograd — Kornati (pętla)

1 tydzień · ok. 70 Mm · **Łatwa**

Przebieg: Biograd na Moru → Tkon (4 Mm) → Žut (11 Mm) → Piškera (12 Mm) → Levrnaka (6 Mm) → Telašćica (14 Mm) → Sali (8 Mm) → Biograd na Moru (15 Mm)

Biograd — Kornati i Dugi Otok (pętla)

1 tydzień · ok. 90 Mm · **Łatwa**

Przebieg: Biograd na Moru → Pašman/Tkon (4 Mm) → Ugljan/Preko (8 Mm) → Iž (8 Mm) → Žut (9 Mm) → Kornati (10 Mm) → Telašćica (15 Mm) → Biograd na Moru (36 Mm)

Biograd — Murter — Šibenik — Kornati (pętla)

1 tydzień · ok. 105 Mm · **Umiarkowana**

Przebieg: Biograd na Moru → Murter (20 Mm) → Šibenik (15 Mm) → Kaprije (14 Mm) → Žirje (10 Mm) → Kornati (18 Mm) → Žut (10 Mm) → Biograd na Moru (18 Mm)

Biograd — Dugi Otok — Lošinj — Rab — Kornati (pętla)

2 tygodnie · ok. 220 Mm · **Umiarkowana**

Przebieg: Biograd na Moru → Telašćica (15 Mm) → Sali (8 Mm) → Mali Lošinj (45 Mm) → Cres (25 Mm) → Rab (30 Mm) → Pag (30 Mm) → Molat (20 Mm) → Kornati (18 Mm) → Biograd na Moru (29 Mm)

Biograd — Kornati — Šibenik — Primošten — Brač — Hvar (pętla)

2 tygodnie · ok. 190 Mm · **Trudna**

Przebieg: Biograd na Moru → Kornati (18 Mm) → Murter (18 Mm) → Šibenik (15 Mm) → Primošten (18 Mm) → Rogoznica (8 Mm) → Milna/Brač (34 Mm) → Hvar (18 Mm) → Šolta (20 Mm) → Murter (25 Mm) → Biograd na Moru (16 Mm)

Baza: Šibenik

Šibenik — Kornati i Žirje (pętla)

1 tydzień · ok. 95 Mm · **Łatwa**

Przebieg: Šibenik → Skradin (15 Mm) → Primošten (18 Mm) → Rogoznica (8 Mm) → Kaprije (12 Mm) → Žirje (10 Mm) → Šibenik (32 Mm)

Šibenik — Kornati (pętla)

1 tydzień · ok. 105 Mm · **Łatwa**

Przebieg: Šibenik → Zlarin (8 Mm) → Kaprije (12 Mm) → Žirje (10 Mm) → Kornati (20 Mm) → Žut (10 Mm) → Skradin (30 Mm) → Šibenik (15 Mm)

Baza: Trogir / Split

Trogir — Brač — Hvar — Vis (pętla)

1 tydzień · ok. 85 Mm · **Łatwa**

Przebieg: Trogir → Milna (14 Mm) → Hvar (9 Mm) → Vis (13 Mm) → Stari Grad (19 Mm) → Maslinica na Šolcie (21 Mm) → Trogir (7 Mm)

Trogir — Hvar — Korčula — Mljet (one way)

1 tydzień · ok. 90 Mm · Łatwa / umiarkowana

Przebieg: Trogir → Milna (14 Mm) → Hvar (9 Mm) → Korčula (22 Mm) → Mljet (17 Mm) → Dubrownik (29 Mm)

Trogir — Vis — Hvar — Korčula — Lastovo (pętla)

2 tygodnie · ok. 190 Mm · Umiarkowana

Przebieg: Trogir → Hvar (22 Mm) → Korčula (33 Mm) → Lastovo (17 Mm) → Mljet (29 Mm) → Vis (62 Mm) → Maslinica (20 Mm) → Trogir (7 Mm)

Trogir — Brač — Hvar — Vis — Biševo (pętla)

1 tydzień · ok. 105 Mm · Umiarkowana

Przebieg: Trogir → Milna (14 Mm) → Bol (9 Mm) → Hvar (11 Mm) → Vis (13 Mm) → Komiža / Biševo (5 Mm) → Stari Grad (17 Mm) → Trogir (36 Mm)

Baza: Dubrownik

Dubrownik — Elafiti — Mljet (pętla)

1 tydzień · ok. 120 Mm · Łatwa

Przebieg: Dubrownik → Šipan (10 Mm) → Lopud (7 Mm) → Mljet (16 Mm) → Korčula (22 Mm) → Mljet (17 Mm) → Lopud (19 Mm) → Dubrownik (29 Mm)

Dubrownik — Korčula — Lastovo — Mljet (pętla)

1 tydzień · ok. 135 Mm · Umiarkowana

Przebieg: Dubrownik → Mljet (25 Mm) → Lastovo (29 Mm) → Korčula (17 Mm) → Mljet (22 Mm) → Šipan (19 Mm) → Dubrownik (23 Mm)

Dubrownik — Mljet — Korčula — Hvar — Vis (pętla)

2 tygodnie · ok. 160 Mm · Umiarkowana

Przebieg: Dubrownik → Mljet (25 Mm) → Korčula (22 Mm) → Hvar (22 Mm) → Vis (13 Mm) → Komiža (5 Mm) → Hvar (13 Mm) → Mljet (33 Mm) → Dubrownik (25 Mm)

Baza: Pula

Pula — Brijuni — Rovinj — Vrsar (pętla)

1 tydzień · ok. 75 Mm · **Łatwa**

Przebieg: Pula → Brijuni (8 Mm) → Rovinj (16 Mm) → Vrsar (10 Mm) → Lim (7 Mm) → Brijuni (22 Mm) → Pula (12 Mm)

Pula — Cres — Lošinj — Rab — Cres (pętla)

2 tygodnie · ok. 143 Mm · **Umiarkowana / trudna przy silnej borze**

Przebieg: Pula → Cres (25 Mm) → Mali Lošinj (27 Mm) → Rab (31 Mm) → Cres (25 Mm) → Pula (25 Mm)

4. Charakterystyka przystanków

Krótki opis miejsc najczęściej pojawiających się na powyższych trasach, z przybliżonymi odległościami do sąsiednich punktów. Odległości mają charakter planistyczny — przed wejściem do portu lub zatoki należy sprawdzić aktualną mapę, oznakowanie i informacje portowe.

Dalmacja Północna — Zadar, Kornati i Šibenik

- **Zadar** — duże miasto portowe i wygodna baza czarterowa. Dobrze nadaje się na start krótkiej trasy na Ugljan, Dugi Otok i Kornati; przy planowaniu powrotu warto uwzględnić intensywny ruch promowy.
- **Biograd na Moru** — wygodna i centralna baza czarterowa. Od razu po wyjściu z mariny można skierować się na Pašman, Ugljan albo bezpośrednio w stronę Kornatów. Zatoki i wyspy pozwalają łatwo skracać trasę przy pogorszeniu pogody.
- **Tkon i Pašman** — pierwsze, krótkie przeskoki z Biogradu. Dobre miejsce na spokojne rozpoczęcie rejsu; przy letnim maestralu można wykorzystać osłoniętą stronę wyspy.
- **Iž** — wyspa pomiędzy Ugljanem i Dugim Otakiem, dobry przystanek na trasie z Biogradu do Telašćicy i Kornatów. Pozwala rozbić dłuższy dzień na dwa krótsze etapy.
- **Murter** — naturalna brama do południowych Kornatów i bardzo dobry punkt do zmiany kierunku rejsu. Przy planowaniu dalszej żeglugi warto uwzględnić silniejsze porywy i falowanie na otwartych odcinkach.
- **Kaprije i Žirje** — wyspy o bardziej żeglarskim charakterze, przydatne na trasach łączących Biograd z Šibenikiem. Przy stabilnej pogodzie pozwalają przejść dalej na południe bez konieczności wracania do Kornatów.

- **Sali** — główny port Długiej Wyspy, dobry przystanek przed przejściem na Žut lub do Telašćicy. Z Zadaru ok. 11 Mm.
- **Telašćica** — głęboka, silnie wcięta zatoka na Dugi Otok. Daje dobre schronienie, ale obowiązują tu odrębne zasady ochrony. Kotwiczenie jest zabronione poza wyjątkami przewidzianymi przepisami; do postoju należy korzystać z wyznaczonych miejsc cumowniczych i aktualnych informacji parku.
- **Žut** — jedna z klasycznych wysp żeglarskich Kornatów; dużo zatok i miejsc postojowych. Z Sali ok. 10 Mm.
- **Kornati** — archipelag o surowym krajobrazie i dużej liczbie wysepek. Najważniejsza zasada to dokładna nawigacja: skały, mielizny i wąskie przejścia nie wybaczą „żeglowania na pamięć”.
- **Mali Lošinj** — duży, dobrze osłonięty port w rejonie Kvarneru. Dobry punkt do zawrócenia z dłuższej trasy północnej.
- **Rab** — atrakcyjny port i miasto na wyspie o bardzo charakterystycznej sylwetce czterech wież. Przy silnej burzy wybieraj osłoniętą stronę wyspy i nie planuj szerokiego przejścia przez Kvarner.
- **Šibenik** — rozbudowany port i dobry punkt wypadowy do Kornatów. Wejście od strony morza jest czytelne, ale wąskie przejścia wymagają aktualnej mapy i dobrej obserwacji ruchu.
- **Skradin** — port w głębi rzeki Krka, popularny jako cel jednodniowego lub całonocnego postoju. Trasa jest atrakcyjna krajobrazowo, ale ma charakter bardziej portowo-turystyczny niż żeglarski.
- **Primošten i Rogoznica** — dwa bardzo dobre przystanki na przejściu między Šibenikiem a środkową Dalmacją; Rogoznica jest szczególnie wygodna jako schronienie przy zmianie pogody.

Dalmacja Środkowa — Brač, Šolta, Hvar i Vis

- **Trogir** — jedna z głównych baz czarterowych. Zatoka Kaštela daje osłonięte miejsce startu, a pierwsze wyspy są dostępne po krótkim przeskoku.
- **Milna** — osłonięta zatoka na Braču, ok. 14 Mm od Trogiru. Jeden z klasycznych pierwszych przystanków po odbiorze jachtu.
- **Bol** — południowe wybrzeże Braču, popularne ze względu na Zlatni Rat. Przy wiatrach z południa ekspozycja jest większa niż w Milnie.
- **Hvar** — ważny punkt trasy i jedno z najbardziej znanych miast wyspowych. W sezonie należy liczyć się z dużym ruchem i szybkim zajmowaniem miejsc postojowych.
- **Stari Grad** — głęboka zatoka na północnej stronie Hvaru, bardziej osłonięta od otwartego morza niż Hvar. Dobry wybór przy planowaniu spokojnego wieczoru.
- **Vis** — wyspa położona dalej od lądu, dzięki czemu daje bardziej „morskie” wrażenie. Z Hvaru ok. 13–20 Mm zależnie od punktu startu.
- **Komiža** — port na zachodniej stronie Visu. Bardzo atrakcyjny, ale bardziej wystawiony na część kierunków falowania niż wschodnie zatoki wyspy.
- **Biševo** — mała wyspa obok Visu, znana z Błękitnej Groty. Wizyta zależy od warunków morza i organizacji ruchu turystycznego; nie należy traktować jej jako pewnego postoju nocnego.
- **Šolta** — Maslinica i okolice są naturalnym przystankiem przed powrotem do Trogiru. Odległości między głównymi punktami środkowej Dalmacji zwykle mieszczą się w zasięgu krótkiego dnia żeglugi.

Dalmacja Południowa — Korčula, Mljet, Lastovo i Dubrownik

- **Korčula** — jedno z najważniejszych miast na trasie między Hvar i Mljet. Przy silnym wietrze warto wcześniej wybrać stronę wyspy zapewniającą lepszą osłonę.

- **Mljet** — zielona wyspa z Parkiem Narodowym. Polače i Pomena są naturalnymi punktami postoju, a akwen wokół wyspy pozwala skrócić trasę przy pogorszeniu pogody.
- **Lastovo** — odległa i słabiej zurbanizowana wyspa, świetna dla załóg szukających spokojniejszego charakteru rejsu. Wymaga jednak dobrego planowania paliwa, zakupów i alternatywnych portów.
- **Dubrownik** — duży cel turystyczny i dobra baza dla Elafitów. Wysokie obłożenie w sezonie sprawia, że wejście do mariny lub portu należy planować z wyprzedzeniem.
- **Šipan** — największa z Elafitów, z kilkoma możliwościami postoju. Z Dubrownika ok. 10 Mm.
- **Lopud** — mała, zielona wyspa bez ruchu samochodowego w centrum. Dobry przystanek na krótki wieczorny postój.

Istria i Kvarner

- **Pula** — duży port i baza na zachodniej Istrii. Daje szybki dostęp do Brijuni oraz Rovinja, ale dłuższe przejście na Cres oznacza wejście w bardziej otwarty Kvarner.
- **Brijuni** — archipelag o wysokich walorach przyrodniczych i historycznych. Obowiązują zasady obszaru chronionego; przed postojem sprawdź aktualne warunki i opłaty.
- **Rovinj** — bardzo atrakcyjny port Istrii, dobry cel krótkiego rejsu. Przy większym obłożeniu warto rozważyć wcześniejszy przyjazd.
- **Vrsar i Lim** — dobry odcinek na spokojniejszy rejs wzdłuż zachodniej Istrii. Lim jest wąską, głęboko wciętą zatoką i należy traktować go bardziej jako punkt krajobrazowy niż uniwersalny port nocny.
- **Cres** — pierwsza duża wyspa Kvarneru przy rejsie z Puli. Rejon wymaga szczególnej uwagi przy prognozowanej burzy.

- **Mali Lošinj** — jedno z najważniejszych schronień i centrów żeglarskich północnego Adriatyku. Przy dobrej pogodzie jest dobrym etapem dłuższej trasy Pula–Rab.

5. Wskazówki praktyczne

- **Bura:** traktuj ją jako wiatr, który może wymusić zmianę całej trasy. Szczególnie ostrożnie planuj przejścia przez Kvarner i kanał Velebitu. W prognozach DHMZ pojawiają się tam porywy 35–45 kn, a w silniejszych sytuacjach jeszcze większe; nie należy przekładać ostrzeżenia na prostą średnią prędkość wiatru.
- **Jugo:** przy narastającym jugo ograniczaj długie przejścia w kierunku przeciwnym do fali. Jeśli prognoza przewiduje kilka godzin narastania wiatru, wcześniejszy postój po stronie osłoniętej może być lepszym rozwiązaniem niż „dokończenie planu za wszelką cenę”.
- **Maestral:** w typowy letni dzień warto wykorzystać poranek do dłuższego przejścia, a po południu planować odcinek, na którym wiatr będzie sprzyjał lub będzie miał krótszy fetch. W kanałach między wyspami wiatr może być wyraźnie silniejszy niż na otwartej prognozie dla całego akwenu.
- **Nevera i burze:** gwałtowne komórki konwekcyjne mogą przynieść bardzo silne, krótkotrwałe porywy, zmianę kierunku i wyładowania. Przy sygnale o burzach nie planuj nocowania w całkowicie otwartej zatoce tylko dlatego, że przed chwilą była spokojna.
- **Kvarner i kanał Velebitu:** należą do najbardziej wymagających z proponowanych regionów. Jeżeli prognoza pokazuje silną NE, zamiast przejścia przez szeroki akwen wybierz schronienie za wyspą, skróć etap albo przełóż przepłynięcie.
- **Kornati:** nie zakładaj, że wszystkie przejścia między wyspami są „oczywiste”. Płytkie obszary, skały i oznakowane kanały wymagają pracy na aktualnej mapie. W obszarach chronionych dodatkowo sprawdź zasady postoju i opłaty.

- **Miejsca postojowe:** w lipcu i sierpniu popularne mariny i zatoki z boją mogą zapełniać się bardzo wcześnie. Na trasie zawsze miej plan B: druga zatoka, marina albo możliwość wcześniejszego zakończenia dnia.
- **Kotwiczenie:** korzystaj wyłącznie z miejsc dozwolonych i sprawdzaj aktualne mapy oraz lokalne oznaczenia. W parkach i obszarach chronionych zasady mogą być bardziej restrykcyjne; w szczególności w PP Telašćica nie należy traktować zatoki jako miejsca do swobodnego kotwiczenia.
- **Dokumenty i formalności:** przed wejściem do chorwackich wód sprawdź aktualne wymagania dotyczące zgłoszenia jednostki, opłat za bezpieczeństwo żeglugi i ochronę morza oraz dokumentu uprawniającego osobę prowadzącą jacht do jego obsługi. Dla zagranicznych jednostek czarterowych obowiązują procedury określone przez chorwackie Ministerstwo Morza.
- **Opłata / e-vignette:** w Chorwacji funkcjonuje elektroniczna usługa eNautika związana ze zgłoszeniem przybycia jachtu lub łodzi i opłatą za bezpieczeństwo żeglugi. W przypadku zagranicznych jednostek czarterowych pierwsze zgłoszenie i opłata mogą wymagać osobistej wizyty w kapitanacie lub jego oddziale; kolejne zgłoszenia mogą być obsługiwane online przez eNautika. Przed rejssem sprawdź aktualną procedurę.
- **Lista załogi:** w czarterze dane załogi i pasażerów należy przekazać armatorowi lub operatorowi w wymaganym systemie. System eCrew służy do elektronicznego prowadzenia listy załogi i pasażerów; obowiązki po stronie operatora czarteru i rejestracji turystycznej należy sprawdzić przed rejssem.
- **Ubezpieczenie:** przed wyjściem z mariny sprawdź polisę jednostki, zakres OC oraz wymagania armatora. Chorwackie przepisy przewidują obowiązkowe ubezpieczenie odpowiedzialności dla jednostek z silnikiem o łącznej mocy powyżej 15 kW.

- **Prędkość i ruch:** na podejściach do portów, kąpielisk i wąskich przejściach obowiązuje szczególna ostrożność. Zawsze sprawdzaj aktualne przepisy i oznakowanie; nie traktuj lokalnych zwyczajów innych sterników jako źródła prawa.
- **Nawigacja:** oficjalne Sailing Directions, Adriatic Pilot – Croatian Coast, wydanie 2026, należy wykorzystywać łącznie z aktualnymi mapami HHI/ENC, Notice to Mariners, List of Lights oraz innymi oficjalnymi publikacjami nawigacyjnymi. Publikacja HHI jest przeznaczona do czytania w połączeniu z tymi źródłami, a nie jako ich zamiennik.
- **Biograd i Veli Ždrelac:** dla podejść w rejonie Sedmovraće–Prolaz Veli Ždrelac korzystaj z aktualnego wydania oficjalnej mapy HHI nr 32 oraz ENC HR400032. Wydanie z 1 czerwca 2026 zastąpiło wcześniejsze wydanie mapy i ENC.
- **Prognoza:** przed wyjściem sprawdź co najmniej DHMZ marine forecast, ostrzeżenia dla konkretnego regionu oraz prognozę falowania. W sezonie letnim szczególnie ważne jest śledzenie zmian kierunku i porywów, a nie tylko wartości średniej.
- **Wcześniejsze wypłynięcie:** na dłuższych odcinkach w środkowej i południowej Dalmacji wczesny start często daje spokojniejsze morze przed rozwojem maestralu i więcej czasu na bezpieczne wejście do portu.
- **Dzień buforowy:** przy tygodniowym czarterze lepiej mieć jeden dzień, który można przeznaczyć na zmianę planu, niż budować trasę tak napiętą, że jedna burza powoduje konieczność nocnego przelotu.
- **Ostatnia noc:** planuj powrót do bazy najpóźniej poprzedniego dnia, chyba że armator potwierdzi inne zasady. W Chorwacji najpopularniejsze mariny są w weekendy szczególnie obciążone, dlatego nie warto zostawiać sobie kilku godzin marginesu.
- **Weryfikacja danych:** informacje regulacyjne i nawigacyjne zostały ponownie sprawdzone w sierpniu 2026 względem materiałów

Hydrographic Institute of the Republic of Croatia (HHI), Croatian Meteorological and Hydrological Service (DHMZ), chorwackiego Ministerstwa Morza oraz oficjalnych zasad NP Kornati i PP Telašćica. Dodatkowo uwzględniono nowe wydanie oficjalnej mapy nr 32 Sedmovraće–Prolaz Veli Ždrelac i ENC HR400032 z 1 czerwca 2026. Trasy są propozycjami planistycznymi, a dystanse należy przed rejssem zweryfikować na aktualnych mapach, w locji i przy uwzględnieniu lokalnych ograniczeń.

Trasy mają charakter orientacyjny i inspiracyjny. Przed każdym rejssem należy zweryfikować aktualne warunki pogodowe, ostrzeżenia nawigacyjne, dostępność portów, ograniczenia żeglugowe oraz aktualne wymagania armatora.

Rejsy, szkolenia i czartery w Chorwacji

