

## Wrażenia po konferencji uzgodnieniowej w sprawie projektu rozporządzenia Ministra Sportu - Nowości prawne

Spotkanie z 6 lutego 2013 roku już za nami

Nadesłany przez: panwac

Przesłany: : 8.02.2013, 11:40:00



6 lutego 2013 roku, w samo południe salę A budynku Centrum Partnerstwa Społecznego "Dialog" w Warszawie przy ulicy Limanowskiego 23 zapełniły tłumnie osoby przybyłe z całej Polski na zaproszenie Pani Minister Sportu i Turystyki Joanny Muchy, związane zawodowo lub tylko hobbystycznie z popularyzacją, uprawianiem lub sprzedawaniem turystyki wodnej i motorowodnej w naszym kraju. Powód: konsultacje społeczne projektu nowego rozporządzenia w sprawie uprawiania turystyki wodnej.

Spotkanie było moderowane. Prowadzili je dyrektorzy i pracownicy departamentów Ministerstwa Sportu i Turystyki odpowiedzialni za opracowanie treści nowego rozporządzenia oraz pracownicy Ministerstwa Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej, którzy pracują nad aktami powiązаныmi.

Środkową część sali konferencyjnej wypełnili przedstawiciele różnych stowarzyszeń żeglarskich (w tym piszący te słowa, reprezentujący HKW DAL hufca ZHP Łódź-Polesie oraz Zespół Pilota Chorągwi łódzkiej ZHP), od wielu lat zabiegających o uproszczenie polskich przepisów regulujących kwestie turystyki wodnej. Po prawej zasiedli reprezentanci PZŻ oraz stowarzyszenia instruktorów żeglarstwa HALS; po lewej (pod oknem) działacze PZMWINW oraz przedstawiciele różnych agencji szkoleniowych i szkół żeglarskich.

Przebieg debaty był nagrywany i filmowany przez ministerstwo, a także nagrywany i na bieżąco relacjonowany na jednym z for żeglarskich przez "grupę środka" 😊.

Konferencja trwała ponad 8 godzin!!! Do najważniejszych z poruszonych tematów należały:

- potwierdzenie zniesienia wymogu obowiązkowych szkoleń na stopnie żeglarskie i motorowodne,
- rozwiązanie problemu definicji i uprawnień na skutery wodne,

- doprecyzowanie zakresu wymogów egzaminacyjnych (w poszczególnych tematykach) na stopnie egzaminem objęte,
- standaryzacja warunków koniecznych do przeprowadzenia egzaminu (w tym dookreślenie typu sprzętu wykorzystywanego na egzaminach i jego wyposażenia),
- określenie zakresu wymaganych staży na poszczególne stopnie żeglarskie i motorowodne,
- uzgodnienie systemu nowych stopni żeglarskich i motorowodnych,
- uzgodnienie systemu wymiany starych dokumentów (patentów i licencji) na nowe.

Punktem wyjścia okazał się być nie projekt rozporządzenia z 7.12.2012, a wcześniejszy akt prawny, którego ważność wygasła 15 października ubiegłego roku. Obowiązywała zasada określona przez ministerstwo, że nowelizując przepisy należy je uprościć, a nie zaostrzyć. Czemu? Bo statystyki udostępnione każdemu z uczestników w materiałach konferencyjnych wyraźnie pokazały, że wypadkowość nie wzrosła, ale wręcz zmalała.



W trakcie dyskusji wiele spraw okazywało się być już uwzględnionymi wcześniej, na podstawie wysłanych do ministerstwa pism z uwagami do kolejnych projektów. Gospodarze – pracownicy obu ministerstw, okazali się być ludźmi młodymi, bardzo otwarcie nastawionymi do wszelkich uwag i argumentów – dawało się odczuć, że chcą napisać rozporządzenie, które zadowoli środowisko żeglarskie, a im samym nie przyniesie kłopotów.

Konferencja jako taka nie miała mocy sprawczej, więc nie można jednoznacznie wyrokować, jakie będą ostateczne zapisy nowego rozporządzenia. W tej chwili można jedynie przedstawić jej ustalenia, które dla urzędników będą bazą przy redakcji przyszłego dokumentu:

1. Brak obowiązku odbycia obligatoryjnego szkolenia przygotowującego do egzaminu na stopień żeglarski i motorowodny takim egzaminem objęty,
2. Podniesienie wieku wymaganego na pierwszy stopień żeglarski i motorowodny do 14 lat,
3. Obniżenie wieku na drugi stopień do 16 lat (to było rozważane, jednak nie jestem pewien ostatecznego wniosku),
4. Doprecyzowanie zakresów tematycznych poszczególnych egzaminów,
5. Metoda unifikacji egzaminów na całym obszarze kraju (m.in. było postulowane opublikowanie wszystkich pytań i zadań egzaminacyjnych na każdy ze stopni w BIP podmiotu egzaminującego),
6. Minima wymogów niezbędnych do przeprowadzenia egzaminów (typ i minimalna wielkość sprzętu, urządzenia do przeprowadzenia manewrów, wyposażenie nawigacyjne),
7. Postulat doprecyzowania definicji egzaminu i związanej z nim opłaty (do rozstrzygnięcia przez prawników ministerstwa),
8. Zniesienie obowiązku odbycia stazu na wodach płynowych dla pierwszego stopnia morskiego,
9. Liczba stopni żeglarskich, wymogi ich uzyskania oraz zakres uzyskiwanych uprawnień:
  - żeglarz jachtowy:
    - wymagany wiek 14 lat, własne oświadczenie "zdrowotne" lub takie

- oświadczenie rodziców/opiekunów dla niepełnoletnich, zdanie egzaminu;
  - uprawnienia:
    - prowadzenie jachtów żaglowych bez lub z pomocniczym napędem mechanicznym bez ograniczeń długości po wodach śródlądowych,
    - prowadzenie jachtów żaglowych bez lub z pomocniczym napędem mechanicznym do... 8,5 lub 12 metrów długości (nie pamiętam ostatecznego ustalenia) po morskich wodach wewnętrznych oraz po pozostałych w pasie 2 Mm od brzegu,
  - o sternik jachtowy:
    - wymagany wiek 16 lat (lub 18 lat - były dwie opcje), staż 200 h w 2 rejsach po wodach morskich (bez wymogu pływów), oświadczenie zdrowotne, oświadczenie rodziców/opiekunów dla niepełnoletnich, zdanie egzaminu;
    - uprawnienia:
      - prowadzenie jachtów żaglowych bez lub z pomocniczym napędem mechanicznym do LOA 24 m. po morzach zamkniętych
      - prowadzenie jachtów żaglowych bez lub z pomocniczym napędem mechanicznym do LOA 24 m. na pozostałych wodach morskich w pasie do 200 Mm od portu schronienia,
  - o kapitan jachtowy:
    - staż - ministerstwo ustali jego zakres na podstawie dotąd obowiązującego (w tym staż pływowy (liczby godzin nie pamiętam), jakiś wymóg wielkości jachtu, jakiś wymóg stażu jako prowadzący),
    - uprawnienia - prowadzenie jachtów żaglowych bez lub z pomocniczym napędem mechanicznym bez ograniczeń (niektórzy mają wątpliwość, czy na pewno bez ograniczeń, czy tylko do 24 metrów) na wszystkich wodach morskich bez ograniczeń.
10. Liczba stopni i licencji motorowodnych, wymogi ich uzyskania oraz zakres uzyskiwanych uprawnień:
- o padła propozycja dwóch stopni śródlądowych, z których pierwszy miałby pozwalać na pływanie jednostkami do 75 kW i można by go było uzyskać od wieku 14 (lub 16 lat). Chodzi tu o odsianie dostępności dla młodzieży skuterów, z których chyba wszystkie mają moc powyżej 75 kW (tak przynajmniej wynikało z dyskusji). Drugi stopień byłby dostępny od wieku 18 lat i pozwalał na pływanie na śródlądziu wszystkim bez ograniczeń.
  - o dwa stopnie morskie analogicznie jak u żeglarzy,
  - o licencja na holowanie - trudny do oceny wynik ostrej dyskusji (wewnątrz środowiska motorowodnego); możliwe, że w miejsce obligatoryjnej licencji pojawi się nieobligatoryjny certyfikat kompetencji,
11. Ustalenie szczegółowych zasad wymiany starych patentów (wydanych po roku 1985 lub aż 1970) na nowe (w opracowaniu).
12. Określenie zawartości nowych patentów (m.in. zniesienie logotypów związków sportowych z państwowego dokumentu).

Poprawiona wersja projektu rozporządzenia ma się pojawić w BIP ministerstwa jeszcze przed najbliższymi targami Wiatr i Woda w Warszawie. Nie przewiduje się już dalszych konsultacji, a jedynie ścieżkę legislacyjną niezbędną do szybkiego podpisania dokumentu.

Jako suplement, tekst Andrzeja Coloneła Remiszewskiego, napisany tuż po zakończeniu konferencji (śledzonej przez niego w internecie) na [forum.zegluj.net](http://forum.zegluj.net):

Ustawa o żegludze śródlądowej zostawiła "gorący kartofel" rozporządzenia o stopniach Ministerstwu Sportu.

Przez dwa lata ministerstwo rodziło z trudem koncepcje rozporządzenia. Na początek, trzymając się "tradycji" i być może podpierając "nowatorskimi" pomysłami HALSU ogłaszali pomysły rodem z poprzedniej epoki.

Za każdym razem budziło to protesty, negatywne opinie ale one nie przynosiły skutku. Po projekcie puszczone w obieg jesienią odezwał się gromko Podsekretarz Stanu w Kancelarii Premiera Tuska Adam Jasser. Po raz pierwszy, nie w naszych stanowiskach, tylko w dokumencie rangi ministerialnej, znalazły się sformułowania o potrzebie udowodnienia względów bezpieczeństwa przy nakładaniu ograniczeń. Pojawiło się też żądanie obywatela-żeglarza udzielenia informacji publicznej, czy ministerstwo ma dane pozwalające stwierdzić zagrożenia w żeglarstwie. Nie miało!

7 grudnia 2012 Ministerstwo ogłosiło projekt radykalnie różny od poprzednich, jawnie uzasadniając go w poprawny metodologicznie sposób. Został on przyjęty pozytywnie przez środowiska „wolnościowe” i skrajnie negatywnie przez kilka organizacji o długoletniej tradycji.

I wtedy stało się coś bardzo ważnego. Dyskusja, która wybuchła na forach (głównie na żegluj.net) zaowocowała znaczną ilością wystąpień i opinii wysyłanych do Ministerstwa nie tylko przez kluby i organizacje ale i przez pojedynczych obywateli-żeglarzy. Skutkiem tego stało się zwołanie przez Ministerstwo konferencji uzgodnieniowej, bez której urząd był narażony na protesty z jednej albo z drugiej strony sporu. Konferencja miała też dostarczyć urzędnikom więcej informacji o uwarunkowaniach.

Na to zaproszenie zareagowały oczywiście oficjalnie występujące organizacje ale zareagowali też indywidualni żeglarze. Zgłoszenia zainteresowania napływały do Ministerstwa bez przerwy. Udało się dokonać konfederacji NASZYCH, uzgodnić priorytety, przejść do porządku nad różnicami i wystąpić wspólnie. Kosztowało to dziesiątki wymienionych maili, sporo uzgodnień, zresztą nie wszyscy zapraszani do tańca zaproszenie przyjęli, a pojawili się inni, którzy identyfikowali się z zasadniczą ideą. I to jest największy sukces! Ludzie i organizacje z różnych krańców Polski, o zróżnicowanych poglądach i pomysłach umieli uzgodnić współdziałanie.

Okazało się to piekielnie skuteczne, tak skuteczne, że przedstawiciele kontratakującego imperium byli chwilami zagubieni. Warto tę lekcję pamiętać. Stało się jeszcze coś. Okazało się, że wbrew temu, co popularnie twierdzi się w Polsce, co padało także w dyskusjach na forum, urzędnicy to też ludzie. Ludzie, którzy chcą wykonać swoją pracę dobrze i którym trzeba w tym pomóc, zamiast wieszać na nich psy a priori. Potwierdził to udział przedstawicielki Ministerstwa Transportu, na której owe psy wieszano kilka lat temu za próbę normalizacji koloru okładek dziennika jachtowego. Na szczęście oprócz napaści pojawiła się wtedy propozycja współpracy polegającej na dostarczeniu na biurko Pani Dyrektora informacji, wiedzy umożliwiającej urealnienie jej podejścia do formalnych wymogów w żeglarstwie. I tę lekcję warto pamiętać.

Czy możemy być zadowoleni z rezultatu? Z przebiegu zdarzeń bezwzględnie tak. Zaistniały jak najbardziej pozytywne mechanizmy demokratycznego wypracowywania decyzji i współpracy wielu z wieloma. A skutek? To okaże się, gdy Ministerstwo przełoży wiedzę zdobyta 6 lutego na konkretne zapisy. Dziś wydaje się, że będą to zapisy o niebo lepsze niż te, co wygasły w październiku ubiegłego roku i niż te, które proponowano w poprzednich kilkunastu miesiącach. Być może nieco gorsze, niż w projekcie z 7 grudnia ale padało wyżej magiczne słowo kompromis. Krytycy, którzy tam nie byli, powinni pamiętać, że to nie jest tak: „Zawrzyjmy kompromis – ja mam rację”, to zawsze jest spotkanie pomiędzy!

Już widać jakie słabości mogą się pojawić w przyszłym rozporządzeniu ale prawdopodobnie będzie ono krokiem we właściwą stronę. I nawet, jeśli niewielkim, niezadowolającym, to bezcenne jest jedno: nabyta umiejętność mobilizacji obywatelskiej i wspólnej walki.

No i już na koniec: Wiele zmian w prawie wymaga zmian ustawowych. Mogę zapewnić Forowiczów, w tym członków organizacji wolnościowych, że przyjdzie czas na zabiegi i o to. Ale o konkretach przyszłych działań możemy mówić po przejściu fali wydawania rozporządzeń wykonawczych do obu ustaw, zapewne po najbliższym sezonie.

Wypada podziękować wielu:

Pracownikom Ministerstwa Sportu i Turystyki kierowanego przez Panią Joannę Muchę,  
Wspierającym ich pracownikom Centrum Legislacyjnego Rządu oraz Ministerstwa Transportu,  
Budownictwa i Gospodarki Morskiej,

Panu Ministrowi Adamowi Jasserowi,

Naszym partnerom w sporze - przedstawicielom organizacji „starego porządku”, którzy zmusili nas do samoorganizacji,

Działaczom organizacji wolnościowych, którzy poświęcili mnóstwo wysiłku na sformułowanie opinii i stanowisk pisemnych i stworzenie konfederacji,

Obywatelom-żeglarzom, którzy poświęcając prywatny czas i pieniądze postanowili wesprzeć działaczy,

Wszystkim, którzy wzięli udział w publicznej dyskusji, dostarczyli argumentów ZA i PRZECIW, którzy poszerzyli naszą wiedzę, którzy dodali nam sił!