

STOWARZYSZENIE ARMATORÓW JACHTOWYCH

(Boat Owners Society in Poland)

Rok założenia 1991

Ul. Przełom 10, GDAŃSK-Górki Zach. 80-643, tel/fax 58 307 09 27
www.saj.org.pl , mailto: info@saj.org.pl



Gdańsk, dn. 2010.02.28

Ministerstwo Infrastruktury

Departament Bezpieczeństwa Żeglugi.

UWAGI DO PROJEKTU ZAŁOŻEŃ USTAWY O BEZPIECZEŃSTWIE MORSKIM.

1. Dziękujemy bardzo za ujęcie nas w rozdzielniku Państwa pisma GB7-020-04(02)/10/999761 dotyczącego opinii założeń do nowej ustawy o bezpieczeństwie morskim. Będziemy zobowiązani za kontynuację konsultacji z naszym stowarzyszeniem w tak ważnym temacie jak bezpieczeństwo na morzu i sprawy związane z żeglarstwem i jachtingiem motorowodnym.
2. Uważamy za słuszne Państwa założenie, że przepisy dotyczące bezpieczeństwa na morzu powinny być przede wszystkim uporządkowane i powinny być zgodne z aktualnymi Dyrektywami Parlamentu Europejskiego.
3. Przed przystąpieniem do przedstawienia konkretnych uwag do otrzymanych założeń pragniemy sprecyzować nasze ogólne cele dotyczące zmian w przepisach:
 - 3.1.- Uważamy, że zgodnie z tendencjami regulacji prawnych spraw żeglarstwa i jachtingu motorowodnego kształtowanymi w państwach o dużych tradycjach morskich, konieczna jest zmiana priorytetów dotyczących zagadnienia bezpieczeństwa na morzu poprzez odejście od czysto formalnych przepisów dotyczących uprawnień oraz przeglądów technicznych na rzecz powierzenia obowiązku dbania o bezpieczeństwo prywatnym armatorom. W większości krajów europejskich zakłada się, że armator małego jachtu nie tworzy zagrożenia dla osób trzecich, a potrafi zadbać o bezpieczeństwo swoje i swojego mienia..
 - 3.2. Obowiązkowa rejestracja jachtów na wodach śródlądowych została już zniesiona, a w chwili obecnej powinniśmy się zastanowić nad parametrami jachtów morskich wolnych od obowiązkowych rejestracji. Ze swej strony sugerujemy wprowadzenie granicy do 15 m dla jachtów morskich podlegających wyłącznie dobrowolnej rejestracji oraz wymóg obligatoryjnej rejestracji dla jachtów motorowych szybkich. Jako jachty motorowe

szybkie rozumiemy wszelkie jachty mające możliwość przekroczenia ustawowo określonej prędkości w tym także skutery wodne..

- 3.3. Sprawa patentów na śródlądowych drogach wodnych dla jednostek o LOA =7,5 m została już pozytywnie rozwiązana, będziemy dążyć i przekonywać o słuszności powiększenia tej granicy do LOA=15m, pozostaje jednak sprawa rezygnacji z patentów na wodach morskich i zastąpienie ich dobrowolnymi certyfikatami kompetencji.
4. Obowiązkowe przeglądy techniczne i dokumenty bezpieczeństwa na wodach śródlądowych zostały już zniesione, a na wodach morskich obowiązują dla jachtów dłuższych niż 15 m. Uważamy, że dotychczasowy wymóg przeglądów technicznych powinien być ograniczony wyłącznie do dobrowolnych przeglądów jachtów morskich o długości do 24 m długości oraz jachtów motorowych szybkich.
5. Przedstawione poniżej nasze uwagi dotyczą przede wszystkim zagadnień związanych z morskim żeglarstwem i jachtingiem motorowodnym.

ZAGADNIENIA OGÓLNE.

1. Zdajemy sobie sprawę z trudności związanych z zawarciem w jednym akcie prawnym spraw dotyczących dwóch zupełnie odmiennych dziedzin życia. Z jednej strony bezpieczeństwa statków „profesjonalnych” i ich załóg, z drugiej strony jachtów, szczególnie jachtów rekreacyjnych wraz z osobami korzystającymi z nich. Proponowana konstrukcja założeń w **szczegółach** zajmuje się zagadnieniami dotyczącymi statków „profesjonalnych” natomiast w zakresie jachtów w większości przypadków projekt odsyła do proponowanych rozwiązań na niższych szczeblach legislacyjnych. **Stanowi to podstawową wadę tych założeń, że zagadnienia dotyczące ograniczeń wolności i praw człowieka wynikające z Art. 30 i Art.31 Konstytucji dotyczące zasad użytkowania jachtów rekreacyjnych proponuje się ustalać na niższych szczeblach legislacyjnych.** Chcielibyśmy przypomnieć Art.31 pkt.3 Konstytucji mówiący *„Ograniczenia w zakresie korzystania z konstytucyjnych wolności i praw mogą być ustanawiane tylko w ustawie i tylko wtedy, gdy są konieczne w demokratycznym państwie dla jego bezpieczeństwa lub porządku publicznego, bądź dla ochrony środowiska, zdrowia i moralności publicznej, albo wolności i praw innych osób.*
2. Proponowane zmiany powinny być także spójne, z Kodeksem Morskim oraz Ustawą z dnia 21 marca 1991 roku o obszarach morskich Rzeczypospolitej Polski i administracji morskiej (z późniejszymi zmianami. Dotyczy to także przepisów aktualnie zmienianej Ustawy o żegludze śródlądowej.
3. **SPRAWA PODSTAWOWA** - Zakłada się wprowadzenie w ustawie nowej definicji „statek”. Zaproponowana definicja jest odmienna od tej samej definicji sprecyzowanej w pokrewnych aktach prawnych. Definicja ta jest także niezgodna z definicjami i określeniem „statku” w przywołanych Dyrektywach. Przykładowo Dyrektywa UE 2009/16/WE lub Dyrektywa 2009/15/WE z definicji statek wyłącza jachty rekreacyjne. Konsekwencją takiej definicji dla zapewnienia zgodności aktu polskiego z Dyrektywami Parlamentu Europejskiego przy większości użytych w założeniach określeniu „statek” jest obowiązek wyłączenia „jachtów rekreacyjnych” tak jak to ma miejsce w przypadku dyrektywy dotyczącej monitorowania ruchu statków i inspekcji państwa portu. Przy aktualnej redakcji i zastosowanych definicjach łódka wioślowa wypożyczona na sopockiej plaży będzie „statkiem” i jednocześnie „jachtem komercyjnym” z pełnymi tego konsekwencjami. Wymaga uporządkowania nazewnictwo dające szanse czystości legislacyjnej;

Angielskie terminy YACHTS, RECREATIONAL CRAFT, PLEASURE CRAFT w polskich aktach prawnych występują w następujących formach:

- statki sportowe (ustawa o bezpieczeństwie morskim),
- statki sportowe i turystyczne (ustawa o kulturze fizycznej),
- morskie statki sportowe, jachty (zarządzenia porządkowe Dyrektorów Urzędów Morskich),
- statki morskie przeznaczone wyłącznie do uprawiania sportu i rekreacji (Kodeks morski),
- statki przeznaczone wyłącznie do uprawiania sportu i rekreacji (ustawa o żegludze śródlądowej),
- rekreacyjne jednostki pływające (rozporządzenie RM wdrażające dyrektywę 94/25/EC),
- jachty żaglowe i motorowe (rozporządzenie w sprawie uprawiania żeglarstwa),
- jachty i łodzie turystyczne (przepisy techniczne PRS).

4. Jeżeli uznać, że definicja „statek” (patrz str.16) lub inna definicja (patrz str.7) i jeszcze inne określenie wynikające z Dyrektywy (str. 16) obejmuje jachty w tym jachty rekreacyjne - to z całego pakietu zmian wynikających z przyjęcia pakietu ERYKA III obejmującego szereg DYREKTYW jachty byłyby wyłączone tylko z Dyrektywy dotyczącej monitorowania ruchu statków i Dyrektywy dotyczącej Inspekcji państwa portu. Przepisy dotyczące „statków” oparte na wdrożeniu pozostałych DYREKTYW obejmowałyby z definicji także jachty mimo, że z szeregu tych Dyrektyw są one wyłączone. Prowadziłoby to do stosowania w stosunku do jachtów wymogów przepisów Dyrektyw możliwych do zastosowania wyłącznie do statków „profesjonalnych”.
5. Analogicznie do punktu 4. Sprawa dotyczy załóg „statków” i całego zakresu certyfikacji i szkolenia załóg zawodowych.

UWAGI SZCZEGÓŁOWE

6. Podany na str. 1 aktualny stan prawny nie uwzględnia przepisów związanych z rejestracją i nadzorem technicznym jachtów morskich, nie uwzględnia ząębajęcej się Ustawy „Kodeks Morski” oraz Ustawy o obszarach morskich RP i administracji morskiej mimo, że regulacje prawne w tych aktach nakładają się.
7. Podany na str. 4 wykaz implementowanych dyrektyw koniecznie należy uzupełnić niezwykle ważna dla bezpieczeństwa Dyrektywę 94/25/EC z późniejszymi zmianami dotyczącą warunków technicznych jachtów.
8. Str.8 kwalifikacji i składu załogi – przywołane przepisy wynikające z Dyrektywy 2008/106/WE dotyczą wyłącznie kwalifikacji i składu załóg zawodowych na statkach „profesjonalnych” natomiast wprowadzone propozycje zapisów nie wyłączają z statków – jachtów, w tym także jachtów rekreacyjnych.
9. Str. 7 i 8 Nie zgadzamy się ze stwierdzeniem o konieczności wprowadzenia przepisów regulujących bezpieczne uprawianie żeglugi przez statki morskie przeznaczone do uprawiania sportu i rekreacji poniżej 24 m. (aktualnie jachty do 15 m są zwolnione z szeregu administracyjnych wymogów) Aktualna statystyka wypadków wykazuje, że wprowadzona liberalizacja nie wpłynęła na pogorszenie zasad bezpiecznej żeglugi, a wręcz przeciwnie ostatni rok wykazał się zmniejszeniem wypadkowości. Uważamy za słuszne respektowanie Dyrektywy 94/25/WE Parlamentu Europejskiego i Rady E. z dnia 16 czerwca 1994 r. w sprawie zbliżenia przepisów ustawowych odnoszących się do rekreacyjnych jednostek pływających natomiast uważamy za szkodliwe i zbędne regulowanie przepisami spraw związanych z wyposażeniem jachtów, składu i kwalifikacji załogi.

10. Str. 7 punkt 2 – Uważamy, że aby skutecznie wprowadzić w Ustawie delegacje do rozporządzenia w sprawie szczegółowych warunków bezpiecznego uprawiania żeglugi przez jachty morskie konieczne byłoby ustalenie określenie jakiego rodzaju jachtów te przepisy miały by dotyczyć, (tak aby tym przepisem nie obejmować przykładowo plażowych katamaranów czy łódek wiosłowych).
11. Str. 7 punkt 2 – Uważamy za zbytczne wprowadzenie przepisów dotyczących zasad kontroli jachtów obcych bander i kierowników jachtów z zagranicznymi kwalifikacjami , gdyż w większości przypadków przepisy obcych bander zwalniają z posiadania jakichkolwiek dokumentów przeglądów technicznych czy uprawnień do prowadzenia jachtu do określonych parametrów. Będzie to martwy przepis kompromitujący polską legislacje. Chcemy zwrócić uwagę na częściową regulacje tych spraw w Ustawie o obszarach morskich RP.
12. Str. 8 punkt 4 – brak jest jednoznacznych stwierdzeń, czy planowane przepisy dotyczące zatrzymania statku dotyczyć będą także jachtów, w tym jachtów rekreacyjnych. Chcemy zwrócić uwagę na częściową regulacje tych spraw w Ustawie o obszarach morskich RP.
13. Str. 9 punkt 6 – Naszym zdaniem w ustawie należy wprowadzić zapis o odstąpieniu od nadzoru i wydawania orzeczeń technicznych dla jachtów rekreacyjnych o długości do **24** m oraz jachtów motorowych nie spełniających warunku jachtu szybkiego. Brak definicji „przeglądu technicznego”, „orzeczenia technicznego” czy „orzeczenia o zdolności żeglugowej jachtów rekreacyjnych”.
14. Str. 13 w planowanym zestawieniu skutków finansowych całkowicie pominięto koszty wynikające z kosztami wynikającymi z wprowadzenia Dyrektywy 94/25/EC nie ujęto kosztów powołania i szkolenia nowej grupy zawodowej – „załóg jachtów komercyjnych”.
15. Str. 14 definicja „statek” - taka definicja będzie kwalifikowała kajak wypożyczany w Sopocie w celach komercyjnych do jachtów komercyjnych z całymi konsekwencjami.
16. Str. 14 cały przepis dotyczący inspekcji i przeglądów na statkach – brak jest jednoznaczności czy przepisy te w tym „świadectwa klasy” , „przepisy klasyfikacyjne” dotyczą także jachtów – wg Dyrektywy przepisy te nie powinny dotyczyć jachtów rekreacyjnych.
17. Str. 15 cały przepis dotyczący państwa bandery – brak jednoznaczności czy przywołane przepisy oraz definicje „ certyfikaty” dotyczą także jachtów, w tym jachtów rekreacyjnych. Następuje kolizja przepisów z przepisami Ustawy „Kodeks Morski” oraz Ustawy o obszarach Morskich RP.
18. Str. 16 przepisy nie wyłączają jachtów z obowiązku utworzenia elektronicznej bazy informacji o statkach polskiej przynależności. Obowiązek absolutnie zbytczny.
19. Str. 19 Brak konsekwencji w definicji „jacht rekreacyjny” „jacht komercyjny”. Jacht rekreacyjny jest statkiem , jacht komercyjny nie jest statkiem.
20. Str. 19 Uważamy, że definicja jachtu komercyjnego powinna zostać ograniczona wyłącznie do stwierdzenia ,że jest on używany do prowadzenia działalności gospodarczej. Bez rozszerzania tej definicji.
21. Str. 20 dotyczy wyposażenia jachtów – uważamy za zbytczne wprowadzanie rozporządzeń o zasadach budowy i obowiązkowym wyposażeniu jachtów dla jachtów poniżej 15 m. Sprawy te reguluje Dyrektywa 94/25/EC i jej zasady powinny być przyjęte przez Polskę.
22. Str. 20 Wyrażamy stanowczy sprzeciw, aby tak ważne sprawy jak określenie warunków bezpiecznego uprawiania żeglugi przez jachty morskie było delegowanie do Rozporządzenia bez określenia przynajmniej zakresu jakich jachtów rozporządzenie te miałyby dotyczyć.

23. Str. 21. Konsekwentnie proponujemy zniesienie obowiązkowych przeglądów technicznych o długości do 24 m oraz jachtów motorowych nie spełniających warunków jachtu szybkiego.. Zaproponowany tekst mówiący o dobrowolności w końcowej części tego akapitu na stronie 22 jest niejednoznaczny.
24. Str.25 Brak jednoznaczności czy przy zmianie przynależności statku do obcej bandery niezbędna będzie dla jachtów morskich procedura uzyskiwania informacji z poprzedniej administracji.
25. Str.40 Akapit „Inspekcja jachtu” Dyrektywa o inspekcjach państwa portu zwalnia jachty z obowiązku inspekcji. Proponowane założenie że wszystkie jachty komercyjne niezależnie od długości będą podlegały obowiązkowym inspekcjom spowoduje, że wynajmowane łódki plażowe o długości np. 5,5 m, także będą wymagały takich inspekcjom. Wymóg w proponowanym zapisie nierealny i deprecjonujący prawo.
26. Str.46 Propozycje zawarte w punkcie „ jachty morskie” wracają o najbardziej restrykcyjnych przepisów powojennych. Statystyka wypadków jachtów morskich na przestrzeni ostatnich dwóch lat czyli od czasu liberalizacji przepisów , wskazuje ,że ilość wypadków nie tylko nie wzrosła , ale zmalała. Powodem jest większa odpowiedzialność Armatorów Jachtowych w sytuacjach bezpośredniej odpowiedzialności za bezpieczeństwo morskie.
27. Str.46 Próbę wprowadzenia kontroli jachtów obcych bander oraz kontroli kierowników jachtów z zagranicznymi kwalifikacjami uważamy za „strzelenie sobie w kolano” administracji rządowej. Uważamy , że temat ten gdyby był realizowany rzetelnie wymagałby opracowania całego systemu identyfikacji stale zmieniających się przepisów praktycznie wszystkich obcych bander. Propozycja nierealna. Nie znamy podstawy prawnej z przepisów i Dyrektyw EU mogących zapis taki wprowadzić.
28. Str. 47 Wprowadzenie tego przepisu wiąże się z dalszym ograniczeniem swobód obywatelskich, tym samym szczegóły tych ograniczeń muszą być zawarte w Ustawie i niewłaściwa jest tu delegacja do regulacji w drodze rozporządzenia. Brak uwzględnienia sytuacji gdy jachty są czarterowane bez załogi.
29. Str.50 Naszym zdaniem niewłaściwy przepis zwalniający z posiadania przez wymienione służby, działające zazwyczaj w sytuacjach ekstremalnych, kwalifikacji niższego rzędu, niż członkowie załóg statków morskich, w tym jachtów.
30. Str. 53 – Propozycja wprowadzenia Rozporządzeniem kwestii uprawiania żeglugi przez jachty morskie. Wprowadzenie tego przepisu wiąże się z dalszym ograniczeniem swobód obywatelskich, tym samym szczegóły tych ograniczeń powinny być zawarte w Ustawie i niewłaściwa jest tu delegacja do regulacji w drodze rozporządzenia. Zasady kontroli jachtów regulują skutecznie inne aktualne przepisy o których nie mówi się ,że będą unieważnione. Nastąpi dualizm regulacji , być może nawet wzajemne się ich wykluczanie. Uważamy tą regulację za zbyteczną, gdyż sytuacja aktualna wystarczająco zapewnia bezpieczeństwo żeglugi.
31. Str. 54 sprawa kwalifikacji i składu załóg na jachtach komercyjnych. Uważamy za niewłaściwe rozszerzanie kompetencji na nową grupę zawodową w sytuacji bardzo rozbudowanych aktualnych uprawnień. Wydaje się nam ,że w aktualnych przepisach krajów EU brak jest takiego regulowania tych spraw. Byłby to ewenement świadczący o niedopasowaniu naszych praw do przepisów innych krajów EU.

32. Str. 55 Wydaje się całkowicie zbyteczne dla jachtów morskich przyjmujących polską banderę określanie procedur pozyskiwania od poprzedniej administracji dokumentów i informacji o ich stanie.
33. Str. 55 Uważamy, że brak jakichkolwiek powodów aby jachty rekreacyjne o długości do **24** m podlegały obowiązkowym przeglądom technicznym. W szczególności jeżeli przeglądy te miałyby spełniać wymagania Dyrektywy 94/25/EC wraz z modyfikacjami. Uważamy, że związki sportowe nie posiadają odpowiednich warunków i posiadają inne statutowe zakresy działań a propozycja, aktualnie procedowanej, nowej ustawy o sporcie wyłącza działalność inspekcyjną dotyczącą jachtów z działalności związków sportowych.

Pragniemy zauważyć, że założenia ustawy nie odnoszą się i nie regulują spraw jachtów śródlądowych coraz częściej korzystających z wód morskich otwartych lub wód morskich wewnętrznych.

Założenia ustawy nie regulują zasad, przeglądów, eksploatacji i wyposażenia jachtów sportowych biorących udział w zawodach i regatach – wydaje się, że powinny one jasno odsyłać w tej kwestii do regulacji międzynarodowych lub narodowych klas jachtów regatowych.

Brak takiej regulacji zmusza związki sportowe do stosowania ogólnych zasad dotyczących jachtów rekreacyjnych, tym samym pogarszając wyniki sportowe lub z naruszeniem prawa stosuje się odstępstwa od aktualnych przepisów.

Jesteśmy z przyjemnością zawsze do Państwa dyspozycji w wyjaśnianiu naszych stanowisk, szczególnie w sytuacjach, gdy nie byliśmy w stanie ze względu na wymagany przez Państwa termin odpowiedzi wystarczająco ich uzasadnić. Łączy nas wspólny cel: powstanie takiego systemu prawnego, który będzie spójny i dostosowany do wymogów współczesności.

Pozostajemy z poważaniem

Członek Rady Armatorskiej

Prezes SAJ

Inż. Janusz Szwedowski