

Zmiany w Systemie Stopni Żeglarskich - Nowości prawne

Nadesłany przez:

Przesłany: : 20.12.2005, 21:00:00

Jak wiecie przyspieszenia nabierają prace nad zmianami stopni żeglarskich. Prezentuję Wam obszerną monografię patentów żeglarskich - z bogatym tłem historycznym oraz szczegółowym opisem bieżącej sytuacji. Proszę przeczytać wnikliwie. Przedyskutujcie problem w Waszych środowiskach i zespołach instruktorskich. Proszę o liczne komentarze.

Patenty Żeglarskie - Wczoraj i Dziś. Okres II RP

W II Rzeczypospolitej od początku odzyskania niepodległości (a nawet przed) niezależnie w różnych regionach kraju (i poza granicami w emigracyjnych skupiskach Polaków) rozwijały się harcerskie drużyny, które do swojego programu wprowadziły żeglarstwo wioślarstwo i harce wodne. Harcerskie drużyny wodniackie skupiały wówczas głównie młodzież powyżej 16 roku życia. Niezależnie w poszczególnych drużynach powstawały indywidualne programy wychowawcze i systemy szkoleniowe.

Próbę ujednolicenia harcerskiego ruchu wodniackiego podjęto w 1928 roku po I Konferencji Żeglarskiej. Następnie w 1930r. powołano przy Wydziale Wychowania Fizycznego Główniej Kwatery Harcerzy referat, a później Kierownictwo Harcerskich Drużyn Wodnych. Na efekty prac nie trzeba było długo czekać. Już w 1932 roku wprowadzono „harcerskie stopnie żeglarskie morskie i rzeczne” zatwierdzone przez ówczesne Ministerstwo Przemysłu i Handlu. Jak widać w okresie międzywojennym harcerstwo odgrywało rolę pionierską. Inne organizacje, jachtkluby jak i, powołany później, PZŻ obficie czerpały z naszego dorobku: myśli harcerskiej-żeglarskiej, z metod wychowawczych i szkoleniowych, podręczników i pomocy dydaktycznych oraz praktycznych doświadczeń na morzu i śródlądziu.

Polski Związek Żeglarski został powołany naprędce w maju 1924r., jako narodowa federacja sportowa w dyscyplinie żeglarstwo, po to by spełnić warunki formalne udziału naszej reprezentacji na letniej Olimpiadzie w Paryżu w 1924 roku. Dopiero z czasem PZŻ zaczął podejmować inne działania i funkcje związane z upowszechnianiem i standaryzacją systemu szkolenia żeglarskiego. Z czasem przejęto zdobycze ZHP - przekształcając harcerski system stopni żeglarskich w system powszechny.

Ostatnie stopnie przedwojenne wyglądały następująco:

(wykaz osób posiadających poszczególne stopnie był podany rozkazem Naczelnika Harcerzy L.7 z dnia 10 marca 1939r. [W.U. Nr3/39])

Ustala się stopnie harcerskie

- kajakarz i żeglarz

Przyjmuje się żeglarskie stopnie sportowe PZŻ:

- żeglarz morski
- sternik jachtowy żeglugi śródlądowej
- sternik jachtowy żeglugi morskiej
- kapitan jachtowy żeglugi morskiej

i stopnie instruktorskie:

- instruktor sternik jachtowy żeglugi śródlądowej
- instruktor sternik jachtowy żeglugi morskiej

- instruktor kapitan jachtowy żegluga morskiej

Z tego wynika, iż żeglarz tam był wręcz stopniem „klubowym” (wewnętrznym ZHP) a stopnie PZŻ zaczynały się od sternika. Prawdopodobnie obowiązywały one po wojnie do likwidacji PZŻ i utworzenia w to miejsce sekcji żeglarskiej GKKFiT. Jeszcze w 1948r. w harcerskich drużynach żeglarskich były nadawane kolejno stopienie: kajakarza, wioślarza, żeglarza. Gdzie stopień żeglarza „uprawnia do samodzielnego prowadzenia łodzi żaglowej do 8 m² pod proporcem harcerskim po wodach wskazanych przez drużynowego”

Patenty w PRL

Dnia 15 stycznia 1951 roku został zatwierdzony przez GKKFiT regulamin sportowych stopni żeglarskich. Stopnie były następujące:

1. żeglarz uprawnienia:
 - Pełnienie na jachcie funkcji wykwalifikowanej załogi
 - Prowadzenie pod nadzorem instruktora (na jego odpowiedzialność) jachtu do 10m² żagla
 Wymagania:
 - Wiek 10 lat
 - Umiejętność pływania w zakresie karty pływackiej
2. sternik III klasy uprawnienia:
 - Pełnienie na jachcie funkcji wykwalifikowanej załogi
 - Prowadzenie pod nadzorem instruktora (na jego odpowiedzialność) jachtu do 10m² żagla
 Wymagania:
 - Wiek 12 lat
 - Umiejętność pływania w zakresie karty pływackiej
3. sternik II klasy uprawnienia:
 - Prowadzenie jachtów po wodach śródlądowych bez ograniczeń.
 Wymagania:
 - Wiek 16 lat
 - Posiadanie stopnia sternika III klasy.
 - Przeszkolenie jachcie powyżej 25m² żagla.
 - Staż śródlądowy w rejsach pow. 24 godzin o długości łącznej powyżej 300 km.
4. sternik I klasy prowadzenie jachtu do 60m² żagla na wodach osłoniętych.
5. kapitan II klasy prowadzenie jachtu do 60m² żagla na wodach przybrzeżnych
6. kapitan I klasy prowadzenie jachtów po wodach morskich bez ograniczeń.

W tym czasie systemowe organicznie wieku harcerzy do 14 roku życia (a finalnie rozwiązanie ZHP w 1949r.) było zabójcze dla drużyn sekcjonalnościowych działających wcześniej praktycznie tylko z młodzieżą ponadgimnazjalną, pracującą i akademicką. Drużyny wodne, które przetrwały „przeniosły się” do Ligi Morskiej (później również rozwiązywanej w 1953r.), a następnie do Ligi Przyjaciół Żołnierza. W tym czasie próby pracy z metodyką harcerską spotykały się z represjami władz. Tak aż do 1956 roku kiedy to na Zjeździe Łódzkim reaktywowano ZHP.

W roku 1956 został powołany Polski związek żeglarski I już od stycznia 1957 została wprowadzony nowy regulamin stopni żeglarskich. Wprowadzono 4 stopnie:

1. żeglarz – uprawnienia do pełnienia funkcji kwalifikowanej załogi na jachtach bez ograniczeń,
2. sternik jachtowy mógł prowadzić wszystko co pływa po śródlądziu,
3. sternik morski wody wewnętrzne do 80m² żagla i oficer w rejsach morskich,
4. kapitan jachtowy , uprawniony do prowadzenia jachtów morskich bez ograniczeń.

Oczywiście zweryfikowano stopnie poprzednie z zaokrągleniem w górę:

- Kapitanowie I i II klasy otrzymywali stopień kapitana

- Sternik I klasy otrzymywał stopień sternika morskiego
- Sternik II i III klasy otrzymywał stopień sternika jachtowego
- Żeglarz otrzymywał żeglarza.

Jednakże w rejsach poza Bałtykiem na jachcie musiało być 2 kapitanów, a na jachtach mających więcej niż 11 koi - 3 kapitanów. To znaczy ten stopień musiał mieć również zastępca kapitana i I oficer. Do prowadzenia rejsów zagranicznych kapitan nabywał uprawnień dopiero po przeprowadzeniu 2 rejsów krajowych.

Koniec lat 50tych to dynamiczne odbudowywania się drużyn wodnych ZHP, ale i struktur lokalnych (retmani w hufcach) regionalnych (piloci chorągwi) i centralnych (w 1957 Wydział Wychowania Morskiego przy GK ZHP, w 1959 CWM GK ZHP w Gdyni). W 1959r. powołano Społeczny Komitet Budowy Floty Harcerskiej z ministrem żeglugi Stanisławem Darskim na czele. W 1961 w pierwszy rejs wyszedł ZAWISZA CZARNY II.

W efekcie tych działań w latach 60tych łącznie około 8 tysięcy harcerki i harcerzy zdobyło patenty żeglarskie. Ponad to w ZHP dla najmłodszych funkcjonuje pierwszy wewnętrzny stopień wioślarza, którego zdobycie poprzedza żeglarza.

Ponieważ jachtów morskich przybywało a kapitanów nie aż tak szybko, zaczęto zmieniać przepisy i dokładając stopni pośrodku. Najpierw w roku 1962 lub 3 wprowadzono między sternikiem morskim a kapitanem stopień sternika morskiego z poszerzonymi uprawnieniami, który mógł prowadzić rejsy krajowe i pełnić wszystkie funkcje oficerskie. Również te, które zaserwowano wcześniej dla kapitanów.

I tak w roku 1969 został uchwalony nowy regulamin stopni

1. żeglarz - uprawnienia do pełnienia funkcji kwalifikowanej załogi na jachtach bez ograniczeń i prowadzenie w porze dziennej jachtu do 15m² żagla pod nadzorem.
2. sternik jachtowy - wszystko co pływa po śródlądziu i po morskich wodach wewnętrznych w porze dziennej jachtów niezatapialnych do 20m² żagla.
3. sternik jachtowy p.u. - po odbyciu stażu 500 Mm nabywał uprawnień do prowadzenia jachtów po wodach wewnętrznych do 30m² żagla i pełnienia funkcji II i III oficera w rejsach, które prowadzić mógł kapitan żeglugi bałtyckiej.
4. sternik morski - wody wewnętrzne do 80m² żagla i oficer w rejsach morskich bez ograniczeń
5. jachtowy kapitan żeglugi bałtyckiej (to morski p.u. z 1962) Prowadzenie jachtów do 100m² żagla w rejsach krajowych (bez zachodzenia do obcych portów).
6. jachtowy kapitan żeglugi wielkiej - prowadzenie jachtów do 21m długości po pokładzie
7. Aby uzyskać uprawnienia na żaglowce powyżej 21m (tzw. „mamuty”) j.kpt.ż.w. musiał przejść staż na takich żaglowcach jako oficer, więc był to praktycznie dodatkowy stopień.

Tak powstała ostatnia siedmio stopniowa drabinka, regulamin był restrykcyjny, ale spójny i jedno w nim wynikało z drugiego. Pierwszy stopień - żeglarza- robiło się w wieku lat 10 przeważnie w klubach regatowych, ale nie tylko. Już zawodnik startujący w regatach w klasie Cadet musiał się tym stopniem legitymować. Dotarcie do j.kpt.ż.w. zajmowało całe lata staży i egzaminów (jak mówią moi znajomi kapitanowie z Klubu Żeglarskiego Politechniki Łódzkiej trudniejszych od ich egzaminów magisterskich przewodów doktorskich razem wziętych).

Na odpowiedź instruktorów harcerski drużyn wodnych nie trzeba było długo czekać. W 1970 roku z inicjatywy Zespołu Pilota Chorągwi Gdańskiej ZHP w współpracy ze zespołami warszawskim, mazowieckim, i śląskim powstały programy zdobywania stopni żeglarza i sternika jachtowego w oparciu o system (cykl) sprawności harcerskich zakończony egzaminem w formie biegu/rejsu harcerskiego. Ponadto prawo nadawania żeglarza jachtowego uzyskiwały bezpośrednio zespoły pilota chorągwi ZHP. Odbywało się to na podstawie zeszytów kart prób na sprawności i karty biegu (egzaminu). Instruktorzy harcerscy nie pobierali opłat egzaminacyjnych - harcerz pokrywał jedynie koszt wystawienia druku patentu (25zł). Czyli można powiedzieć, że w tym czasie żeglarz również był

stopniem de facto „klubowym”.

W latach siedemdziesiątych, „gierkowska propaganda sukcesu” rozwijająca kraj za zagraniczne kredyty (spłacane do dziś) spowodowała, iż społeczeństwo polskie stało się nieco zamożniejsze. Marzeniem „Kowalskiego” już było nie tylko własne M3, ale „samochód Kowalskiego” (Maluch). A także „jacht Kowalskiego” (Foka). I faktycznie było coraz więcej jachtów prywatnych. Podnosiły się głosy: dlaczego właściciel, po to by poprowadzić własnego Ramblera czy Oriona musi zdawać egzamin na DeZecie. Był to już pierwszy sygnał o potrzebie innego traktowania właścicieli/armatorów od reszty żeglujących na jachtach klubowych i czarterowanych.

Odpowiedź na te głosy była kosmetyczna - Zarządzenie Prezesa GKKFiS z 1981 i później z 1985r.

- Istotną zmianą w zakresie uprawnień w „siedmiostopniowej” drabince było nadanie żeglarzowi jachtowemu uprawnień do prowadzenia jachtu do 15m² żagla a po ukończeniu 16 lat 20m² żagla po wodach śródlądowych i akwenach treningowych. Natomiast nie podwyższono limitu wieku, od którego można przystępować do egzaminu - pozostał 10 rok życia.
- Z praktycznych zmian wprowadzonych jeszcze w latach 80tych. zamieniono sposób zaliczania staży morskich z ilości przeżeglowanych Mil morskich na ekwiwalentne ilości godzin spędzonych w morzu. Było to spełnienie zdroworozsądkowego postulatu wpływającego na bezpieczeństwo żeglugi. Ponieważ polscy żeglarze, gdy już „wyrwali się” na morze „tłukli mile” pędząc na pełnym ożaglowaniu niezależnie od warunków pogodowych [dokoła Bałtyku bez zawijania do zagranicznych portów, bo nie wolno było]. Można powiedzieć, że system godzinowy nieco spowolnił żeglugę 😊
- I tak na przykład sternik - by uzyskać p.u. aby móc prowadzić jachty o powierzchni 40m² żagla po wybranych, krajowych, morskich wodach wewnętrznych i terytorialnych (P-12) musiał wykazać się stażem 200h żeglugi. Osobną sprawą było zarządzenie które „wybierało” te wody.

Ta, co prawda, kosmetyczna zmiana - czyniąc z patentu żeglarza już poważne samodzielnie „prawo jazdy” na małe jachty śródlądowe - spowodowała cofnięcie klubom (pojedynczym zespołom pilota) prawa nadawania patentu na rzecz okręgowych związków żeglarskich. Niemniej jednak do końca obowiązywania tego systemu (czyli do 1997r) Centrum Wychowania Morskiego GK ZHP w Gdyni posiadając status centralnego ośrodka szkolenia żeglarskiego miało prawo nadawania patentów na prawach OZZ'tu do stopnia jachtowego sternika morskiego włącznie. Dzięki temu instruktorzy CWM mogli obsługiwać kursy i egzaminy również w innych ośrodkach harcerskich na terenie całego kraju.

Patenty Żeglarskie w III RP

Po 1989 roku po zmianie ustroju politycznego, jak lód topniały ograniczenia wolności obywatelskich i gospodarczych w kolejnych obszarach życia. Niestety żeglarstwo nie było obszarem priorytetowym liberalizacja: redukcja ilości stopni, wymagań i ograniczania w przekraczaniu granic państwowych przyszła dopiero w 1997 wraz z rozporządzeniem podpisanym przez premiera Włodzimierza Cimoszewicza.

Jest to system, którego obowiązywanie kończy przejęta w tym roku zmiana do ustawy o kulturze fizycznej. Wszyscy pewnie pamiętają, nie mniej krótko przypomnę zasady:

1. żeglarz jachtowy – został mechanicznie (z zachowaniem starej nazwy) awansowany na prawdziwego skippera śródlądowego mogącego prowadzić wszystkie jachty po śródlądziu. Zdobyć ten patent może każdy po skończeniu 12 roku życia i ukończeniu kursu żeglarskiego.
2. sternik jachtowy – zwiększono zasięg do P-20 czyli pasa 20Mm od brzegu na jachtach do 40m² żagla. Początkowo w projekcie wychodzącym z PZZ był zapis, że P-20 lecz tylko w rejsach krajowych. Później ktoś już w kancelarii premiera (na fali otwierania granic) wykreślił „rejsy krajowe” czyniąc ze sternika prawdziwego skippera przybrzeżnego, który teoretycznie

może opłynąć cała Eurazję – byle „nisko i powoli” 😊. Zniesione za to zostało późniejsze poszerzanie uprawnień, staż 200h w morzu trzeba wypływać przed przystąpieniem do egzaminu.

3. jachtowy sternik morski – może samodzielnie żeglować po wszystkich morzach i oceanach na jachtach nie większych niż Jotki i Opale czyli do 80m² żagla. Tym systemem morski stał się małym kapitanem. Aby przystąpić do egzaminów należy mieć staż przynajmniej 600h w tym „pływy” i „kapitańskie”.
4. kapitan jachtowy – z jachtów żaglowych może prowadzić wszystkie i wszędzie.

Niestety w nowym systemie żadna z jednostek ZHP, nawet CWM, nie posiada prawa do samodzielnego nadawania patentów. W związku z tym w 1998 roku ówczesny komendant CWM Waldemar Mieczkowski wraz z kierowniczką harcerskich drużyn wodnych Grażyną Widerą wystąpili do PZŻ z inicjatywą powołania Harcerskiego Okręgowego Związku Żeglarskiego. Klubami HOZZ miały być poszczególne zespoły pilota chorągwi, a zarządem Kierownictwo Harcerskich Drużyn Wodnych GK ZHP. Niestety ze „względów formalnych” wniosek został oddalony przez Stanisława Tołwińskiego z PZŻ.

Tym niemniej, do dziś udział ZHP w „rynku szkoleniowym” pozostaje duży. Rok rocznie w ciągu każdego sezonu kilka tysięcy osób bierze udział w kursach żeglarskich organizowanych przez harcerskie ośrodki wodne i morskie oraz odbywa staże na harcerskich jachtach i w rejsach organizowanych przez jednostki ZHP. Ponadto aktualnie w ZHP przez cały rok działa 200 drużyn harcerskich specjalności wodnej i żeglarskiej na stałe skupiających 4 000 członków! To dla nich są tworzone i rozwijane regionalne programy wychowania wodnego i morskiego (jak np. AMAR – Akcja Małych Akwenów i Rzek w Chorągwi Śląskiej ZHP, czy MIMO – Minimum Morskie w Chorągwi Gdańskiej ZHP).

W wielu środowiskach harcerze w wieku 11-14 lat mogą zdobywać pierwszy wewnętrzny stopień wioślarza (jungi) przygotowujący do zdobycia żeglarza w kolejnym sezonie. W roku 2000 Zespół Pilota Chorągwi Śląskiej ZHP (zresztą w porozumieniu z instruktorami ZHR, skupionymi wokół HOW w Wiśle Wielkiej) bazując na doświadczeniach z lat 70tych, w oparciu o wymogi z 1997r. opracował programy zdobywania stopnia żeglarza i sternika jachtowego metodą harcerską - czyli poprzez cykle odpowiednich sprawności harcerskich.

Sytuacja u progu „czwartej” RP

Od końca lat 90tych w naszym kraju dokonuje się dynamiczna wymiana floty śródlądowej i stale przybywa prywatnych jachtów. Jest to efekt sukcesu gospodarczego Polski, ale również radykalnej liberalizacji pierwszego, śródlądowego stopnia żeglarskiego oraz dotychczasowego braku utrudnień związany z nieobowiązkową rejestracją i przeglądami technicznymi jachtów śródlądowych. W efekcie rosnące środowisko prywatnych armatorów coraz częściej mówi o potrzebie rozdziału pomiędzy żeglarstwem armatorsko-rodzinnym, a żeglarstwem komercyjnym i klubowym. W domyśle chodzi im o zniesienie obowiązkowych patentów dla armatorów własnych jachtów żeglujących rodzinie. Natomiast w 2001 roku MEN wybiera inną drogę. Wprowadzając rozporządzenie o kadrach kultury fizycznej minister dokonał rozdziału na „amatorów” i „zawodowców” uznając, że jedni i drudzy muszą posiadać odpowiednie „prawo jazdy” - patent żeglarski. Za to wszyscy żeglujący z „obcymi” - czyli „zawodowcy” muszą dodatkowo posiadać uprawnienia instruktorskie. W sierpniu 2005 roku parlament uchwalając ustawę o sporcie kwalifikowanym podtrzymał ten podział uznając jedynie, że szkoleniowcami mogą być posiadacze patentów instruktorskich PZŻ, a nie jedynie absolwenci kursów AWF.

W kwietniu 2005r. weszła w życie ustawa o zmianie ustawy o kulturze fizycznej, w efekcie czego w listopadzie zakończyło się obowiązywanie systemu stopni żeglarskich ogłoszonych w rozporządzeniu RM z 1997r. W odpowiedzi na zaistniałą potrzebę, jeszcze przed sezonem Główna Komisja Szkolenia PZŻ przystąpiła do opracowywania społecznego projektu nowego rozporządzania wykonawczego. Od samego początku prac szeroko konsultowanego społecznie – kolejne projekty były publikowane u nas

w serwisie internetowym WODNIACY.zhp.org.pl jak i na portalu Sail-ho. Redakcja serwisu starała się na bieżąco odsyłać uwagi do członków GKSz. Uważam, że GKSz, od początku prac, przyjęła apriorycznie wiele słusznych założeń:

1. Podniesienie dolnej granicy wieku zdobywania żeglarskiego „prawa jazdy” z 12 na 16 lat.
 - Jest to dobre założenie ponieważ dzieci w wieku 12-16 w dużym stopniu nie mają jeszcze predyspozycji psychicznych do przyjmowania odpowiedzialności za załogę i jacht,
 - Ponadto z pedagogicznego punktu widzenia program kursu 100h praktyki i 30h teorii realizowany w przeciągu 2 tygodni (w praktyce kursów komercyjnych) czy nawet w przeciągu 3 tygodni (w praktyce obozów harcerskich) jest zbyt intensywną dawką wiedzy i umiejętności dla dzieci w wieku 12-16,
 - Problemem jest też formalny brak odpowiedzialności prawnej w wieku 12-16 za pełnione czyny, i wynikające z tego faktu postulat zawarty rezolucji nr 40 ECE ONZ, by ICC (międzynarodowy certyfikat kompetencji) nadawany był dopiero po 16 roku życia.
2. Wpisanie definicji „pływać pod nadzorem” do przepisów państwowych.
 - Jest dla nas bardzo ważne ponieważ nabywanie umiejętności pracy w grupie, samodzielności, umiejętności podejmowania decyzji i odpowiedzialności za nie jest najważniejszym efektem wychowawczym, jaki płynie z uprawiania żeglarstwa w harcerstwie. A możliwy jest tylko podczas samodzielnego „harcowania na wodzie” pod czujnym okiem instruktora z kei lub z drugiej łodzi.
 - Formalne usankcjonowanie „pływać pod nadzorem” zwiększy komfort prawny naszych instruktorów.
3. Umocowanie Instruktorów PZŻ - jako prawomocnych do szkolenia i egzaminowania na patenty żeglarskie.
 - Jest to niezwykle ważny postulat by móc stale doskonalić program szkolenia i sposób egzaminowania. By reagować na nowości w technice żeglarskiej oraz wdrażać nowinki dydaktyczne. Pozytywnym przykładem są instruktorzy PZNarciarstwa, którzy by utrzymać prawo do szkolenia raz na 2 lata mają kurs unifikacyjny, na którym zapoznają się z nowinkami sprzętowymi w wynikającymi z nich najnowszymi technikami jazdy, a w szczególności nauki technik jazdy.
4. Rozszerzenie akwenu pływać z P-20 na morza zamknięte oraz zwiększenie limitu wielkości jachtu do 42 stóp (13m) dla posiadaczy pierwszego stopnia morskiego.
 - Praktyka ostatnich lat pokazuje, że posiadacze pierwszego stopnia morskiego – sternika jachtowego z powodzeniem czarterują i prowadzą w Chorwacji i Grecji jachty trzydziestoparo, a nawet 40 stopowe (przekraczające ich obecne uprawnienia).
 - Sternicy jachtowi również z przekroczeniem aktualnych uprawnień żeglują na Bornholm przekraczając granice 20Mm od najbliższego brzegu. Trzeba tu nadmienić, że przy obecnych urządzeniach nawigacyjnych i łącznościowych, żegluga w strefie przybrzeżnej – w pasie mielizn, stref rozgraniczania ruchu, wejść do portów jest o wiele bardziej niebezpieczna od żeglugi po otwartym morzu.
 - Zatem teza GKSz wpisująca obecną, jak widać powszechną praktykę do prawa jest dobrym krokiem zbliżającym przepisy do życia.
5. Połączenie stopni jachtowego sternika morskiego i kapitana jachtowego w jeden.
 - Program szkolenia jest identyczny. Zakres egzaminów na kapitana jest prostszy niż na morskiego ponieważ nie zawiera manewrówki ani egzaminów częściowych, a jedynie egzamin pisemny z pracy na mapie i egzamin komisyjny-końcowy.
 - Istotną różnicą jest staż, który w obecnych przepisach czyni kapitana de facto j.st.m p.u.
 - Kolejną sprawą jest górne ograniczenie dla kapitanów statków rekreacyjnych do 24m długości całkowitej wynikające z konwencji międzynarodowych. Zmusi ono naszych kapitanów do zdobywania zawodowego patentu w Urzędzie Morskim do prowadzenia dużych żaglowców LOA>24m.
 - Wobec powyższego teza GKSz, by połączyć ostatnie stopnie w jeden stopień

kapitański „amatorski” do LOA=24m. jest dobra.

6. Zmiana nazwy patentu - żeglarza jachtowego na śródlądowego sternika jachtowego.
 - W przeszłości żeglarz był wykwalifikowanym członkiem załogi z czasem jego uprawnienia rosły, tak aż żeglarz stał się sternikiem 😊
 - Wobec tego pomysł GKSz, by usunąć zaistniały lapsus historyczno-słowny, jest dobry. Zwłaszcza że swoją terminologią nawiązuje do tradycji przedwojennych.
7. Wprowadzenie wewnętrznych (nie wymienionych w rozporządzeniu) programów szkoleniowych dla dzieci w wieku 10-16 lat.
 - W ZHP w wielu środowiskach wciąż funkcjonuje zdobywanie stopnia wioślarza (jungi) poprzez cykl sprawności harcerskich. Wioślarz przygotowuje do zdobywania żeglarza w następnym sezonie. Wobec tego są to rozwiązania zgodne z naszą metodyką dla tej grupy wiekowej.
 - Kujawsko-Pomorski OZZ w oparciu o doświadczenia HOW w Funce zaproponował (dla 10-16latków) wdrożenie programu junga-kadet polegającego na zdobywaniu stopnia w oparciu o kartę umiejętności zaliczanych bezpośrednio przez przeszkolonego Instruktora PZZ.

2 grudnia 2005 odbyło się plenarne posiedzenie Zarządu PZZ na którym to:

- przedstawiciele OZZtów podważyli zasadność minimalnego wieku 16 lat - ponieważ 25% „rynku” wydanych patentów stanowi młodzież w wieku 12-16 lat.
- przedstawiciele nadzoru technicznego kwestionowali zasadność przyznanych limitów długości jachtów na poszczególne patenty szukając analogi w przepisach techniczny.
- przedstawiciele komisji morskiej kwestionowali łączenie stopni j.st.m. i kpt.j. w jeden utrzymując, że uda się zachować „zawodowy” charakter kapitana na duże jachty w porozumieniu z Urzędem Morskim uzupełniając program szkoleniowy o podstawowe zawodowe przeszkolenia morskie (GMDSS, ITR, bezpieczeństwo, P-Poż i medyczne).

Wobec powyższego, jako że podważono fundamentalne założenia systemu zaproponowanego przez Główną Komisję Szkolenia, Zarząd PZZ odebrał jej prawo dalszych konsultacji projektu w Ministerstwie Sportu. Powołano Specjalną Komisję Zarządu PZZ w skład której weszli przedstawiciele GKSz, ZNT i KM. Nowa komisja ma za zadanie stworzyć system oparty o przesłanki podniesione na Zarządzie – czyli utrzymanie pewnego status quo systemu z 1997r.

Po dwóch spotkaniach 11 i 18-XII Specjalnej Komisji, gdzie starły się przeciwstawne poglądy i interesy – udało się wypełnić skrupulatnie zalecenia Zarządu PZZ. Ustalenia komisji będą przekazane Prezydium Zarządu, jako OSTATECZNE stanowisko PZZ do MS. Uchwały w pracach komisji przyjmowano większością głosów. Choć oczywiście przy votum separatum przedstawicieli GKSz w sprawie systemu 4 stopni i obniżeniu wieku na pierwszy patent do 13 roku życia. Tu mała ciekawostka Komisja Śródlądowa (która nie miała swojego reprezentanta w Spec. Komisji) zajęła własne stanowisko popierające system 3 stopniowy i 16 rok życia na pierwszy stopień! Wracając – jest w ustaleniach kilka pozytywów:

- dobrowolny udział w kursie dla osób po 18 roku życia (obowiązkowy dla młodszych),
- rezygnacja ze stopni lodowych w rozporządzeniu – jako dobrowolnych wewnętrznych PZZ,
- podtrzymanie prawa do żeglugi plażowej P-2 na jachtach nie zatapialnych,
- zmiana nieżyciowego pojęcia żeglugi przybrzeżnej P-20 na troszkę swobodniejszą 50Mm od miejsca schronienia,
- podtrzymanie rozdziału na „amatorów” i „zawodowców” z zachowaniem zasady sam patent / właściwy patent + uprawnienia instruktorskie.

konkretnie wynegocjowane wewnątrz Spec. Komisji stopnie miałyby wyglądać następująco:

1. żeglarz jachtowy (Inland Skipper):

- po śródlądziu zgodnie z CEVNI do Lc
 - w żegludze plażowej P-2, jachty niezatapialne (cecha obliczana ze wzoru) do $Lc \leq 8m$
 - zdobywany od 13 roku życia (do 16 pod nadzorem)
 - obecni żeglarze jachtowi mogą wymienić patent na ż.j. od ręki
2. sternik jachtowy (Coastal Skipper):
- po śródlądziu zgodnie z CEVNI do Lc
 - po Morzach zamkniętych (Bałtyk Śródziemne Czarne) oraz po innych wodach morskich do 50Mm od miejsca schronienia, jachty do $Lc \leq 12m$ (39ft)
 - zdobywany przez żeglarzy jachtowych po 16 roku życia po 200h stażu.
 - obecni sternicy jachtowi mogą wymienić patent na st.j. od ręki
3. jachtowy sternik morski (Yacht Skipper):
- po śródlądziu zgodnie z CEVNI do Lc
 - po innych wodach morskich do 200Mm od miejsca schronienia, jachty do $Lc \leq 17m$ (55,7ft)
 - zdobywany przez sterników jachtowych po 18 roku życia po stażu
 - obecni jachtowi sternicy morscy mogą wymienić patent od razu na kapitana po 400h „kapitańskich” (w przeciwnym razie będą mieli ograniczony akwen)
4. kapitan jachtowy (Yacht Master):
- po śródlądziu zgodnie z CEVNI do Lc
 - po innych wodach morskich, jachty do $Lc \leq 24m$ (78,7ft) zgodnie z rezolucją UNECE nr 40
 - zdobywany przez jachtowych sterników morskich po stażu
 - kapitanowie wymieniają się na kapitanów
5. „mamuty” – uprawnienia na żaglowce powyżej $Lc > 24m$
- rozszerzenie zdobywane na podstawie kapitana PZŻ w Urzędzie Morskim
 - wymagany staż na żaglowcach pow. 24m
 - podstawowe przeszkolenie zawodowe zgodne z STCW 95 (P-poż, ITR, Odp. Społ., Pierwsza pomoc)

I co dalej? Co my na to?

Związek Harcerstwa Polskiego jest członkiem wpierającym PZŻ. Dlatego ZHP powinno skorzystać z przysługujących mu praw i zająć oficjalne stanowisko w sprawie nowych patentów żeglarskich. Na poziomie centralnym sprawy muszą być załatwiane bezpośrednio pomiędzy Zarządami obu organizacji. Wobec tego w Wydziale Specjalności GK zostałem osobiście upoważniony aby zebrać Wasze opinie i przygotować, pod względem merytorycznym, dla Głównej Kwatery ZHP propozycje jakichś działań w tej sprawie. Po naszych wielu wspólnych wodniackich rozmowach, po Waszych wypowiedziach na forum i w serwisie - uważam, iż:

- Mając na uwadze dobro harcerskich drużyn wodnych można stwierdzić, że im prostszy, im tańszy system uprawnień, za to bardziej praktyczny (mniej patentów = mniej egzaminów, a więcej staży) tym dla nas lepiej. Szybciej i taniej, szkółac swoje kadry, nasze drużyny zyskują większą samodzielność w realizacji ciekawego programu – dalekich wypraw i rejsów żeglarskich. Idealem byłby system 2 stopni: śródlądowy i morski. Równie pozytywnie oceniam system 3 stopni – 1 śródlądowy i 2 morskie, jako racjonalny i możliwy kompromis.
- Pozytywnie oceniam idee programu junga-kadet , jako lepiej dostosowanego do etapu rozwoju psychofizycznego 10-16latków, niż obecny program żeglarza jachtowego.
- Ponadto konieczność prawnego uregulowania spraw instruktorskich, jak i „pływać pod nadzorem” powoduje, że główne założenia systemu GKSz są bardziej korzystne dla harcerzy-wodniaków!

Czekam na dalsze Wasze uwagi i pomoc.

CZUWAJ!

phm. Wiktor Wróblewski
Pilot Harcerskich Drużyn Wodnych Chorągwi Łódzkiej ZHP
Redaktor Internetowego Serwisu Harcerzy Wodniaków WODNIACY.zhp.org.pl
jachtowy sternik morski, instruktor żeglarstwa PZŻ
przewodnik turystyki żeglarskiej PTTK

Bibliografia:

Zarządzenie Przewodniczącego GKKFiT z dnia 25 sierpnia 1969r. w sprawie sportowych stopni żegl. i motorowodnych. [M.P. 1969 nr 42 poz. 338]
Zarządzenie Przewodniczącego GKKFiT z dnia 27 sierpnia 1974r. zmieniające zarządzenie w sprawie sportowych stopni żeglarskich i motorowodnych. [M.P. 1974 nr 31 poz. 189]
Zarządzenie Przewodniczącego GKKFiS z dnia 8 stycznia 1981r. w sprawie stopni żeglarskich i motorowodnych. [M.P. 1981 nr 2 poz. 7]
Zarządzenie Przewodniczącego GKKFiS z dnia 31 lipca 1985r. w sprawie stopni żeglarskich i motorowodnych. [M.P. 1985 nr 29 poz. 201]
Zarządzenie Przewodniczącego Komitetu do Spraw Młodzieży i Kultury Fizycznej z dnia 9 maja 1989r. zmieniające zarządzenie w sprawie stopni żeglarskich i motorowodnych. [M.P. 1989 nr 15 poz. 113]
Ustawa z dnia 18 stycznia 1996 r. o kulturze fizycznej. [Dz.U. 1996 nr 25 poz. 113]
Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 12 września 1997r. w sprawie uprawiania żeglarstwa. [Dz.U. 1997 nr 112 poz. 729]
Ustawa z dnia 15 kwietnia 2005r. o zmianie ustawy o kulturze fizycznej oraz ustawy o żegludze śródlądowej [Dz.U. 2005 nr 85 poz. 726]
Ustawa z dnia 29 lipca 2005r. o sporcie kwalifikowanym [Dz.U. 2005 nr 155 poz. 1298]
Resolution UNECE No. 41 - Small Craft Used Exclusively for Pleasure Navigation [TRANS/SC.3/148]
Resolution UNECE No. 40 - International Certificate for Operators of Pleasure Craft [TRANS/SC.3/147]
Resolution UNECE No. 24 - European code for inland waterways CEVNI - Code Européen des Voies de Navigation Intérieure [TRANS/SC.3/115/Rev.2]
Historia Harcerstwa Polskiego, Wacław Błażejowski, HBW Warszawa 1935r.
Leksykon Harcerstwa, MAW Warszawa 1988
Podręcznik Drużynowego Drużyny Wodnej, IDW GK ZHP Warszawa 1971
Encyklopedia Żeglarstwa, PWN Warszawa 1996
[Sail-ho!](#) portal żeglarski 2001-2005
O stopniach..., kpt. Krzysztof Kwaśniewski [[www](#)]
forum.zhp.pl [[wodniacy - www](#)]