

Szanowni Państwo,

Nasz Parlament pracuje nad projektem Ustawy o Sporcie, która w art. 69 zawiera regulacje dotyczące uprawiania żeglarsstwa rekreacyjnego w naszym kraju. To prawo jest tworzone dla ponad miliona obywateli RP, bo na tyle szacuje się ilość żeglujących w Polsce..

Nowa Ustawa wprowadza do Ustawy o Żegludze Śródlądowej art. 37a, który powiela dotychczasowe złe regulacje prawne. Proponowane zapisy są anachroniczne, nieprzystające do potrzeb demokratycznego, obywatelskiego społeczeństwa i zupełnie nieznanne w społeczeństwach europejskich, zwłaszcza zachodnich. Tworząc Ustawę o Sporcie macie kolejną szansę na zmianę prawa z rodowodem sprzed dziesięcioleci.

Co jest złe w Ustawie?

1. Nakaz posiadania obowiązkowego patentu żeglarskiego (ust 3 proj. art. 37a), wymaganego do prowadzenia jachtu żaglowego o długości kadłuba powyżej 7,5 m.

Osobom, które nie mają doświadczenia żeglarskiego wyjaśniamy:

- a) jachty żaglowe rzadko przekraczają prędkość 10 km/h i nie przekraczają 15 km/h (za wyjątkiem jednostek wyczynowych),
- b) 95 % jachtów żaglowych jest wyposażonych w silniki o mocy mniejszej niż 10 kW.

Jednocześnie w następnym ustępie (ust. 4 proj. art. 37a) mamy zapis zgodny z powszechną w całej Europie regułą, zwalniającą z obowiązku posiadania patentu sterników jachtów motorowych o długości kadłuba 13 m, nie przekraczających prędkości 15 km/h i mocy silników nie przekraczających 75 kW.

Co sądzicie Panie i Panowie o takiej dysproporcji?

2. Monopol Polskiego Związku Żeglarskiego na egzaminowanie na obowiązkowe patenty żeglarskie (ust 8 proj. art. 37a).

PZŻ jest jednym z podmiotów, który na podstawie ust 12 proj. art. 37a, ma prawo do tworzenia własnego systemu szkolenia, wg którego szkolą instruktorzy PZŻ.

Dlaczego ów zapisy jest zły? Inne niż PZŻ organizacje żeglarskie de facto nie mogą, mimo wyżej wymienionego ust 12, tworzyć konkurencyjnego dla PZŻ programu szkolenia. Przy zachowaniu monopolu PZŻ w zakresie egzaminowania, są tym samym w swym działaniu w 100% zależni od podmiotu, z którym zamierzają konkurować. To tak jakby ktoś założył biznes, którego powodzenie jest zależne w 100% od firmy, z którą ma zamiar konkurować. W efekcie takich uregulowań, oprócz ustawowego monopolu PZŻ w zakresie egzaminowania, mamy faktyczny monopol PZŻ w zakresie programów szkolenia i samego szkolenia.

Dlaczego należy to zmienić? Bo każdy monopol prowadzi do patologii i do obniżenia poziomu. Konkutowanie jest naturalnie wpisane w system, jaki obowiązuje w naszym kraju od 20 lat, i jest motorem postępu w każdej dziedzinie. Nie ma żadnego uzasadnienia utrzymywanie ustawowego monopolu jednej, nawet najlepszej organizacji. Już dziś organizacje takie jak PTTK, ZHP czy AZS mają wystarczający potencjał do tego, aby poprzez konkurowanie z PZŻ, podnosić standard szkolenia żeglarskiego, z pożytkiem dla samych żeglarzy.

3. Opłaty za egzaminy.

W ustawie (ust 10 proj. art. 37a) zapisano, iż za egzamin na amatorski patent żeglarski można pobrać opłatę w wysokości do 500 zł. Tymczasem w tej samej ustawie (o żegludze śródlądowej) w załączniku dotyczącym opłat, w części „Kwalifikacje zawodowe”, wyszczególniono, że opłata za egzamin na żeglarski patent zawodowy (np. kapitana statku żeglugi pasażerskiej) wynosi 150 zł.

4. Załączony do projektu Ustawy projekt rozporządzenie w sprawie prowadzenia statków przeznaczonych do uprawiania turystyki wodnej.

W rozporządzeniu wprowadza się nieznaną w całej Europie nakaz odbycia szkolenia na wszystkie amatorskie stopnie żeglarskie, mimo iż warunkiem otrzymania patentu

jest zdanie egzaminu. Tymczasem w art. 36 Ustawy o Żegludze Śródlądowej nie ma wymogu odbycia obowiązkowego szkolenia dla kandydatów ubiegających się o zawodowy patent żeglarski (np. kapitana statku pasażerskiego pływającego po Mazurach, czy pchacza prowadzącego konwój barek po Odrze). Obowiązkowe szkolenie nie ma umocowania prawnego w proj. art. 37a ustawy.

W tymże rozporządzeniu wprowadza się obowiązkowy egzamin dla kapitana jachtowego, mimo iż do tej pory nie było takiego obowiązku. To oznacza zaostrzenie przepisów, choć nie ma jakiegokolwiek obiektywnego uzasadnienia, aby je zaostrzać.

Prosimy Was Panie i Panowie o pochylenie się nad naszymi problemami. Nasi oponenti czerpią korzyści z istnienia anachronicznych konstrukcji prawnych, a ich utrzymywanie przewrotnie tłumaczą potrzebą zapewnienia bezpieczeństwa żeglującym. Tymczasem żeglarstwo od lat należy do najbardziej bezpiecznych dziedzin wypoczynku i rekreacji. W sezonie 2009 na Mazurach nikt nie utonął podczas żeglugi, a pływa tam 2/3 polskich żeglarzy.

Powielanie istniejących, złych regulacji prawnych dotyczących żeglarstwa, ma na celu zapewnienie łatwych dochodów działaczom żeglarskim na kolejne lata, kosztem swobód obywatelskich miliona żeglujących. Na nieuzasadnione ograniczanie tych swobód zwrócił uwagę Rzecznik Praw Obywatelskich w swym wystąpieniu do Ministra Sportu. i Turystyki z 27.09.2008.

Szanowni Państwo, w innych dziedzinach aktywności ruchowej byłoby to nie do pomyślenia. Bo czyż działacze Polskiego Związku Narciarskiego czerpią dochody z obowiązkowych egzaminów i patentów wystawianych setkom tysięcy narciarzy szusujących po stokach Karpat, Sudetów czy Alp? Czy działacze Polskiego Związku Kolarskiego czerpią podobne dochody od rowerzystów, którzy wybierają się na weekendowe przejażdżki po lesie?