

ANALIZA PRAWNA PRZEPISÓW WYDANYCH NA PODSTAWIE art. 70 ust.4
USTAWY z dnia 18 sierpnia 2011 r. (Dz.U. Nr 228, poz. 1368)
O BEZPIECZEŃSTWIE MORSKIM
(ministerialny projekt rozporządzenia z dnia 31 marca 2014r.
w sprawie wyszkolenia i kwalifikacji członków załóg jachtów komercyjnych oraz
warunków ich uzyskiwania)

I. Zagadnienia wstępne.

Zgodnie z brzmieniem art. 4 ust. 2 pkt 5 ustawy o bezpieczeństwie morskim (dalej: UBM), ustawa co do zasady nie jest stosowana m.in. do jachtów komercyjnych o długości do 24m odpłatnie udostępnianych bez załogi w zakresie monitorowania i informacji o ruchu statków, z zastrzeżeniem przypadków określonych w ustawie dotyczących obowiązku zgłaszania kapitanowi portu informacji dotyczącej identyfikacji statku przed wejściem lub wyjściem z portu oraz uzyskania zezwolenia na wejście do portu lub wyjście z portu.

Sama definicja jachtu komercyjnego jest zawarta w art. 5 pkt 9 UBM i tak, ilekroć w ustawie jest mowa o jachcie komercyjnym - należy przez to rozumieć **statek przeznaczony do celów sportowych lub rekreacyjnych, używany do przewozu nie więcej niż 12 pasażerów w ramach prowadzenia działalności polegającej na:**

- a) odpłatnym przewozie osób,**
- b) odpłatnym wykonywaniu rejsów szkoleniowych,**
- c) odpłatnym udostępnianiu statku w celach połowu organizmów morskich na podstawie sportowego zezwolenia połowowego zgodnie z przepisami o rybołówstwie,**
- d) odpłatnym udostępnianiu statku obsadzonego załogą,**
- e) każdym innym odpłatnym udostępnianiu statku.**

Tym samym, skoro rozporządzenie, którego projekt przedstawiono mi do analizy, ma być aktem wykonawczym do UBM, należy pojęcie *jacht komercyjny* definiować tak jak w UBM. Analiza przepisów ustawy pozwala wyodrębnić dwa rodzaje jachtów komercyjnych, tj.:

- jachty komercyjne odpłatnie udostępniane bez załogi,

- jachty komercyjne inne niż odpłatnie udostępniane bez załogi.

II. Rozróżnienie na jachty komercyjne odpłatnie udostępniane bez załogi oraz inne niż odpłatnie udostępnianie bez załogi.

Na mocy art. 33 UBM, przepisów rozdziału III oddział II pt. *inspekcja państwa portów*, nie stosuje się jachtów komercyjnych odpłatnie udostępnianych bez załogi (dalej: jacht komercyjny OBZ).

Obowiązki armatora jachtów komercyjnych art. 103 ust. 1 pkt 2-3 UBM, w celu zwiększenia bezpieczeństwa morskiego oraz skuteczności ratowania pasażerów i członków załogi oraz w celu ułatwienia prowadzenia akcji poszukiwawczych i ratowniczych armator jest obowiązany do:

- liczenia i rejestracji osób odbywających podróż morską na jachtach komercyjnych, z wyjątkiem jachtów komercyjnych OBZ, odbywających rejsy na trasach dłuższych niż 20 mil morskich od portu wyjścia;
- liczenia osób odbywających podróż morską na pozostałych statkach pasażerskich oraz jachtach komercyjnych, z wyjątkiem jachtów komercyjnych OBZ.

Dane w postaci nazwisk i imion (pierwszych liter imion) osób znajdujących się na statkach powinny zostać przekazane dyrektorowi urzędu morskiego właściwemu dla portu zawinięcia statku. Niedopełnienie obowiązku z art. 103 ust. 1 pkt 2-3 UBM, podlega karze pieniężnej do wysokości nieprzekraczającej dwudziestokrotnego przeciętnego miesięcznego wynagrodzenia za rok poprzedzający, ogłaszanego przez Prezesa Głównego Urzędu Statystycznego w Dzienniku Urzędowym Rzeczypospolitej Polskiej „Monitor Polski” dla celów emerytalnych i rentowych (art. 127 ust. 1 pkt 4 UBM).

Tej samej karze będzie podlegać użycie/udostępnienie jachtu morskiego do prowadzenia działalności, polegającej na

- a) odpłatnym przewozie osób,
 - b) odpłatnym wykonywaniu rejsów szkoleniowych,
 - c) odpłatnym udostępnianiu statku w celach połowu organizmów morskich na podstawie sportowego zezwolenia połowowego zgodnie z przepisami o rybołówstwie,
 - d) odpłatnym udostępnianiu statku obsadzonego załogą,
 - e) każdym innym odpłatnym udostępnianiu statku,
- nie spełniając wymogów ustawy dotyczących jachtów komercyjnych (art. 127 ust. 1 pkt 6 UBM w zw. z art. 110 ust. 2 UBM).

Art. 110 ust. 3 UBM stanowi, iż jachty komercyjne inne niż jachty komercyjne odpłatnie udostępniane bez załogi, przewożące pasażerów powinny obowiązkowo posiadać ubezpieczenie odpowiedzialności cywilnej za szkody na osobie lub w mieniu pasażera.

Odmienne również regulowana jest kwestia kwalifikacji oraz składu załogi jachtów komercyjnych OBZ. O ile kwalifikacje członków załóg statków morskich muszą odpowiadać wymaganiom określonym w:

1) Międzynarodowej konwencji o wymaganiach w zakresie wyszkolenia marynarzy, wydawania im świadectw oraz pełnienia wacht, 1978, sporządzonej w Londynie dnia 7 lipca 1978 r. (Dz.U. z 1984 r. Nr 39, poz. 201 i 202 oraz z 1999 r. Nr 30, poz. 286), zwanej dalej "Konwencją STCW";

2) Konwencji SOLAS;

3) Konwencji (nr 69) Międzynarodowej Organizacji Pracy dotyczącej świadectwa kwalifikacyjnego kucharzy okrętowych, przyjętej w Seattle dnia 27 czerwca 1946 r. (Dz.U. z 1954 r. Nr 44, poz. 196 i 197);

4) Konwencji (nr 74) Międzynarodowej Organizacji Pracy dotyczącej świadectw kwalifikacyjnych starszych marynarzy, przyjętej w Seattle dnia 29 czerwca 1946 r. (Dz.U. z 1954 r. Nr 44, poz. 200 i 201);

5) przepisach ustawy

(art. 62 ust. 1 UBM), **o tyle, dokumenty kwalifikacyjne określone w przepisach wydanych na podstawie art. 37a ust. 15 ustawy z dnia 21 grudnia 2000 r. o żegludze śródlądowej stanowią potwierdzenie kwalifikacji niezbędnych do prowadzenia jachtów rekreacyjnych oraz jachtów komercyjnych OBZ na wodach morskich (art. 62 ust. 3 UBM)**

Tym samym, za art. 69 UBM, potwierdzeniem posiadania kwalifikacji niezbędnych do zajmowania stanowisk na jachtach komercyjnych, za wyjątkiem jachtów komercyjnych OBZ, są:

1) dokumenty kwalifikacyjne określone w przepisach wydanych na podstawie art. 37a ust. 15 ustawy z dnia 21 grudnia 2000 r. o żegludze śródlądowej **albo**

2) dokumenty kwalifikacyjne, o których mowa w art. 63 pkt 1, 2 i 5

- **oraz** świadectwa przeszkolenia według Konwencji STCW, określone w przepisach wydanych na podstawie art. 70 ust. 4. – **tj. w projekcie rozporządzenia z 31 marca 2014r.**

*(czyli zwykle jachty komercyjne: dokumenty z pkt 1 albo 2 PLUS świadectwa STCW
jachty komercyjne OBZ – dokumenty z pkt 1)*

Należy wskazać, iż za art. 70 UBM, potwierdzeniem posiadania kwalifikacji niezbędnych do zajmowania stanowisk na jachtach komercyjnych są również:

1) dyplom - dla stanowisk oficerskich;

2) świadectwo - dla stanowisk nieoficerskich;

3) świadectwo przeszkolenia.

Celem uzyskania dokumentu, o którym mowa w art. 70 ust. 1 pkt 1 i 2, niezbędne jest odbycie szkolenia, praktyki pływania i zdanie egzaminu kwalifikacyjnego przed Centralną Morską Komisją Egzaminacyjną. Szkolenia te są prowadzone przez ośrodki uznane, w drodze decyzji, i nadzorowane w zakresie spraw objętych postanowieniami

Konwencji STCW przez ministra właściwego do spraw gospodarki morskiej, posiadające odpowiednią bazę szkoleniową i wykwalifikowaną kadrę oraz certyfikat systemu zarządzania jakością.

Minister właściwy do spraw gospodarki morskiej określi, w drodze rozporządzenia, wymagane dla członków załóg jachtów komercyjnych kwalifikacje i przeszkolenia według Konwencji STCW oraz warunki ich uzyskiwania, kierując się koniecznością odpowiedniego przygotowania do wykonywania obowiązków członków załóg na jachtach komercyjnych, zapewnienia bezpieczeństwa żeglugi oraz zdrowia i życia przebywających na nich osób, a także mając na uwadze istniejące systemy kwalifikacji sportowych i zawodowych członków załóg. W rozporządzeniu zostaną określone również:

- 1) tryb oraz szczegółowe kryteria uznawania ośrodków szkolących załogi jachtów komercyjnych oraz sposób prowadzenia audytów tych ośrodków,
 - 2) ramowe programy szkoleń,
 - 3) wymagania dotyczące wyposażenia bazy szkoleniowej oraz kwalifikacji kadry,
 - 4) wymagania egzaminacyjne dla poszczególnych dokumentów kwalifikacyjnych,
 - 5) wzory dokumentów kwalifikacyjnych dla członków załóg jachtów komercyjnych i sposób ewidencji tych dokumentów
- z uwzględnieniem potrzeby zapewnienia właściwego przygotowania do wykonywania obowiązków członków załóg na jachtach komercyjnych, bezpieczeństwa żeglugi oraz określenia zakresu informacji niezbędnych do weryfikacji ważności kwalifikacji członków załóg takich jachtów.

Wyżej wskazane jest delegacją ustawową dla wydanie rozporządzenia, którego projekt jest przedmiotem niniejszej analizy.

III. Opłata za udostępnienie jachtu komercyjnego bez załogi.

§ 3 projektu rozporządzenia z dnia 31 marca 2014r. w sprawie wyszkolenia i kwalifikacji członków załóg jachtów komercyjnych oraz warunków ich uzyskiwania (dalej: projekt), dotyczy wymogów jakie powinna spełniać **stała załoga jachtu komercyjnego** (definicja członka stałej załogi - osoba wpisana na listę załogi jachtu komercyjnego, posiadająca odpowiednie kwalifikacje zawodowe lub kwalifikacje do uprawiania turystyki wodnej, uprawniające do pełnienia określonej funkcji na jachcie komercyjnym, § 2 pkt 6 projektu). W przypadku udostępnienia odpłatnego jachtu bez załogi (§ 3 ust. 2 projektu) jak i w przypadku odbywania rejsów szkoleniowych (§ 3 ust. 3 projektu) wskazane wymogi nie mają zastosowania.

Skoro jacht komercyjny to jacht wykorzystywany m. in. do działalności polegającej na odpłatnym go udostępnianiu, trudno mówić o przypadku, gdyby jacht byłby udostępniony nieodpłatnie. Zatem na postawione przez Pana pytanie dotyczące pobierania opłaty za udostępniony jacht komercyjny należy odpowiedzieć, że taka opłata zawsze będzie pobierana gdyż wynika ona z natury przedmiotu działalności, do której wykorzystywany jest jacht.

IV. Obowiązek przeszkolenia w zakresie bezpieczeństwa.

Przepisy § 3 projektu znajdują się w rozdziale 1 – przepisy ogólne, jak sama nazwa wskazuje są to przepisy ogólne, które w dalszej części aktu są uszczegółowiane. Każdy akt prawny należy czytać jako całość i tak też go interpretować.

§ 3. 1. Jacht komercyjny o dowolnym napędzie powinien być **obsadzony załogą** o odpowiednich kwalifikacjach zawodowych **lub** kwalifikacjach do uprawiania turystyki wodnej, zwanych dalej „kwalifikacjami turystycznymi”, **uzupełnionych** o świadectwa przeszkoleń o których mowa w § 7.

2. Przepisy ust. 1 **nie dotyczą jachtów komercyjnych** odpłatnie udostępnianych bez załogi.

3. Przepisy ust. 1 **nie dotyczą członków** załogi szkolnej podczas rejsów szkoleniowych.

W sytuacji, gdy jacht komercyjny został udostępniony odpłatnie bez załogi § 3 ust. 1 nie ma w ogóle zastosowania. Problematyczne może być jedynie definicja członków załogi.

§ 2 pkt 5-7 projektu, rozróżnia następujące pojęcia:

- żeglarz zawodowy - osobę posiadającą żeglarskie kwalifikacje zawodowe, o których mowa w art. 70 ust. 1 ustawy;
- członek załogi stałej - osobę wpisaną na listę załogi jachtu komercyjnego, posiadającą odpowiednie kwalifikacje zawodowe lub kwalifikacje do uprawiania turystyki wodnej, uprawniające do pełnienia określonej funkcji na jachcie komercyjnym;
- członek załogi szkolnej – osobę wykonującą nieodpłatnie zadania członka załogi stałej, w ramach rejsu szkoleniowego. Członek załogi szkolnej wykonuje swoje zadania pod nadzorem członka załogi stałej jachtu szkoleniowego.

Tymczasem, w projekcie rozporządzenia ustawodawca posługuje się również pojęciem *członka załogi*. Co mogłoby sugerować, iż jest to inna osoba niż członek załogi stałej, np. Pan X, który z rodziną wyczarterował jacht. Z analizy rozdziału 3 projektu rozporządzenia (*obowiązkowe przeszkolenia w zakresie bezpieczeństwa morskiego*) wynika jednak, iż zawarte tam przeszkolenia dotyczą tylko załogi stałej, świadczy o tym zapis:

§ 25. *Osoby nieposiadające odpowiednich świadectw przeszkoleń i kwalifikacji wymaganych przepisami niniejszego rozporządzenia **nie mogą zostać członkiem załogi stałej jachtu komercyjnego.***

Nie można oczywiście zapominać, iż jak już wskazano w art. 62 ust 3 UBM dokumenty kwalifikacyjne określone w przepisach wydanych na podstawie art. 37a ust. 15 ustawy z dnia 21 grudnia 2000 r. o żegludze śródlądowej stanowią **potwierdzenie kwalifikacji niezbędnych do prowadzenia** jachtów rekreacyjnych oraz **jachtów komercyjnych**

odpłatnie udostępnianych bez załogi na wodach morskich. Stosowne przepisy ustawy + przepisy wykonawcze w załącznikach.

V. Działalność komercyjna w trakcie rejsu szkoleniowego.

§ 19 ust. 5 projektu rozporządzenia stanowi, że w trakcie rejsu szkoleniowego jacht szkoleniowy (definicja jachtu w § 2 ust 4 projektu, jacht szkoleniowy – jacht komercyjny, w rozumieniu przepisów ustawy, na którym odbywa się rejs szkoleniowy) nie może być udostępniany do prowadzenia innej działalności komercyjnej. Mowa oczywiście o działalności komercyjnej w rozumieniu przywoływanego już art. 4 pkt 9 UBM, tj. działalności polegającej na:

- a) odpłatnym przewozie osób,**
- b) odpłatnym wykonywaniu rejsów szkoleniowych,**
- c) odpłatnym udostępnianiu statku w celach połowu organizmów morskich na podstawie sportowego zezwolenia połowowego zgodnie z przepisami o rybołówstwie,**
- d) odpłatnym udostępnianiu statku obsadzonego załogą,**
- e) każdym innym odpłatnym udostępnianiu statku.**

Mając powyższe na uwadze należy stwierdzić, iż zapis ten nie oznacza zakazu umieszczania logo sponsora na jachcie szkoleniowym.

Analiza została wykonana w oparciu o:

1. ustawę z dnia 18 sierpnia 2011 r. o bezpieczeństwie morskim (Dz.U. z 2011r. nr 228, poz. 1368),
2. projekt rozporządzenia Ministra Infrastruktury i rozwoju z dnia 31 marca 2014r. w sprawie wyszkolenia i kwalifikacji członków załóg jachtów komercyjnych oraz warunków ich uzyskiwania ,
3. ustawy z dnia 21 grudnia 2000 r. o żegludze śródlądowej (tj. Dz. U. z 2013r. poz. 1458),
4. rozporządzenia Ministra Sportu i Turystyki z dnia 9 kwietnia 2013 r. w sprawie uprawiania turystyki wodnej (Dz. U. z 2013r. poz. 460).