

Stopnie żeglarskie - jak stare, choć nowe... - Nowości prawne

Nadesłany przez:

Przesłany: : 28.09.2012, 23:10:00

W wrześniu 2012 roku Ministerstwo Sportu rozesłało, w ramach "wewnętrznych", wstępnych konsultacji projekt Rozporządzenia w sprawie Uprawiania Turystyki Wodnej. Zgodnie z obowiązującą Ustawą o Sporcie zmieniającą m.in. zapisy Ustawy o Żegludze Śródlądowej dokument ma zastąpić Rozporządzenie Ministra Sportu z dnia 9 czerwca 2006 r. w sprawie uprawiania żeglarstwa (Dz. U. z dnia 24 czerwca 2006 r. Nr 105 poz. 712), które wygasa z mocy ustawy w połowie października br.

Już sam fakt, że na kilkanaście dni przed ustawowym terminem nowy projekt nie jest udostępniony w BIP do konsultacji społecznych jest swoistym kuriozum. Należy pamiętać, że pierwotna jego wersja była przygotowana i dostępna w trakcie prac nad Ustawą o Sporcie, aby później trafić do zakładki "przerwany proces legislacyjny". Ok. 1,5 roku temu Ministerstwo rozesłało do różnych stowarzyszeń pismo z prośbą o przedstawienie stanowisk w rzeczonyj sprawie (otrzymując w odpowiedzi dość bogatą korespondencję) i na tym prace utknęły, aż do teraz.

Skutek, to panika na rynku szkoleń żeglarskich potęgowana faktem, że nowy dokument (wydający się być nieudolną kalką poprzedniego) w skutek zmiany kilku przecinków i wyrazów zaostża wymogi stażowe i egzaminacyjne oraz zawęża zakres uzyskiwanych uprawnień. Nie przewiduje też procedury wydawania wtórników wcześniejszych dokumentów o zakresie uprawnień odpowiednim do daty wydania oryginału, co w sytuacji zagubienia już posiadanego patentu może skutkować utratą wcześniej nabytych praw.

Jakie są wstępne odczucia po lekturze "projektu projektu" (zaznaczam, mimo przejścia drabinki stopni należę raczej do liberalnie nastawionych żeglarzy)?

1. Dokument NIE WYPEŁNIA ustawowego obowiązku określenia wymogów i procedur W KONTEKŚCIE BEZPIECZEŃSTWA ŻEGLUGI (tekst jednolity Ustawy o Żegludze Śródlądowej, art. 37a, pkt.15), co wręcz zaznaczono w uzasadnieniu do projektu (określenie różnic pomiędzy dotychczasową i proponowaną regulacją, pkt.2).
2. Regulacja utrzymuje większość wcześniejszych zapisów dotyczących konieczności odbycia szkolenia na poszczególne stopnie, wprowadzając wymóg szkolenia i egzaminu na stopień jachtowego sternika morskiego i jego odpowiednika motorowodnego. Oznacza to dotychczasowy brak samodzielnego odbycia edukacji wodnej (żeglarskiej lub motorowodnej) np. pod okiem doświadczonego żeglarza - członka rodziny - i eksternistycznego podejścia do egzaminu, zaś w kontekście braku uzasadnienia przywrócenia egzaminu na ww. stopnie oraz pozostawienia procedury uzyskiwania stopni kapitana opartej wyłącznie o staż morski jest to niezrozumiałe.
3. Dokument nadal nie precyzuje sposobu dokumentowania stażu morskiego - oznacza to, że w dalszym ciągu opinie negatywne z rejsów będą podstawą do zaliczenia stażu.
4. Dokument nie stawia wymogu odbycia stażu "skipperskiego/kapitańskiego" na stopień jachtowego sternika morskiego i jego motorowodny odpowiednik. Czyli tak jak dotąd człowiek, który przewiezie się wymaganą liczbę razy na wskazanych jachtach (nigdy nie sprawdzając swoich predyspozycji do kierowania ludźmi i podejmowania decyzji w warunkach "bojowych") będzie mógł liczyć na fart, przychyłność komisji egzaminacyjnej i ubiegać się o uprawnienia do prowadzenia kilkudziesięciotonowych jachtów.
5. Projekt zawęża obszar żeglugowo dostępny dla sterników jachtowych - z zapisów usunięto możliwość prowadzenia jachtów żaglowych po morzach zamkniętych bez ograniczeń, pozostawiając wymóg żeglowania wyłącznie w pasie 20 mil morskich od brzegu (czyli żeglugowo stosunkowo niebezpiecznym).

6. Regulacja zmienia zakres odbywania stażu na stopień kapitana (w praktyce wydłużając go dwukrotnie).

Tu należy się kilka słów wyjaśnienia: gdy w latach 2004-2006 pisaliśmy do Ministra Lipca własne wnioski do tworzonego rozporządzenia, zaznaczaliśmy, że staż morski powinien być liczony od pierwszego świadomego wyjścia na wodę (jeszcze przed nabyciem jakiegokolwiek certyfikatu kwalifikacji), a nie od egzaminu do egzaminu. Argumentowaliśmy, że właśnie dobra praktyka, to podstawa umiejętności żeglarza i fakt uzyskania kolejnego patentu ich nie przekreśla, że staż powinien jedynie stymulować (w odniesieniu do poszczególnych certyfikatów) odbycie rejsów w określonych warunkach i na różnych funkcjach.

W tamtym czasie ministerstwo przyjęło nasze argumenty połowicznie - staż podzielono na "przed sternikiem jachtowym i "po sterniku jachtowym" - praktyka na stopień kapitana musiała wynosić łącznie minimum 1400 godzin (200 + 1200). Aktualnie staż kapitański liczony od egzaminu na jachtowego sternika morskiego ma wynosić minimum 1200, co z pozostałymi daje łącznie ponad 2000 h.

7. Na koniec, projekt ustala minimalne wymagania egzaminacyjne dla wszystkich stopni.

Podsumowując, trudno jest się oprzeć wrażeniu, że w Ministerstwie Sportu i Turystyki ktoś "zaspał" i teraz w ostatniej chwili chce nam wcisnąć bubel prawny, nieprzemyślany i nieprzystający do sytuacji w żeglarstwie ostatnich lat. Zachęcam do wysnuwania własnych wniosków...