

PROPOZYCJE ZMIAN I UWAGI POLSKIEGO ZWIĄZKU ŻEGLARSKIEGO DO:

Rozporządzenia Ministra Sportu i Turystyki z dnia 9 kwietnia 2013 r. w sprawie uprawiania turystyki wodnej

Rozporządzenia Ministra Sportu i Turystyki oraz Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 22 maja 2013 r. w sprawie szczegółowych warunków uzyskiwania upoważnienia do przeprowadzania egzaminu potwierdzającego posiadanie odpowiedniej wiedzy i umiejętności z zakresu żeglarstwa oraz warunków kadrowych i organizacyjnych do przeprowadzania tego egzaminu

1. PRZEPŁYW DOKUMENTACJI

Problem:

Brak terminowości w przekazywaniu dokumentacji do Ministerstwa Sportu oraz zbędnie wydłużony czas wydawania patentów żeglarskich.

Obecone procedury dopuszczają jedynie obieg dokumentacji papierowej (często w oryginale), potwierdzonej odpowiednimi podpisami. Wydłużony czas wydawania patentów żeglarskich jest również skutkiem zbędnego obiegu dokumentacji, który można by wykluczyć. Jako przykład wskazujemy wydane podczas egzaminu Zaświadczenie o zdanym egzaminie, które musi być wydrukowane (zbędny koszt) z systemu egzaminacyjnego PZS, a następnie podpisane tylko i wyłącznie przez Przewodniczącego KE. Następnie musi być wysłane pocztą/kurierem do odpowiedniego PZS, który mimo posiadania informacji w systemie oraz w dokumentacji egzaminacyjnej o zdaniu egzaminu przez daną osobę, nie może wcześniej wydać patentu. Nierzadkim przypadkiem jest również zagubienie Zaświadczenia. W tej sytuacji, PZS również nie ma możliwości wydania patentu na podstawie informacji zawartych w systemie oraz w dokumentacji egzaminacyjnej.

Rozwiązanie:

Umożliwienie przekazywania i archiwizacji dokumentacji w wersji elektronicznej. To rozwiązanie zakłada umożliwienie przepływu dokumentacji drogą elektroniczną organizacjom, które będą chciały skorzystać z takiej formy i będą miały taką możliwość.

Alternatywnym rozwiązaniem jest stworzenie jednolitej i spójnej dla wszystkich bazy dokumentacji egzaminacyjnej, która w powiązaniu z systemem wydawania patentów znacznie uprościłaby proces wnioskowania dla obywateli oraz przyspieszyłaby produkcję dokumentów. Ponadto Polskie Związki Sportowe posiadają oprogramowanie, które można odpowiednio zmodyfikować oraz na zasadach licencji udostępnić podmiotom upoważnionym, co zmniejszy koszty wdrożenia takiej platformy.

Uzasadnienie:

Zgodnie z polityką Ministerstwa Cyfryzacji i wraz z udostępnianiem przez różnego typu Urzędy Państwowe platform elektronicznych umożliwiającą realizację spraw urzędowych przy pomocy narzędzi informatycznych, proponujemy zastosowanie analogicznego narzędzia w procesie obiegu dokumentacji związanej z przeprowadzaniem egzaminów oraz wydawaniem dokumentów potwierdzających posiadanie uprawnień turystyki wodnej. Tego typu rozwiązanie niesie ze sobą następujące korzyści:

- skrócenie czasu obiegu dokumentów - dokumenty w tym samym czasie trafiają do każdej instytucji, która powinna mieć do nich dostęp,
- spójność dokumentacji,
- umożliwienie wydawania patentów na podstawie dokumentacji egzaminacyjnej, a nie Zaświadczenia,
- oszczędność finansowe na kosztach dostarczania dokumentacji.

2. OGÓLNODOSTĘPNE INFORMACJE I JEDNOLITA DOKUMENTACJA

Problem:

Brak ogólnodostępnej rzetelnej informacji o przeprowadzanych egzaminach przez podmioty upoważnione (mimo obowiązków), co nie pozwala chętnym zapisać się na sam egzamin.

Rozwiązanie:

Udostępnienie wspólnej i publicznej bazy egzaminów na stronie Ministerstwa Sportu lub właściwego PZS.

Uzasadnienie:

W sytuacji wolnego rynku dostęp do rzetelnej informacji jest bardzo ważny. Zapisy rozporządzenia pozwalają na uczestnictwo w egzaminie bez wcześniejszego ukończenia szkolenia, jednak w praktyce na stronach internetowych większości podmiotów upoważnionych nie można znaleźć listy planowanych oraz zgłoszonych do Ministerstwa Sportu egzaminów. Wspólna baza zgłoszonych egzaminów umożliwiłaby również łatwe przeszukiwanie danych dotyczących przeprowadzanych egzaminów i organizatorach, jak również gdzie się odbywają.

3. LIKWIDACJA WERYFIKACJI UPRAWNIEŃ ŻEGLARSKICH NA PODSTAWIE UPRAWNIEŃ MOTOROWODNYCH

Problem:

Nadawanie uprawnień jachtowego sternika morskiego czy kapitana jachtowego na podstawie patentów motorowodnych z odbyciem stażu na morzu lub realizacji go na jachtach motorowych nie dających odpowiedniego przygotowania do prowadzenia żaglowych jachtów morskich. Podobna sytuacja dotyczy weryfikacji sternika jachtowego na jachtowego sternika morskiego. Uzyskanie patentu sternika jachtowego nie wymagało żadnego stażu na morzu i tym samym uzyskuje uprawnienia jachtowego sternika morskiego bez stażu morskiego.

Rozwiązanie:

Wykreślenie zapisu w Rozporządzeniu Ministra Sportu i Turystyki z dnia 9 kwietnia 2013 r.:

§13.1. Osoby posiadające patent kapitana motorowodnego oraz motorowodnego sternika morskiego posiadają odpowiednio uprawnienia do uprawiania turystyki wodnej odpowiadające patentowi kapitana jachtowego oraz jachtowego sternika morskiego, jeżeli posiadają co najmniej patent żeglarsza jachtowego.

Uzasadnienie:

Obecnie kapitan motorowodny może być przepisany na kapitana jachtowego pod warunkiem posiadania żeglarsza jachtowego. Jachty motorowe, nawet jednostki morskie bardzo różnią się budową od morskich jachtów żaglowych. Powoduje to zupełnie inne zachowanie się jednostek zwłaszcza podczas niebezpiecznych i trudnych manewrów portowych czy obsługi żagli na jachtach morskich. Posiadanie uprawnień żeglarsza jachtowego nie rekompensuje tej wiedzy, gdyż prowadzenie jednostek śródlądowych i morskich jest skrajnie różne. Występuje również różnica doświadczenia w wypływanych godzinach w stażu na wodach morskich na jachtach motorowych i jachtach żaglowych.

4. NAZWA ORGANIZATORA NA PATENTACH

Problem:

Brak identyfikacji organizatora egzaminu na wydanym patencie, obecnie na wszystkich patentach żeglarskich widnieje logo PZZ

Rozwiązanie:

Zmiana wzoru patentów i dodanie nazwy/logotypu organizatora egzaminu - właściwego Polskiego Związku Sportowego lub Podmiotu Upoważnionego.

Uzasadnienie:

Obecnie wiele podmiotów, które weryfikują kwalifikacje żeglarskie (firmy czarterowe, szkoleniowe, czy organizujące rejsy) mylnie interpretują godło PZZ na patencie żeglarskim, wydaje im się, że posiadacz patentu został przeszkolony zgodnie z systemem szkolenia PZZ i na wysokim poziomie. Niestety w praktyce tak nie musi być. Wizerunek Polskiego Związku Żeglarskiego często traci, ponieważ jest utożsamiany z wydanymi patentami, na które w procesie szkolenia i egzaminu zupełnie nie miał wpływu. W ten sposób organizatorzy egzaminów nie biorą odpowiedzialności za to, czy dany kandydat rzeczywiście posiada niezbędną wiedzę i umiejętności do uzyskania patentu. Poprzez wskazanie ośrodka, w którym zdawany był egzamin pozwolimy na samodzielne budowanie marki ośrodków egzaminacyjnych wraz z jego konsekwencjami.

5. EGZAMINATOR REPREZENTUJE 2 LUB MAKSYMALNIE 3 PODMIOTY EGZAMINACYJNE

Problem:

Ogromne rozproszenie podmiotów upoważnionych, ze względu na to, że jeden egzaminator reprezentuje kilka lub kilkanaście podmiotów egzaminacyjnych. Nie podnosi to jakości egzaminów, a jedynie sztucznie zwiększa liczbę zarejestrowanych podmiotów. Tak naprawdę większość tych egzaminatorów w danym podmiocie funkcjonuje tylko na papierze. Zabieg ten ma na celu rejestrację podmiotów upoważnionych, które w rzeczywistości nie dysponują kadrą wymaganą przepisami prawa.

Rozwiązanie:

Wprowadzenie ograniczenia liczby podmiotów, w których może egzaminować dana osoba do maksymalnie 3.

Uzasadnienie:

Ograniczenie możliwości działalności jednego egzaminatora tylko w 2 lub 3 podmiotach egzaminacyjnych spowoduje mniejszą liczbę podmiotów upoważnionych a zgłoszeni w nich egzaminatorzy będą faktycznie w nich przeprowadzali egzaminy.

6. EGZAMINATOR – WYMAGANIA I UPRAWNIENIA

1. Egzamin jest przeprowadzany przez osobę, która:
 - 1) ukończyła 21 lat,
 - 2) posiada tytuł zawodowy trenera lub instruktora sportu w rozumieniu ustawy z dnia 25 czerwca 2010 o sporcie lub jest instruktorem właściwego polskiego związku sportowego,
 - 3) posiada licencję lub patent nie niższy niż ten, na który jest przeprowadzany egzamin,
 - 4) posiada średnie wykształcenie,
 - 5) złożyła oświadczenie, że nie była skazana prawomocnym wyrokiem sądu za przestępstwa:
 - a) przeciwko bezpieczeństwu w komunikacji,
 - b) popełnione w celu osiągnięcia korzyści majątkowej lub osobistej,
 - c) przeciwko wiarygodności dokumentów,
 - d) umyślne przeciwko życiu i zdrowiu,
 - e) przeciwko wolności seksualnej i obyczajności;
 - 6) posiada odpowiednie staże rejsowe - w przypadku egzaminu na morskie patenty żeglarskie, odbyła w ostatnich 5 latach co najmniej 3 rejsy morskie na morskim jachcie żaglowym w łącznym czasie minimum 300 godzin żeglugi, w tym co najmniej 150 godzin samodzielnego prowadzenia jachtu,
 - 7) posiada odpowiednie staże szkoleniowe:
 - a) w przypadku egzaminu na patent żeglarza jachtowego w ciągu ostatnich 5 lat prowadziła szkolenie żeglarskie w zakresie uprawiania turystyki wodnej na wodach śródlądowych w wymiarze co najmniej 200 godzin,
 - b) w przypadku egzaminu na morskie patenty żeglarskie w ciągu ostatnich 5 lat prowadziła szkolenie żeglarskie w zakresie uprawiania turystyki wodnej na wodach morskich w wymiarze co najmniej 200 godzin.
2. Egzaminator nie przeprowadza egzaminu
 - 1) osoby, z którą pozostaje w takim stosunku prawnym lub służbowym, że wynik egzaminu może mieć wpływ na jego prawa lub obowiązki,
 - 2) swojego małżonka oraz krewnych lub powinowatych do drugiego stopnia.
3. Przewodniczący Komisji Egzaminacyjnej spełnia warunki:
 - 1) posiada wyższe wykształcenie,
 - 2) w przypadku egzaminu na patent żeglarza jachtowego w ciągu ostatnich 5 lat uczestniczył w co najmniej 5 egzaminach na żeglarza jachtowego,
 - 3) w przypadku egzaminu na morski patent żeglarski w ciągu ostatnich 5 lat uczestniczył w co najmniej 5 egzaminach na morski patent żeglarski.

Rozwiązanie:

Wprowadzenie zmian odpowiednich zapisów w rozporządzeniu.

7. PATENTY – WYMAGANIA I UPRAWNIENIA

Problem:

Duże uprawnienia, bardzo małe wymagania.

Rozwiązanie:

Żeglarz jachtowy – podwyższyć wiek uzyskiwania uprawnień do ukończenia 16 roku życia.

Kapitan jachtowy – wprowadzić egzamin na patent, w tym test, 3 pytania otwarte i zadanie nawigacyjne.

Wprowadzenie zmian odpowiednich zapisów w rozporządzeniu.

8. DENIFINICJE

Definicja stażowego rejsu morskiego dla jachtów żaglowych

Za **stażowy rejs morski** uznaje się żeglugę na jachcie żaglowym prowadzoną pod żaglami i na silniku po wodach morskich, którego czas trwania wynosi co najmniej 24 godziny. Do czasu trwania rejsu morskiego można wliczać czas stania na kotwicy, ale tylko nie więcej niż 10% czasu rejsu. Do czasu trwania rejsu morskiego nie wlicza się postoju jachtu w portach.

Definicja stażowego rejsu śródlądowego dla jachtów żaglowych

Za **stażowy rejs śródlądowy** uznaje się żeglugę na jachcie żaglowym prowadzoną pod żaglami i na silniku po wodach śródlądowych, którego czas trwania wynosi co najmniej 12 godzin żeglugi. Do czasu trwania rejsu śródlądowego nie wlicza się dni postoju jachtu.

Definicja rejsu pływowego.

Za **rejs pływowy** uważa się rejs po wodach pływowych o skoku pływu co najmniej 1,5 m. Rejs pływowy powinien zawierać wejście do minimum dwóch portów pływowych, w których średni skok pływu wynosi co najmniej 1.5 m.

Morze zamknięte to morze śródlądowe, takie jak np. Bałtyk czy Śródziemne, otoczone prawie ze wszystkich stron lądem i połączone przez cieśniny z oceanem.

Miejsce schronienia wg IMO.

9. EGZEKOWANIE ZAPISÓW ROZPORZĄDZENIA O UDZIALE PRZEDSTAWICIELA MINISTERSTWA W EGZAMINACH

Propozycja powołania przez Ministra zespołu „obserwatorów” spośród osób delegowanych przez PZS, podmioty i delegowanie tych osób do obserwacji przebiegu wybranych egzaminów.

Warszawa, 21 grudnia 2020 r.