

załącznik do

zgłoszenia zainteresowania pracami nad projektem aktu normatywnego - Wojciech Bartoszyński
(wersja uwzględniająca autopoprawki autora z 26 grudnia 2012)

**Uwagi do projektu
rozporządzenia Ministra Sportu i Turystyki w sprawie uprawiania turystyki wodnej
(z 7 grudnia 2012)**

Jestem żeglarzem (jachtowy sternik morski i morski sternik motorowodny). Od wielu lat śledzę zmiany zachodzące w polskich przepisach dotyczących żeglarstwa i z niekłamaną radością zapoznałem się z opublikowanym 7 grudnia projektem. Zaproponowane w nim rozwiązania są nowoczesne i zbliżą polskie żeglarstwo do uregulowań obowiązujących w pobliskich krajach, a także spowodują odwrócenie tendencji do ucieczki jachtów pod inne, przyjaźniejsze bandery. Szczególnie cieszy mnie zrezygnowanie z obowiązkowych szkoleń – to naprawdę doniosła zmiana, która ułatwi i obniży koszt żeglowania przyjemnościowego.

Chciałbym też podkreślić, że po raz pierwszy czytałem tak solidnie przygotowane i wyczerpujące uzasadnienie do projektu regulacji prawnej dotyczącej żeglowania.

Mimo pozytywnego odbioru projektu jako całości dostrzegam jednak pewne mankamenty do korekty:

§ 2.1 p.7)

proponuję wykreślić z § 2.1 punkt 7 oraz cały § 11 a także wzór patentu z zał. 2 i wymagania egzaminacyjne - § 5 oraz w §19 ust. 1 – wykreślić punkt 5).

UZASADNIENIE:

1. Patent mechanika motorowodnego nie uprawnia do prowadzenia jakichkolwiek jachtów (motorowych czy żaglowych). Określenie tego patentu w rozporządzeniu wykracza więc poza delegację ustawową:

Art. 37a. 15. Minister właściwy do spraw kultury fizycznej określi, w drodze rozporządzenia:

1) wymagania niezbędne do uzyskania dokumentów potwierdzających posiadanie uprawnień, w szczególności dotyczące wiedzy i umiejętności z zakresu żeglarstwa, oraz odpowiadający im zakres uprawnień do prowadzenia jachtów żaglowych albo motorowych

2. Patent mechanika motorowodnego wydaje się zupełnie zbędny. Na żadnym z prowadzonych przez siebie rejsów nie obsadzałem takiej funkcji. Dzisiejsze silniki są skonstruowane tak, że z ich obsługą (poza eksploatacją zgodnie z instrukcją obsługi) radzą sobie jedynie wyspecjalizowane serwisy fabryczne wyposażone w specjalizowane narzędzia (w tym oprogramowanie serwisowe). Wiedza wymagana na patenty motorowodne jest wystarczająca do bieżącej obsługi ich silników.

§ 3

proponuję wykreślić cały § 3 i § 12 oraz załącznik 3 i wymagania egzaminacyjne § 6 i §7 (oraz wykreślić odpowiednio w §15 „albo licencję”; §19, ust 1 – wykreślić punkt 6), w ust. 2 „albo licencji”; § 20 – „lub licencji”)

UZASADNIENIE

Nie mogę tego stwierdzić na 100%, ale najprawdopodobniej nie istnieje inny kraj wymagający tego typu dokumentów.

Dziwi mnie też zwiększenie w tym projekcie liczby wymaganych licencji (do dwóch) w stosunku do poprzednio obowiązującego rozwiązania (była jedna licencja na obie czynności). Czym to jest uzasadnione?

W przypadku pozostawienia dwóch licencji należy sporządzić dwa wzory dokumentu, lub określić w rozporządzeniu literalnie co winno być wpisane we wzorze licencji (po polsku i angielsku).

§ 5.2

proponuję doprecyzować uprawnienie np. przez rozbicie na dwa punkty (analogicznie do wyższych patentów):

Osoba posiadająca patent żeglarza jachtowego jest uprawniona do:

- 1) prowadzenia jachtów żaglowych po wodach śródlądowych;*
- 2) prowadzenia jachtów żaglowych o długości kadłuba do 12 m, w strefie do 2 Mm od brzegu, w porze dziennej.*

UZASADNIENIE:

Obecny zapis prowadzić może do różnych interpretacji (limity mogą być odnoszone także do wód śródlądowych)

§ 5.2

Wbrew zasadom techniki prawodawczej proponuję umieścić wyraźne zaznaczenie we wzorze patentu żeglarza jachtowego że uprawnienia dotyczą jachtów żaglowych także z pomocniczym napędem mechanicznym

UZASADNIENIE:

Wiem że ustawa określa iż jacht żaglowy może być wyposażony w pomocniczy napęd mechaniczny – jednak zaproponowana zmiana uzasadniona jest doświadczeniami z patentami które takiego zapisu nie posiadały. Różne służby kontrolując żeglarzy płynących na silniku pomocniczym (np kanałami z położonym masztem) żądały wtedy dokumentów motorowodnych. Szczęólnego znaczenia nabiera to w przypadku kontaktów z funkcjonariuszami państw obcych. Od polskiego inspektora czy policjanta można wymagać znajomości polskich przepisów, od obcokrajowców – nie. Szczęólnie ważny jest tu zapis na wzorze patentu po angielsku.

Patentów wyższych (jachtowy sternik morski i kapitan jachtowy) po wprowadzeniu poprawek oznaczonych jako § 6.2 i § 7.2 (niżej) problem nie będzie dotyczył.

§ 7.1. p 2)

proponuję doprecyzować zapis np.:

po uzyskaniu patentu jachtowego sternika morskiego odbyła co najmniej trzy rejsy po wodach morskich, w łącznym czasie co najmniej 600 godzin żeglugi, w tym:

- powyżej 200 godzin samodzielnego prowadzenia jachtu o długości całkowitej od 10 do 24 m;*
- powyżej 100 godzin na jachcie o długości całkowitej powyżej 20 m.*

UZASADNIENIE

obecny zapis prowadzić może do różnych interpretacji (100 godzin ponad 600). Żądanie tylko jednego rejsu w przypadku jachtu powyżej 20 m nie ma uzasadnienia,

§ 8.2

proponuję doprecyzować uprawnienie np. przez rozbicie na dwa punkty (analogicznie do wyższych patentów):

Osoba posiadająca patent sternika motorowodnego jest uprawniona do:

- 1) prowadzenia jachtów motorowych po wodach śródlądowych;*
- 2) prowadzenia jachtów motorowych o długości kadłuba do 12 m, w strefie do 2 Mm od brzegu, w porze dziennej.*

UZASADNIENIE:

Obecny zapis prowadzić może do różnych interpretacji (limity mogą być odnoszone także do wód śródlądowych).

§ 9.1

proponuję skorygować zapis punktu 2) poprzez wykreślenie słów „śródlądowych lub”.

UZASADNIENIE

porównanie z zakresem uprawnień oraz odpowiednim patentem żeglarskim prowadzi do wniosku, że obecny zapis jest oczywistą omyłką

§ 10.1. p 2)

proponuję doprecyzować zapis np.:

po uzyskaniu patentu motorowodnego sternika morskiego odbyła co najmniej trzy rejsy po wodach morskich, w łącznym czasie co najmniej 600 godzin żeglugi, w tym:

- powyżej 200 godzin samodzielnego prowadzenia jachtu od długości całkowitej od 10 do 24 m;
- powyżej 100 godzin na jachcie o długości całkowitej powyżej 20 m.

UZASADNIENIE

obecny zapis prowadzić może do różnych interpretacji (100 godzin ponad 600)

§ 6.2

proponuję przenieść do tego ustępu uprawnienie skodyfikowane w § 13.2. Zapis mógłby brzmieć następująco:

Osoba posiadająca patent jachtowego sternika morskiego jest uprawniona do:

- 1) *prowadzenia jachtów żaglowych i motorowych po wodach śródlądowych;*
- 2) *prowadzenia jachtów żaglowych i motorowych o długości kadłuba do 24 m po wodach morskich.*

Zapis w tym brzmieniu winien się znaleźć także we wzorach patentów (po polsku i angielsku) – załącznik nr 2

UZASADNIENIE

Patent powinien w swym wzorze określać wszystkie uprawnienia posiadacza. To szczególnie ważne przy posługiwaniu się patentem za granicą (trudno oczekiwać by obcokrajowiec znał treść polskiego rozporządzenia, a i w Polsce bywa to problematyczne). Rozbicie uprawnień na zapisane na druku patentu i zapisane jedynie w rozporządzeniu (zupełnie nielogiczne wobec bezwarunkowego nabywania uprawnień motorowodnych) prowadziło do wyrabiania przez osoby zainteresowane także patentu „motorowodnego”. To zupełnie niepotrzebne ponoszenie dodatkowego kosztu.

§ 7.2.

proponuję przenieść do tego ustępu uprawnienie skodyfikowane w § 13.2. Zapis mógłby brzmieć następująco:

Osoba posiadająca patent kapitana jachtowego jest uprawniona do:

- 1) *prowadzenia jachtów żaglowych po wodach śródlądowych i morskich;*
- 2) *prowadzenia jachtów motorowych po wodach śródlądowych i morskich.*

Zapis w tym brzmieniu winien się znaleźć także we wzorach patentów (po polsku i angielsku) – załącznik nr 2

UZASADNIENIE

jak do § 6.2

§ 9.2.

proponuję przenieść do tego ustępu uprawnienie skodyfikowane w § 13.2. Zapis mógłby brzmieć następująco:

Osoba posiadająca patent motorowodnego sternika morskiego jest uprawniona do:

- 1) *prowadzenia jachtów motorowych po wodach śródlądowych;*
- 2) *prowadzenia jachtów motorowych o długości kadłuba do 24 m po wodach morskich;*
- 3) *prowadzenia jachtów żaglowych po wodach śródlądowych – jeśli posiada patent żeglarsza jachtowego;*
- 4) *prowadzenia jachtów żaglowych o długości kadłuba do 24 m po wodach morskich – jeśli posiada patent żeglarsza jachtowego.*

Zapis w tym brzmieniu winien się znaleźć także we wzorach patentów (po polsku i angielsku) – załącznik nr 2

UZASADNIENIE

analogicznie jak do § 6.2

§ 10.2.

proponuję przenieść do tego ustępu uprawnienie skodyfikowane w § 13.2. Zapis mógłby brzmieć następująco:

Osoba posiadająca patent kapitana motorowodnego jest uprawniona do:

- 1) *prowadzenia jachtów motorowych po wodach śródlądowych i morskich;*

2) *prowadzenia jachtów żaglowych po wodach śródlądowych i morskich – jeśli posiada patent żeglarza jachtowego lub jachtowego sternika morskiego.*

Zapis w tym brzmieniu winien się znaleźć także we wzorach patentów (po polsku i angielsku) – załącznik nr 2

UZASADNIENIE

analogicznie jak do § 6.2

§ 13. 2

proponuję wykreślić cały ustęp 1 i 2 (wobec czterech poprawek powyższych)

§ 19. 1. punkt 6)

proponuje określić opłatę za wydanie patentów na niższym poziomie.

UZASADNIENIE

Opłata za wydanie patentu winna być ustalona na poziomie kosztów poniesionych w związku z ich wydaniem. Oba związki oszacowały koszt wydania patentu na ok 23 zł (Uzasadnienie str. 8)

Niezasadnym jest ustalenie tej opłaty na 50 zł. Nawet gdyby wszystkie osoby korzystały z ustawowej zniżki (co nie ma miejsca) opłata nie powinna być wyższa niż 46 zł. Opłata winna być pokryciem kosztów - inaczej nabiera cech daniny publicznej – a takie mogą być nakładane jedynie ustawą.

§ 21

proponuję określić wszystkie patenty jakie mogą być wymieniane. Proponuję dodać po artykule 2. następujące:

3. *Osoby posiadające patent żeglarza jachtowego lub sternika jachtowego mogą wymienić posiadany dokument na patent żeglarza jachtowego.*
4. *Osoby posiadające patent sternika jachtowego z pełnymi uprawnieniami (p.u.) lub jachtowego sternika morskiego mogą wymienić posiadany dokument na patent jachtowego sternika morskiego.*
5. *Osoby posiadające patent jachtowego kapitana żeglugi bałtyckiej lub jachtowego kapitana żeglugi wielkiej lub kapitana jachtowego mogą wymienić posiadany dokument na patent kapitana jachtowego.*
6. *Osoby posiadające patent sternika motorowodnego mogą wymienić posiadany dokument na patent sternika motorowodnego.*
7. *Osoby posiadające patent starszego sternika motorowodnego mogą wymienić posiadany dokument na patent sternika motorowodnego.*
8. *Osoby posiadające patent morskiego sternika motorowodnego mogą wymienić posiadany dokument na patent motorowodnego sternika morskiego.*
9. *Osoby posiadające patent kapitana motorowodnego mogą wymienić posiadany dokument na patent kapitana motorowodnego.*

UZASADNIENIE

Rozporządzenie nie określa trybu wymiany starszych patentów. To może prowadzić do sytuacji, że osoby z nominalnie takim samym patentem będą posiadały różne uprawnienia. Także fakt, że dokumenty zmieniły nazwy może uniemożliwić komuś prowadzenie jachtów zgodnie z posiadanym dokumentem albo jego wymianę (zapisy w Karcie Bezpieczeństwa jachtu).

§ 23

proponuję nadać obecnemu paragrafowi 23. numer 24. oraz dodać nowy § 23 o treści:

§ 23. W razie utraty patentu jego posiadacz może wystąpić o wydanie nowego zgodnie z zasadami określonymi w § 21, po wniesieniu opłaty określonej w § 19.2. i 3.

UZASADNIENIE

Rozporządzenie nie określa trybu wydawania duplikatów dokumentów w przypadku ich utraty. Związki prowadzą rejestry wydanych patentów – więc problemów z weryfikacją być nie powinno.

Załącznik 2 – wzory patentów

proponuję usunąć ze wzorów patentów logo PZZ oraz PZMWiNW. Proponuję także usunąć sformułowania: „Polski Związek Żeglarski zaświadcza, że” i „Polski Związek Motorowodny i Narciarstwa Wodnego zaświadcza, że”

UZASADNIENIE

1. Rozporządzenie nie odwołuje się ani do PZZ ani do PZMWiNW (jak i ustawa) a jedynie do "właściwego związku sportowego". To krok w dobrym kierunku. Jednak we wzorach pozostały logo obu związków, oraz stwierdzenie o tym kto zaświadcza. Należy je usunąć aby dokument był wewnętrznie spójny.
2. Dokument wydają (zgodnie z ustawą) właściwe polskie związki sportowe. Dziś właściwymi są PZZ i PZMWiNW, jednak ta sytuacja może się zmienić (samorozwiązanie związku, powstanie innego (np. Związku Żeglowania po Śródlądziu), zmiana nazwy...). Podobnie będzie przy zmianie logo któregoś ze związków.
3. Patenty są dokumentem państwowym których wydawanie Państwo zleciło związkom sportowym. Jednak ten dokument – w moim odczuciu – powinno firmować swym autorytetem państwo a nie (z całym szacunkiem) jakieś stowarzyszenie.
4. Na państwowym dokumencie nie ma miejsca na reklamę czy logo jakichkolwiek organizacji. Posiadania patentów wymaga państwo i nie powinienem (nie jestem członkiem żadnego ze związków) jako obywatel być zmuszany do propagowania czy reklamowania tej czy innej organizacji – a przynależność do związków nie jest warunkiem uprawiania turystyki żeglarskiej.

Załącznik 2 – wzory patentów

proponuję zmienić flagę Polski na patentach morskich (jachtowy sternik morski, motorowodny sternik morski, kapitan jachtowy, kapitan motorowodny) na flagę z godłem (zgodnie z Art. 6. 2. Ustawy o Godle, barwach i hymnie Rzeczypospolitej Polskiej oraz o pieczęciach państwowych)

UZASADNIENIE

Zaproponowana flaga z godłem jest banderą polskich statków morskich – w tym i jachtów (Kodeks morski art 11. i art. 9. Ustawy o godle, barwach...). Z taką banderą Polska jest kojarzona w portach za granicą. Biało-czerwona flaga to - w żegludze międzynarodowej – oznaczenie statku pilotowego (flaga „H” Międzynarodowego Kodu Sygnałowego w innym układzie). Zmiana pozwoli uniknąć nieporozumień.