

(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)



*Jacyhorki  
w sprawie  
na ulicy w sprawie  
Cv  
4.VIII.2011*

Gdańsk, dn. 02.08.11

Pan Bogdan Borusewicz  
Marszałek Senatu  
Wiejska 6,  
00-902 Warszawa

*[Signature]*  
KANCELARIA  
Biura Prac Senackich  
Wpłynęło dn. 4.08.11 zał. 1  
nr 7361 podpis *[Signature]*

**Wniosek o dokonanie zmian w projekcie ustawy o bezpieczeństwie morskim –druk sejmowy nr 4502**

**Szanowny Panie Marszałku**

Rada Armatorska Stowarzyszenia Armatorów Jachtowych pragnie wyrazić zadowolenie z faktu podjęcia próby uporządkowania ustawowych zasad dotyczących uprawiania żeglarstwa morskiego. Dotychczasowy stan był dalece niezadowolający z następujących powodów:

- Panował spory chaos w wielokrotnie nowelizowanych aktach prawnych różnych szczebli, co powodowało niejasności interpretacyjne i luki prawne;
- Większość przepisów pochodziła jeszcze z tzw. „minionej epoki” i w związku z tym była nadmiernie restrykcyjna i ograniczająca wolność uprawiania żeglarstwa rekreacyjnego przez obywateli we własnym imieniu i na własny rachunek.

Dostrzegając to administracja morska, która pod presją środowisk żeglarskich zainicjowała proces liberalizacji na wzór rozwiązań praktykowanych w krajach rozwiniętych żeglarsko, jak np. Wielka Brytania. Projekt ustawy o bezpieczeństwie morskim zaprezentowany na druku nr 4463 stanowi, w ślad za ubiegłoroczną nowelizacją ustawy o żegludze śródlądowej, próbę częściowej deregulacji w odniesieniu do żeglarstwa rekreacyjnego, zgodnie z obietnicami wyborczymi obecnej koalicji. Jako fundamentalne trzeba docenić wyraźne rozgraniczenie dwóch sytuacji:

- żeglarstwa komercyjnego, gdzie państwo zamierza chronić przepisami interesy konsumentów –czasem zupełnie przypadkowych osób – korzystających z usługi polegającej na morskiej żegludze jachtowej, usługi dostarczanej przez osoby fizyczne lub prawne odnoszące z tego korzyści

- żeglarstwa niekomercyjnego – polegającego na tym, że osoby indywidualne, na własny rachunek, na swoim własnym, klubowym lub wynajętym sprzęcie, organizują sobie pływanie dla siebie, swoich rodzin i swoich przyjaciół, nie czerpiąc z tego korzyści materialnych. Tu wolni i świadomi obywatele powinni, chcą i mogą zadbać sami o swoje interesy.

Wprowadzeniu tego fundamentalnego rozróżnienia służą definicje w projekcie ustawy, cytujemy:

*Art. 5 Ilekroć w ustawie jest mowa o:*

- 1) *jachcie morskim – należy przez to rozumieć jacht rekreacyjny lub jacht komercyjny, o napędzie żaglowym lub mechanicznym;*
- 2) *jachcie rekreacyjnym – należy przez to rozumieć statek przeznaczony lub używany wyłącznie do uprawiania sportu lub rekreacji, inny niż jacht komercyjny;*
- 3) *jachcie komercyjnym – należy przez to rozumieć statek przeznaczony do celów sportowych lub rekreacyjnych, używany do przewozu nie więcej niż 12 pasażerów w ramach prowadzenia działalności polegającej na:*
  - a) *odpłatnym czarterowaniu statku wraz z załogą,*
  - b) *odpłatnym przewozie osób,*
  - c) *odpłatnych rejsach szkoleniowych,*
  - d) *odpłatnym czarterowaniu statku bez załogi,*
  - e) *odpłatnym udostępnianiu statku w celach połowu organizmów morskich na podstawie sportowego zezwolenia połowowego zgodnie z przepisami o rybołówstwie,*
  - f) *każdym innym odpłatnym udostępnianiu statku;*

Niestety definicja jachtu komercyjnego zawarta w p.3) jest, jak to już wskazywaliśmy w korespondencji z Ministerstwem Infrastruktury, całkowicie błędna. Słowo „odpłatność” powoduje natychmiastowe pole do konfliktów. Wbrew intencjom administracji morskiej może pojawić się interpretacja, że jeżeli jeden żeglarz zabiera na swój jacht kolegę i obaj dzielą się wszystkimi kosztami, to jest to „odpłatny przewóz osób” albo „odpłatne czarterowanie statku wraz z załogą”. Analogicznie zapraszając znajomych do domu na kolację, na zasadzie „my jedzenie, wy alkohol” moglibyśmy się narazić na zakwalifikowanie tego jako „odpłatne świadczenie usług gastronomicznych”. Dodatkowym problemem jest zakwalifikowanie do kategorii jachtów komercyjnych jachtów należących do klubów żeglarskich, które, o ile nie są czarterowane, służą własnym członkom klubów, pływającym i szkolącym się na nich jedynie za zwrotem kosztów.

Problem ten całkowicie wyczerpująco rozstrzyga ustawa z dnia 2 lipca 2004 r. o swobodzie działalności gospodarczej, która w artykule 2 mówi: Działalnością gospodarczą jest zarobkowa działalność wytwórcza, budowlana, handlowa, usługowa oraz poszukiwanie, rozpoznawanie i wydobywanie kopalin ze złóż, a także działalność zawodowa, wykonywana w sposób zorganizowany i ciągły. Zapamiętajmy dobrze te słowa: wykonywana w sposób zorganizowany i ciągły!

Zdaniem SAJ poprawna definicja jachtu komercyjnego powinna brzmieć:

- 3) *jachcie komercyjnym – należy przez to rozumieć statek przeznaczony do celów sportowych lub rekreacyjnych, używany do przewozu nie więcej niż 12 pasażerów w ramach prowadzenia działalności gospodarczej polegającej na:*
  - a) *czarterowaniu statku wraz z załogą,*
  - b) *czarterowaniu statku bez załogi,*

d) udostępnianiu statku w celach połowu organizmów morskich na podstawie sportowego zezwolenia połowowego zgodnie z przepisami o rybołówstwie,

Taka konstrukcja definicji umożliwi poddanie, zgodnie z deklarowaną intencją fachowców z administracji morskiej, rygorom formalnym, a w szczególności kontroli stanu technicznego statku oraz kwalifikacji i składu załogi we wszystkich przypadkach, kiedy armator/operator jachtu komercyjnego świadczy usługi klientom, których interesy powinny być chronione analogicznie jak interesy klientów na przykład hoteli lub biur turystycznych.

Zgodnie z deklaracjami, o których mowa, administracja morska w odniesieniu do jachtów niekomercyjnych o długości poniżej 15 m widzi celowość odstąpienia od części wymagań formalnych nakładanych przez ustawę na jachty i ich załogi. Proponujemy rozważenie możliwości przesunięcia tej granicy do 24 m, czyli długości, powyżej której zaczynają działać wymagania przepisów międzynarodowych. W każdym razie jednak „zwolnienie” to powinno być wpisane bezpośrednio do ustawy, a nie do rozporządzeń wykonawczych.

Proponujemy następującą redakcję ustępu 4 w art. 110:

*4. Minister właściwy do spraw gospodarki morskiej określi, w drodze rozporządzenia, warunki bezpiecznego uprawiania żeglugi jachtów morskich, za wyjątkiem jachtów rekreacyjnych o długości do 24 m, w zależności od ich długości oraz rejonu pływania, kierując się koniecznością zapewnienia bezpieczeństwa tych jachtów oraz osób na nich przebywających.*

Bezwzględnie należy zwolnić z inspekcji państwa portu wszystkie jachty zagraniczne o długości poniżej 24 m, próba dyskusji przez inspektorów z zagranicznymi żeglarzami na temat „czy jacht jest komercyjny, czy nie” wywołała tylko zdziwienie z ich strony, a potem śmiech. A więc w Art. 33, ust. 1 punkty 4) i 5) należy skreślić i zastąpić przez:

*4) jachty o długości poniżej 24 m.*

Projekt ustawy przewiduje, że dyrektor ustawy określa w tzw. karcie bezpieczeństwa skład załogi statku. Jest to sprzeczne z wyżej omawianą zasadą deregulacji, a także niezgodne z praktyką przyjęta w krajach wysoko rozwiniętych żeglarsko, jak Wielka Brytania, czy Szwecja. Artykuł 80 powinien tę kwestię rozstrzygać definitywnie i jednoznacznie, proponujemy zapis ustępu 1:

*1. Skład załogi statku niezbędny dla bezpieczeństwa morskiego, za wyjątkiem jachtów rekreacyjnych o długości do 24 m, ustala dyrektor urzędu morskiego właściwy dla portu macierzystego statku i potwierdza: [i tu dwa podpunkty bez zmian].*

Pozostaje jeszcze jedna kwestia. Artykuł 87 w ustępie 5 stanowi, cytujemy:

*5. Kapitan statku, w tym statku służby państwowej specjalnego przeznaczenia, statku rybackiego o długości do 24 m, statku o wartości historycznej o długości do 45 m oraz jachtu morskiego, jest obowiązany, przed wejściem do portu i przed opuszczeniem portu, przekazać kapitanowi portu informację dotyczącą identyfikacji statku oraz uzyskać zezwolenie odpowiednio na wejście lub opuszczenie portu.*

Zapis jest po prostu niepotrzebny. Nie jest to praktykowane w żadnym z rozwiniętych europejskich krajów morskich, gdzie obowiązuje zasada „no problem – no call”. Masowe zgłoszenia od jachtów generowałyby tylko zbędny i w sumie niebezpieczny, bo nadmierny ruch w eterze. Już obecnie jachty zagraniczne często nie „proszą o pozwolenie wejścia” i nie ma żadnego powodu, by wprowadzać taki obowiązek generalny ustawą. Ponadto nie ma obowiązku posiadania łączności UKF przez jachty. Są również sytuacje, jak np. Marina Gdynia, kiedy komunikacja radiowa odbywa się (ze względu na szukanie wolnego miejsca na postój) z pracownikiem tejże mariny, a nie z Kapitanatem Portu Gdynia. Proponujemy wykreślenie słów *oraz jachtu morskiego* z ustępu 5. Natomiast, jeżeli warunki lokalne (przykład wejście do Nowego Portu w Gdańsku) wymagają konsultacji radiowej przed wejściem jachtu z morza, to Urząd Morski może wydać stosowny przepis lokalny na podstawie Art. 84, cytujemy:

*Art. 84. 1. Ruch statków na morskich wodach wewnętrznych oraz korzystanie z portów morskich, red, kotwicowisk i torów wodnych oraz urządzeń infrastruktury portowej i infrastruktury zapewniającej dostęp do portów odbywa się z zachowaniem wymagań bezpieczeństwa morskiego.*

*2. Wymagania bezpieczeństwa morskiego, o których mowa w ust. 1, określa, w drodze zarządzenia, właściwy terytorialnie dyrektor urzędu morskiego.*

*3. W zarządzeniu, o którym mowa w ust. 2, określone zostaną w szczególności sprawy dotyczące:*

- 1) bezpieczeństwa ruchu statków;*
- 2) korzystania z usług portowych mających znaczenie dla bezpieczeństwa morskiego;*
- 3) utrzymania porządku w portach.*
- 4. Przepisy ust. 1 – 3 stosuje się do przystani morskich.*

Proszę przyjąć wyrazy szacunku

Prezes SAJ

Wiesław Cybulski

