

Gdańsk, 26 luty 2010

**MINISTERSTWO INFRASTRUKTURY**  
**Departament Bezpieczeństwa Żeglugi**

dotyczy: pismo znak GB7-020-04(02)/10/999761

Gdańska Federacja Żeglarska w odniesieniu do projektu założeń do ustawy o bezpieczeństwie morskim, zgłasza uwagi ograniczone do zakresu swej działalności statutowej - żeglugi na jachtach rekreacyjnych, w tym w szczególności jachtach o LOA<15 m.

**Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2009/17/WE z dnia 23 kwietnia 2009 r. zmieniająca dyrektywę 2002/59/WE ustanawiającą wspólnotowy system monitorowania i informacji o ruchu statków**

Pozostałe zmiany:

- wyposażenie jachtów rekreacyjnych i jachtów komercyjnych (str.20 projektu)

Twierdzenie iż: „*W celu zapewnienia bezpieczeństwa jednostek znajdujących się na akwenach morskich oraz osób znajdujących się na ich pokładzie niezbędne jest wprowadzenie przepisów dotyczących tej grupy statków w zakresie budowy statku, jego stałych urządzeń i wyposażenia.*” nie zostało poparte poprzez przywołanie zdarzeń lub uzasadnionych przesłanek, które w sposób istotny i wiarygodny upoważniają projektodawcę do zaproponowania wprowadzenia ograniczeń wolności obywatelskich. Okres ostatnich 3 lat, gdy regulacje zostały zniesione i żadne przepisy w tym zakresie nie obowiązywały, nie wykazał zaistnienia zdarzeń w grupie jachtów rekreacyjnych (niekomercyjnych), które uzasadniałyby potrzebę wprowadzenia projektowanych regulacji.

Jedyny, użyty w akapicie: „*Potrzeba wprowadzenia przepisów regulujących bezpieczeństwo uprawiania żeglugi przez jachty rekreacyjne oraz jachty komercyjne wynika z faktu, iż brak jest takich regulacji w obowiązujących przepisach, a ilość jachtów rejestrowanych pod polską banderą z roku na rok wzrasta.*” , rzeczowy argument

odwołujący się do rosnącej liczby jachtów nie został poparty podaniem konkretnych liczb, zatem nie można ocenić rzeczywistej skali zjawiska, a tym samym realnego, płynącego z tego faktu zagrożenia. Ponadto objęcie regulacją w równym stopniu jachtów rekreacyjnych i komercyjnych pozostaje w sprzeczności z literą oraz duchem całości projektu.

- budowa statku, jego stałych urządzeń, wyposażenie (str.21 projektu)

Propozycja, aby: „*utrzymać obowiązywanie przepisów Polskiego Rejestru Statków S.A. w zakresie budowy statku i jego stałych urządzeń dla jachtów morskich.*” wydaje się nie uwzględniać, że zgodnie z prawem wspólnotowym wymogi dotyczące budowy jachtów regulowane są dyrektywą europejską.

Również chęć: „wprowadzenia zapisów regulujących obowiązek posiadania niezbędnego wyposażenia w środki ratunkowe i sygnalizacyjne, nawigacyjne, urządzenia radiokomunikacyjne, sygnałowe, przeciwpożarowe, sprzęt dodatkowy.” wydaje się nie uwzględniać doświadczeń w okresie od 2007 roku, gdy zlikwidowano regulacje dotyczące tychże wymogów. Pomimo wskazywanego rozrostu floty jachtowej (projektodawca winien posłużyć się ostrym kryterium z polskiego rejestru jachtów) brak istniejącego i realnego uzasadnienia upoważniającego do wdrożenia przepisów dla jachtów rekreacyjnych, co oznacza, iż wprowadzone przepisy nie będą odpowiadały wymaganej przez Konstytucję zasadzie proporcjonalności.

- powierzenie przeglądów technicznych jachtów rekreacyjnych o długości do 15 m (str.22 projektu)

Jedynym zastrzeżeniem w odniesieniu do projektowanych regulacji, jest brak ustanowienia dobrowolności poddawania tymże przeglądom jachtów rekreacyjnych o LOA<15 m.

**Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2009/17/WE z dnia 23 kwietnia 2009 r. zmieniająca dyrektywę 2002/59/WE ustanawiającą wspólnotowy system monitorowania i informacji o ruchu statków**

- jachty morskie (str.47 projektu)

Regulacje dotyczące „*bezpiecznego uprawiania żeglugi oraz przewóz osób na tych jachtach*” poza powszechnie obowiązującymi przepisami międzynarodowymi oraz krajowymi nie powinny dotyczyć jachtów rekreacyjnych, ponieważ projektodawca nie udowodnił potrzeby wprowadzenia dodatkowych regulacji.

Brak uzasadnienia dla wprowadzania dodatkowych regulacji w zakresie „*kontroli jachtów obcych bander oraz kierowników jachtów z zagranicznymi kwalifikacjami*”.

Obecnie obowiązujący stan prawny pozwala dokonywać kontroli służbom państwowym w przypadkach naruszenia zasad bezpieczeństwa żeglugi, zdrowia i życia oraz ochrony środowiska morskiego niezależnie od podnoszonej bandery oraz rodzaju statku. Należy zwrócić uwagę, iż większość prowadzących nieduże

zagraniczne jachty rekreacyjne nie musi posiadać żadnych kwalifikacji, a więc postulowana kontrola ich posiadania jest bezcelowa.

- kwalifikacje załóg jachtów sportowych i rekreacyjnych (str.48 projektu)

Niezbędne jest jednoznaczne, klarowne zwolnienie jachtów rekreacyjnych z regulacji tak, jak obecnie w art. 22 ustawy, wprowadzając jedynie regulacje wobec kwalifikacji załóg jachtów komercyjnych.

Wprowadzenie zmiany: „*W związku z potrzebą uregulowania spraw bezpieczeństwa żeglugi na jachtach proponuje się użyć „rekreacyjnych” zamiast słowa „turystycznych”.*”, pociągnie za sobą konieczność dokonywania zmian w rejestrach gdzie dotychczas jednostki były kwalifikowane do turystyki.

Należy jednoznacznie określić, iż regulacje wynikające z projektowanych zmian: „*Dla podniesienia bezpieczeństwa żeglugi oraz osób przebywających na jachtach podczas rejsów rekreacyjnych i turystycznych proponuje się stworzyć prawne regulacje wprowadzające nową grupę zawodową zajmującą się kierowaniem oraz bezpieczną obsługą jachtów komercyjnych.*”, dotyczą wyłącznie członków załóg w trakcie rejsów na jachtach komercyjnych.

#### **Upoważnienia do wydania aktów wykonawczych oraz określenie organu właściwego do wydania rozporządzenia**

- w sprawie funkcjonowania elektronicznej bazy danych statków o polskiej przynależności (str.53 projektu)

Brak rozstrzygnięcia kwestii, czy „*Rozporządzenie określi rodzaj informacji przechowywanych w elektronicznej bazie danych statków o polskiej przynależności, sposób ich wprowadzania i aktualizacji, sposób administrowania systemem oraz zasady dostępu do danych. Celem rozporządzenia będzie zapewnienie funkcjonowania aktualnego i łatwo dostępnego zbioru danych dotyczących polskiej floty.*” przewiduje gromadzenie danych dotyczących jachtów rekreacyjnych o LOA<15m.

- w sprawie szczegółowych warunków bezpiecznego uprawiania żeglugi przez jachty morskie (str.54 projektu)

Z zakresu projektowanej regulacji należy jednoznacznie wyłączyć jachty rekreacyjne o LOA < 15 m.

- w sprawie przeglądów technicznych jachtów rekreacyjnych o długości do 15 m przeprowadzanych przez odpowiednio upoważnione związki sportowe (str.56 projektu)

Jednoznacznie należy wskazać w tytule, zgodnie z uzasadnieniem do ustawy, iż poddanie przeglądom technicznym jachtów wymienionej grupy jest dobrowolne, nie obowiązkowe.

## **Przepisy karne i kary pieniężne**

Projektowanie stosowania: „*Kapitan, podlega karze pieniężnej do wysokości nieprzekraczającej dwudziestokrotnego przeciętnego miesięcznego wynagrodzenia za rok poprzedzający...*”(str.59 projektu) wobec armatorów i kapitanów jachtów rekreacyjnych jest nieuzasadnione. Nie można przykładać takiej samej miary do żeglugi rekreacyjnej, jak do żeglugi profesjonalnej, częstotliwej, stanowiącej źródło zarobkowania oraz pokrycia zwiększonych kosztów. Tak wysoka kara o charakterze represyjnym nie może być nakładana w formie decyzji administracyjnej. W naszej ocenie wymaga ona postępowania na podstawie prawa karnego.

W przypadku naruszenia przepisów np.:

- *zasad bezpieczeństwa żeglugi określonych postanowieniami rozdziału V Konwencji SOLAS lub*

- *nie zapewnienia wymagań bezpieczeństwa statku określonych przepisami, o których mowa w ratyfikowanych umowach międzynarodowych, przepisach ustawy o wyposażeniu morskim oraz ustawy o bezpieczeństwie morskim,(str.59 projektu)*

będzie to środek represji karnej (ok. 40.000 PLN kary administracyjnej), grożącej m.in. za brak wiadra p.poż.

## **UZASADNIENIE**

Gdańska Federacja Żeglarska zgodnie z zastrzeżeniem wyrażonym we wstępie, odwołując się do swych wcześniejszych wystąpień, których zasadność potwierdzona została opiniami Rzecznika Praw Obywatelskich oraz dokonanymi w ostatnim okresie zmianami przepisów prawa warunkującego uprawianie żeglarstwa, pragnie ze szczególną mocą podkreślić konieczność wyraźnego i jednoznacznego artykułowania odmienności rodzaju oraz sposobu uprawiania żeglugi na jachtach rekreacyjnych, w tym w szczególności o LOA<15m. Jest powszechną praktyką w żeglarstwie światowym uznanie owej odmienności i zaniechanie obligatoryjności stosowania wobec tej grupy jachtów regulacji prawnych tworzonych w odniesieniu do statków uprawiających żeglugę komercyjną.

W tym miejscu z prawdziwym zadowoleniem konstatujemy poraż pierwszy, iż długoletnie starania o przyjęcie definicji jachtu rekreacyjnego i odróżnienie go tym samym od jachtu prowadzącego działalność gospodarczą, znalazły swój wyraz w niniejszym projekcie. Owo zróżnicowanie nie znajduje jeszcze swego pełnego wyrazu we wszystkich projektowanych zapisach, dlatego też postulujemy o jednoznaczne i konsekwentne artykułowanie odmienności zakresu stosowania prawa w odniesieniu do jachtów rekreacyjnych, a w szczególności o LOA<15m.

Pragniemy również zwrócić uwagę na projektowanie przepisów powielających przepisy już mające zastosowanie w innych aktach prawnych. Głównie odnosimy tę uwagę do konwencji SOLAS, której przepisy mają zastosowanie w odniesieniu do polskich statków i zbędnym jest tworzenie dodatkowych regulacji np. w niniejszym projekcie.

*Z poważaniem,*

**JAN TALIK**

PREZES