

Knobloch-Sieradzka Sonia

Od: Tomasz Janiszewski [REDACTED]
Wysłano: 18 maja 2017 20:40
Do: Knobloch-Sieradzka Sonia
DW: Biuro Poselskie Doroty Arciszewskiej-Mielewczyk
Temat: Uwagi do projektu Ustawy o rejestracji jachtów - wersja poprawiona

Niestety podczas końcowej edycji przed wysłaniem wycięto fragment tekstu, dlatego wysyłam ponownie.

Szanowna Pani Minister!

Ze zrozumieniem, ale też i z zaniepokojeniem powitałem planowane zmiany legislacyjne w zakresie rejestracji jachtów. Doceniając podane w "Uzasadnieniu" chęci uporządkowania obecnej sytuacji, w tym weryfikacji fizycznego istnienia zarejestrowanych dotąd jednostek pływających, jak również uproszczenia procedur dla osób rejestrujących dotąd swoje jachty np. w PZZ, nie mogę jednak nie dostrzec pewnych niepokojących spraw.

W uzasadnieniu nie doszukałem się jakichkolwiek argumentów na rzecz bezdyskusyjnego zaostrzenia przepisów, polegającego na przesunięciu dolnej granicy długości kadłuba jachtów żaglowych, które miałyby podlegać obowiązkowi rejestracji. Proponuje się powrót do 5 metrów długości kadłuba, a więc dokładnie tyle ile wylobbował sobie PZZ wiosną 2005 roku, w parlamencie zdominowanym przez koalicję SLD-PSL. Miało to zapewnić temu prywatnemu stowarzyszeniu stałe źródło dochodów. Ta niesprawiedliwa restrykcja nałożona na żeglarzy na wniosek ich rzekomego reprezentanta została zniesiona w połowie 2007 roku, przez rządzącą wówczas koalicję PiS - LPR - Samoobrona. Postulaty środowisk żeglarskich spotkały się wówczas z pełnym zrozumieniem ówczesnych sił sprawujących rząd, w tym i ś.p. Prezydenta RP, prof. Lecha Kaczyńskiego który zmiany te podpisał. Teraz wprowadzie w myśl projektu organem rejestrującym ma być administracja, ale ten i nie tylko ten przepis nasuwa nieodparte skojarzenie z tym co raz już zostało uznane za złe.

Dotychczas obowiązek ten dotyczył tylko jachtów o długości ponad 12m, a więc właściwej raczej dla statków. Powyższy zapis nie odbiega od praktyk stosowanych w wielu krajach demokratycznych, o wielowiekowej tradycji żeglarskiej. Na przykład w Szwecji obowiązek rejestracji jak również wymóg posiadania uprawnień do ich prowadzenia dotyczy tylko jachtów których wymiary równocześnie przekraczają 12m długości i 4 m szerokości, Mimo to (zarówno tam jak i w naszym kraju) wiele jachtów mieszczących się w powyższym limicie rejestrowanych jest dobrowolnie, na wniosek właścicieli. Niezależnie od tego że część towarzystw ubezpieczeniowych (przy czym na szczęście ubezpieczenia w żeglarskim nie są jeszcze obowiązkowe, i słusznie ponieważ poziom szkód jest niewielki, a niebezpieczeństwo utraty życia bądź doznania trwałego uszczerbku na zdrowiu - znikome) wymagała aby jacht był zarejestrowany - jednym z powodów skłaniających właścicieli jachtów do rejestracji była obowiązująca dziś ustawa o żegludze śródlądowej, nakładająca wymóg aby niezarejestrowany jacht był oznakowany nazwą lub innym znakiem rozpoznawczym, oraz nazwą armatora i portem macierzystym, a jeżeli nazwy nie posiada - to tylko nazwą armatora. Co prawda zawarta jest w tym przepisie pewna luka (armator może posiadać kilka identycznych jachtów oznakowanych jego nazwą, ale niemożliwych do rozróżnienia), niemniej jednak wymóg podawania do publicznej wiadomości swoich danych okazywał się na tyle uciążliwy, że w praktyce prościej było jacht zarejestrować, zwłaszcza w Starostwie Powiatowym. Posiadając jacht żaglowy "Orion" o długości 6m wyposażony w silnik pomocniczy o mocy nie przekraczającej 20kW sam skorzystałem z tej możliwości w 2006 roku, kiedy to zaczęła obowiązywać ustawa przygotowana jeszcze przez koalicję SLD-PSL. Ustawa o żegludze śródlądowej nie wykluczała bowiem możliwości rejestrowania do amatorskiego połowu ryb jachtów żaglowych, o ile mieściły się w limicie gabarytów i mocy silnika, a dzięki temu uniknąłem o wiele bardziej uciążliwej i kosztowniejszej procedury rejestracyjnej w PZZ. I taką rejestracją posługuję się do dziś. Nie neguję zatem celowości i korzyści z rejestracji jachtów, obawiam się natomiast aby rozciągnięcie jej obowiązywania praktycznie na wszystkie śródlądowe jachty żaglowe nie pociągnęło za sobą dalszych restrykcji, w szczególności nie ułatwiło lobbystom z towarzystw ubezpieczeniowych narzucenia obowiązku posiadania ubezpieczenia od OC. Chciałem zaznaczyć że tak nisko ustalona granica oznacza objęcie obowiązkiem rejestracji ze wszystkim możliwymi konsekwencjami takiego kroku nie tylko nowoczesnego, arcykosztownego sprzętu prezentowanego wśród nowości na targach żeglarskich, ale i kilkudziesięcioletnich jachtów utrzymywanych w nienagannym stanie rękami hobbystów, ludzi z reguły niezamożnych a przy tym często starszych wiekiem. W połączeniu z planami Ministerstwa Ochrony Środowiska przewidującymi obłożenie przystani drakońskim tzw. podatkiem dennym (bez różnicy czy są to wysokodochodowe porty w atrakcyjnych kurortach, czy też przystanie

klubowe, nie przynoszące żadnego dochodu utrzymującym je posiadaczom jachtów) może to sprawić że żeglarstwo stanie się rozrywką dostępną jedynie dla najzamożniejszych warstw społeczeństwa, w tym beneficjentów minionego systemu, wzorem państw byłego ZSRS.

Podobnie może budzić zastrzeżenia możliwość uzyskania dla każdego zainteresowanego dostępu do danych armatora jednostki pływającej. Jest to również kopia z powstałych w 2005 przepisów, jednak praktyczne zniesienie w 2007 roku obowiązku rejestrowania jachtów w PZŻ sprawiło że szkodliwość tego zapisu znacznie zmalała. Teraz negatywne konsekwencje jawności danych osobowym miałyby dotknąć każdego armatora jachtu, zarejestrowanego już nie w prywatnym stowarzyszeniu lecz w organie administracji państwowej.

Także wpisywanie do dowodu rejestracyjnego rejonu żeglugowego na jaki dopuszczony jest jacht (również zapożyczone z przepisów stworzonych pod dyktando PZŻ) jest nieporozumieniem. Naraża ono bowiem na mandat armatora mniejszej jednostki pływającej po tak popularnych mazurskich jeziorach jak Śniardwy, Mamry czy Niegocin. Te akweny formalnie zaliczone są do tego samego rejonu co Zatoka Gdańska czy Pomorska, mimo że możliwości bezpiecznego schronienia się w razie załamania pogodowego są na tych jeziorach nieporównywalnie większe niż na morzu, choćby z uwagi na nieporównywalnie mniejsze odległości od brzegu. Związana z rejonem żeglugowym kategoria projektowa zawarta jest w dokumentacji jachtu, zaś armator ma tę informację traktować jako wskazówkę, nie zaś bezwzględnie obowiązujący wymóg.

Na koniec - moje poważne wątpliwości budzi zamiar obowiązkowego znakowania każdego jachtu numerami identyfikacyjnymi. O ile sposób jego realizacji nie budzi zastrzeżeń w przypadku jednostek nowych, zwłaszcza pochodzących z seryjnej produkcji stoczniowej, o tyle w przypadku wspomnianych na wstępie kilkudziesięcioletnich jachtów może on stać się źródłem problemów. Noszą one bowiem tyle śladów napraw i przeróbek, że nie sposób będzie stwierdzić czy kolejna łata na laminacie nie jest przypadkiem śladem po nielegalnie usuniętym poprzednim numerze.

Moje propozycje:

1. Pozostawienie obecnej granicy od której zaczyna obowiązywać rejestracja (tj 12m) lub obniżenie jej na 7,5m długości kadłuba (spójność z przepisem wprowadzającym wymóg posiadania uprawnień na prowadzenie jachtu) przy równoczesnym doprecyzowaniu wymogu oznakowania jachtu nie podlegającego obowiązkowi rejestracji, tak aby jednoznaczna jego identyfikacja stała się możliwa w każdym przypadku;
2. Ograniczenie możliwości pozyskiwania danych osobowych właścicieli jachtów jedynie dla organów ścigania.
3. Rezygnacja z wpisywania do dowodu rejestracyjnego kategorii akwenów na jakie dopuszczony jest jacht.
4. Wprowadzenie zasady dobrowolności znakowania jachtów numerami identyfikacyjnymi (podobnie jak to jest w przypadku rowerów), względnie uczynienie takiego oznakowania obligatoryjnym wyłącznie w odniesieniu do jachtów nowobudowanych przeznaczonych na sprzedaż.

Z żeglarskim pozdrowieniem

Tomasz Janiszewski

armator jachtu typu "Orion" 