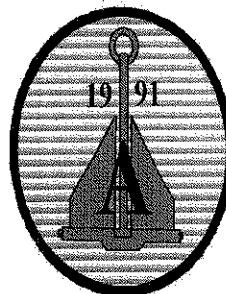


(Boat Owners Society in Poland)

Rok założenia 1991

Ul. Przelom 10, GDAŃSK-Górki Zach. 80-643, tel/fax 058 307 09 27  
[www.saj.org.pl](http://www.saj.org.pl) , mailto: [info@saj.org.pl](mailto:info@saj.org.pl)



Gdańsk, dn. 2011.04.06

Ministerstwo Sportu i Turystyki

Departament Rozwoju i Promocji Sportu

Dyrektor

Cezary Grzanka

Szanowny Panie Dyrektorze

Odpowiadając na Pana pismo nr DRP 452-AS11—6804 z dnia 23.03.2011 w sprawie przygotowywanego rozporządzenia Ministra Sportu i Turystyki dotyczącego wymagań niezbędnych do uzyskania dokumentów potwierdzających posiadanie uprawnień dla prowadzenia turystyki wodnej, chcielibyśmy podziękować za zwrócenie się do naszego Stowarzyszenia o wyrażenie opinii w tej kwestii. Pragniemy także przedstawić nasze stanowisko i deklarujemy chęć uczestniczenia we wszystkich dalszych etapach prac związanych z powstawaniem tego aktu prawnego.

Przed przystąpieniem do przekazania naszych merytorycznych propozycji dotyczących zawartości opracowywanego rozporządzenia chcielibyśmy zauważyć, że Ustawa o Sporcie z dnia 25 czerwca 2010r. wprowadzając w Ustawie o Żegludze Śródlądowej z dnia 21 grudnia 2000r. (Dz. U. z 2006 r. Nr123, poz. 857, z późn. zm.) przepis zawarty w Art. 37a ustęp 3 brzmiący: „*Uprawianie turystyki wodnej na jachtach żaglowych o długości kadłuba powyżej 7,5 m. lub motorowych o mocy silnika powyżej 10 kW wymaga posiadania dokumentu kwalifikacyjnego wydanego przez właściwy polski związek sportowy*” czyni olbrzymią szkodę w rozwoju w Polsce turystyki wodnej wprowadzając tak ostre rygory i ograniczenia obowiązujące na wodach śródlądowych.

Ograniczenia te nie wynikają z jakichkolwiek merytorycznych przesłanek i znacznie odbiegają od przepisów w niektórych krajach EU. Nieznacznie łagodzi ich rygory przepis zawarty w ust.4 dotyczącym żeglugi na „hausbotach”.

Potrafimy docenić wagę i celowość jego wprowadzenia.

Uważamy jednak, iż w turystyce wodnej na wodach śródlądowych powinniśmy, za przykładem niektórych krajów EU, dążyć do wprowadzenia całkowitej rezygnacji z rygorów zdawania egzaminów i uzyskiwania uprawnień w zakresie turystyki dla jachtów żaglowych o długości do 24 m. Ten docelowy postulat naszym zdaniem mógłby być realizowany etapami, w sposób ewolucyjny.

W naszej ocenie, na dzień dzisiejszy w turystyce wodnej **możliwe byłoby przyjęcie zakresu  $L_c = 13$  m długości jednostki**, jako granicznej wartości, powyżej której wymagane byłoby posiadanie odpowiednich uprawnień potwierdzonych egzaminem.

Szanując jednak zasadę „*Dura lex, sed lex*” i chcąc spełnić jednocześnie obowiązek wynikający z aktualnych przepisów ustawowych postulowalibyśmy, aby dla **wszelkich jednostek** - tak motorowych jak i żaglowych - o  $L_c$  od 7,5 m. do 13 m. posiadanie odpowiednich uprawnień wynikało ze złożenia przez kandydata oświadczenia o posiadanych umiejętnościach **bez egzaminu sprawdzającego**.

Uzasadniając powyższy postulat, **starając się jednocześnie pozostać w logiczności do zapisów uchwalonej Ustawy o Sporcie**, pragniemy zauważyć, iż jednostki motorowe o  $L_c$  do 13 m, posiadając podobne parametry prędkości, a jednocześnie znacznie gorsze właściwości nautyczne i nieporównywalnie do jachtów żaglowych większe moce zainstalowanych silników (do 75 kW.) są **jednak zwolnione z obowiązku posiadania przez prowadzącego obowiązkowego patentu dla ich prowadzenia**.

Dla jachtów motorowych szybkich uważamy natomiast za słuszne wprowadzenie wymagań dotyczących konieczności uzyskiwania dokumentów potwierdzających posiadanie uprawnień praktycznych do prowadzenia jednostek konstrukcyjnie dostosowanych do przekraczania prędkości 15 km/godz. **(co jest zbieżne z zapisem obowiązującej Ustawy o Sporcie.)**

**Dodatkowo, jako postulaty do rozporządzenia, proponujemy:**

1. Uważamy za słuszne ograniczenie dotychczasowego szerokiego wachlarza stopni i przyjęcie dla potrzeb turystyki wodnej po jednym stopniu kwalifikacyjnym - oddzielnym dla jednostek żaglowych i motorowych. Stopień taki byłby wymagany dla prowadzenia jachtów żaglowych przekraczających określoną ustawową długość oraz jachtów motorowych o określonych parametrach mocy silnika.
2. Zakres uprawnień:
  - posiadany stopień żeglarski upoważniałby do prowadzenia na wszystkich wodach śródlądowych, morskich wodach wewnętrznych oraz wodach morskich jednostek o Lc od 13 do 24 m.
  - posiadany stopień motorowodny upoważniałby do prowadzenia na wszystkich wodach śródlądowych, morskich wodach wewnętrznych oraz wodach morskich jednostek motorowych o Lc od 13 do 24 m. i mocy silnika powyżej 75 kW.
3. Wyżej określone uprawnienia uzyskaliby, bez konieczności wymiany patentów, posiadacze dotychczas wydanych patentów odpowiednio: żeglarza jachtowego i sternika motorowodnego oraz stopni wyższych. Uprawnienia powinny dotyczyć pory dziennej i nocnej oraz upoważnienie do holowania jednostek pływających beznapędowych lub z niesprawnym napędem.
4. Wzory patentów powinny być z materiału wodoodpornego, o wymiarach dowodu osobistego lub prawa jazdy. Treść dokumentu powinna być powielona na najbardziej popularny w środowisku żeglarskim język angielski, tak aby dokumentem tym można było posługiwać się także poza granicami RP.
5. Zakres niezbędnej wiedzy i forma egzaminu oraz sposób ich prowadzenia wynikać winien z przyjęcia proponowanych przez nas granicznych wartości długości kadłuba jednostki bądź też mocy zainstalowanego silnika, od której egzaminy byłyby niezbędne.

Proponujemy ewentualne przedyskutowanie tego tematu w czasie dalszego opracowywania rozporządzenia

6. Wyłączenie od obowiązku posiadania patentów dla osób, które posiadają polskie lub odpowiadające im zagraniczne patenty zawodowe a także zagraniczne certyfikaty żeglarskie obejmują:

- polski lub odpowiadający mu zagraniczny patent żeglarski uprawniający do zawodowego kierowania statkiem.
- świadectwa kwalifikacji żeglarskich wydawanych poza granicami RP

7. Warunki dopuszczenia do egzaminu:

- określenie wieku, w którym można zdawać egzamin na dany patent.

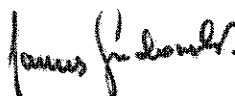
8. Konieczne jest zagwarantowanie praw wynikających z dotychczas posiadanych patentów i uzyskanych stopni żeglarskich oraz motorowodnych a także zobowiązanie prowadzących archiwa do wystawiania duplikatów patentów wydanych w latach ubiegłych.

9. Przystąpienie do w/w egzaminów na stopień tak żeglarski jak i motorowodny powinno być możliwe eksternistycznie bez konieczności odbywania obowiązkowych szkoleń.

Krótki czasu, który był pozostawiony na opracowanie naszego stanowiska powinien tłumaczyć jego bardzo zwięzły format i konieczność ewentualnych uzupełnień. Jesteśmy gotowi do dalszej współpracy przy następnych etapach opracowywania tego aktu prawnego licząc, iż jego uchwalenie będzie pomocą dla żeglarzy prowadzących turystykę wodną a także nie będzie przepisem restrykcyjnym i odbiegającym od ogólnych zasad obowiązujących w innych krajach i akwenach wodnych EU.

Za Radę Armatorską

Prezes SAJ



Janusz Szwedowski