

Stenogram z konferencji uzgodnieniowej z dnia 06.02.2013

PIOTR KUDELSKI:

Mogę już prosić o uwagę? Pozwolicie Państwo, że będę siedział, przemawiając do Państwa, bo tak wymaga tu technika. Moje nazwisko Piotr Kudelski, jestem dyrektorem departamentu prawnego Ministerstwa Sportu i Turystyki i będę miał przyjemność prowadzić tę konferencję wraz z innymi przedstawicielami resortu czyli Panem dyrektorem Cezarym Grzanką – to jest dyrektor departamentu odpowiedzialnego za merytoryczną stronę tego projektu; Pan Marcin Brachfogel, pracownik tego departamentu; z tej strony pracownik mojej komórki czyli Pan Paweł Matej, legislator i Pan Grzesiek Gradkowski, doradca Pana ministra Karpińskiego, członek Biura Politycznego.

Na wstępie chciałbym Państwu przedstawić, jak będzie wyglądało to nasze spotkanie, żeby to trochę uporządkować i żebyście Państwo wiedzieli, w jaki sposób... jaki jest sens tego spotkania. Na wstępie chciałem oczywiście Państwu – w imieniu kierownictwa naszego resortu – bardzo podziękować za dotychczasowy trud, jaki Państwo włożyliście w uzgodnienia; to raczej rzadko spotykane – że tak powiem – entuzjazm i zaangażowanie środowiska, którego dotyczy jakiś akt. Za to już teraz dziękujemy, bo jesteśmy przekonani, że to pozwoli jakby zoptymalizować tę regulację, żeby jak najbardziej odpowiadała potrzebom środowiska, no i była jak najtrafniejsza. Cel tej konferencji jest oczywisty; my z naszej strony chcielibyśmy niejako podsumować te bardzo rozbudowane konsultacje społeczne, uzyskać od Państwa jeszcze dodatkowe informacje w stosunku do tych, które Państwo przedstawialiście w swoich uwagach. Więc my te uwagi Państwa wnikliwie analizowaliśmy i znamy je. Więc generalnie też w późniejszych częściach będziecie Państwo zabierali głos i odnosili się do tych zagadnień. Prosilibyśmy - w miarę możliwości - o dodawanie nowych elementów, a w mniejszym zakresie – podnoszenie tego, co już Państwo wskazywaliście w dotychczasowej korespondencji, ponieważ tą korespondencję znamy. Głównym celem tej konferencji jest to, żeby uzyskać Państwa takie jakby na gorąco stanowisko, zwłaszcza w tych węzłowych kwestiach, w stosunku do których poszczególni partnerzy społeczni mają zupełnie inne stanowisko, tak?; jak chociażby w kwestii obligatoryjności bądź nieobligatoryjności szkoleń.

I teraz już co do samego przebiegu tej konferencji. Nie wiem, jakie Państwo macie doświadczenia z tego typu konferencjami. Musicie Państwo zaufać naszym doświadczeniom; a nasze doświadczenia są takie, że jeśli taka konferencja nie jest prowadzona w jakiś... nie nada się jej jakiś ram, takich czasowych i formalnych, ona potrafi zbczyć trochę z kursu i

efekt jest taki, że po konferencji wszyscy wychodzą z wrażeniem straconego czasu. Więc tu mamy nadzieję, że tego nam się uda uniknąć. Dlatego konferencja – w warstwie merytorycznej – będzie wyglądała w ten sposób, że – i to od razu, z góry zastrzegam, bo te kwestie też przewijały się w uzgodnieniach – niektórzy z Państwa, w swoich uwagach do projektu rozporządzenia poruszali też zagadnienia, które są ewidentnie z materii ustawy: jak chociażby kwestie terminologii czy na przykład kwestie uregulowania kwestii szkoleń w stosunku do żeglowania na jednostkach poniżej siedmiu i pół metra. Te kwestie należą do materii ustawowej i my oczywiście się z tymi rzeczami zapoznaliśmy. Jeśli będzie procedowana jakaś zmiana ustawy, to do nich sięgniemy; natomiast nie będziemy się do nich odnosić, bo to nie jest przedmiot tego, po co się tu spotkaliśmy. Z tej strony merytorycznej przebieg spotkania będzie wyglądał w ten sposób, że my – jako gospodarze – pozwoliliśmy sobie najpierw, że poruszymy tutaj... Pan dyrektor, któremu za chwilę oddam głos, będzie poruszał te kwestie, które nas najbardziej interesują – zwłaszcza po analizie tych wszystkich Państwa uwag. [To] te, które budzą najwięcej kontrowersji i takich sprzecznych stanowisk. Pan dyrektor je będzie poruszał i później będziecie mieli Państwo możliwość odniesienia się do tych kwestii, wyrażenia swojego stanowiska. To jest dla nas szczególnie ważne, ponieważ takie też mamy dyrektywy od kierownictwa, które jest żywo zainteresowane, aby rozporządzenie było jak najbardziej... aby jak najbardziej oddawało wolę też środowiska i chcemy uzyskać może takie wstępne rozstrzygnięcie tych zagadnień i ułatwić też później to merytoryczne rozstrzygnięcie członkom kierownictwa. I później, po tym, jak już Pan dyrektor poruszy te zagadnienia, które nas interesują – będzie taka druga część, gdzie Państwo będziecie mogli poruszyć te zagadnienia, które jeszcze nie zostały poruszone; jeśli to nie były te zagadnienia, które my uznaliśmy za priorytetowe; będziecie mogli Państwo poruszyć te kwestie, które dla Państwa są najważniejsze i których dotyczy ten projekt.

To taki [punkt] co do kwestii merytorycznych, porządkowych. A teraz co do samych kwestii już czysto porządkowych. Jak zauważyliście Państwo, tu przede mną stoi kamera. Samo nasze posiedzenie jest nagrywane i to z dwóch powodów: po pierwsze dlatego, żeby nam ułatwić jakby odkodowanie dokładnie Państwa stanowisk; a po drugie – ponieważ materia rozporządzenia jest... budzi takie zainteresowanie opinii publicznej i z tego naszego spotkania będzie zrobiony protokół, który zostanie zamieszczony w Biuletynie Informacji Publicznej naszego resortu celem umożliwienia też osobom, które – z uwagi chociażby na kwestie lokalowe nie miały możliwości tu przybyć – żeby mogły też się zapoznać z przebiegiem spotkania. W związku też z kwestią nagrywania, tutaj prośba do Państwa,

żebyście Państwo zabierając głos używali tych mikrofonów, przedstawili się i żeby Państwa wystąpienia były w miarę – że tak powiem – skondensowane, takie dwu, trzyminutowe; żeby dać też innym możliwość odniesienia się do tych różnych zagadnień. Z mojej strony tutaj, z tych wstępnych informacji, to w zasadzie chyba wszystko. Ja teraz przekażę głos Panu dyrektorowi; zaczniemy część pierwszą, merytoryczną czyli te zagadnienia, które nam z uzgodnień wyszły jako najbardziej newralgiczne.

CEZARY GRZANKA:

Dzień dobry Państwu. Tak jak Pan dyrektor powiedział, wchodzimy w tą część [pierwszą], merytoryczną – nie tracąc czasu – która dotyczy już samej materii rozporządzenia. Ja może krótko, dosłownie w paru słowach scharakteryzuję – co Państwo pewnie doskonale wiecie, a żeby wprowadzić w klimat dyskusji – scharakteryzuję najważniejsze elementy; w zasadzie te, które są... istotnie odbiegają od poprzedniej wersji rozporządzenia, poprzedniego stanu prawnego; powiem, jakie cele nam przyświecały, przedstawiając projekt, który został wysłany do konsultacji społecznych.

Przede wszystkim: uproszczenie systemu; ułatwienie dostępu do żeglowania a poprzez to – wzrost popularyzacji uprawiania sportów wodnych w naszym kraju, przy założeniu zachowania maksymalnego bezpieczeństwa. W naszym projekcie odbijają się elementy, które ustawodawca już w 2008 roku – na co chcę zwrócić uwagę – wprowadził do systemu prawnego a mianowicie: rozszerzył zakres wolności żeglowania poprzez zwiększenie parametrów jednostek, które nie wymagają dokumentów kwalifikacyjnych: z pięciu metrów do siedmiu i pół i z 5 kW do 10 kW. I w tej chwili jednostki, które są poniżej tych parametrów, ich prowadzenie nie wymaga dokumentów kwalifikacyjnych. Jednocześnie pragnę zwrócić uwagę, że od tamtego czasu nie został zanotowany spadek bezpieczeństwa, wzrost wypadkowości na wodzie. To dało nam – że tak powiem – pewną podstawę do tego, żeby w rozporządzeniu zastosować takie rozwiązania, które zwiększą dostępność a jednocześnie – zwiększą wolność żeglowania. Może jeszcze powiem o jednej rzeczy, jeśli chodzi o to ułatwienie dostępu. Musimy mieć świadomość, że poruszamy się na rynku unijnym i zbyt rygorystyczne zapisy mogą spowodować, po prostu odpływanie części zainteresowanych do innych krajów; a poprzez to rynek szkoleniowy, nasz, krajowy – ucierpi.

Omawiając już konkretne uwagi Państwa, powiem tak: najwięcej uwag dotyczyło bodajże paragrafu dziewiątego, gdzie pisaliście Państwo o stażu, który jest wymagany na ten drugi stopień w przypadku motorowodniaków. Oczywiście, tego nie będziemy nawet omawiać, bo

od razu zapewniam, że to zostanie poprawione, bo te uwagi są zasadne. Natomiast chciałbym, żebyśmy omówili te rzeczy, które rodziły największe kontrowersje i wywołały największe zainteresowanie społeczne i jednocześnie tam, gdzie głosy się podzieliły.

Jednym z takich tematów jest rezygnacja z obligatoryjnych szkoleń. Przypomnę tylko, że w poprzednim stanie prawnym obligatoryjne szkolenia dotyczyły dwóch pierwszych stopni w tej czterostopniowej drabince; bo oczywiście – jak Państwo zauważyli – uprościliśmy ten system likwidując jeden stopień, poprzez konsolidację drugiego i trzeciego stopnia, no i zrezygnowaliśmy z obligatoryjnych szkoleń. Co nie znaczy, że te szkolenia nie będą się odbywały. Nacisk położyliśmy na egzamin, który będzie weryfikował umiejętności żeglarzy. Ja sobie nie wyobrażam, żeby przy takiej konstrukcji egzaminu ktoś mógł go zdać bez wstępnego, wcześniejszego przeszkolenia. Także proponuję zacząć od tego jakby najbardziej kontrowersyjnego tematu czyli rezygnacji z obligatoryjności szkoleń. Chciałem otworzyć dyskusję na ten temat przypominając jednocześnie, żebyście byli Państwo pewni, że w tej trzeciej części będziecie mogli odnieść się Państwo do tych rzeczy, które Państwu leżą na sercu. W tej chwili – w tej drugiej części – bardziej jest nam potrzebny Państwa głos po to, żeby ewentualnie poprawić czy w jakiś sposób uzasadnić obecne zapisy. W tej chwili istnieje możliwość wymiany poglądów, jakaś debata, można dopowiedzieć – bo mniej więcej znamy Państwa stanowiska, jeżeli chodzi o sprawę szkoleń – ale w tej chwili jest jeszcze możliwość ustosunkowania się do tego bardziej szczegółowo czy bezpośredniej wymiany poglądów. Jednocześnie chcę zapewnić, że nic nie zostało przesądzone, sprawa jest otwarta; także kształt rozporządzenia jeszcze może się zmienić w stosunku do tego projektu. Dziękuję bardzo.

PAN NUMER 1:

Academia Nautica, Licencjonowana Szkoła Żeglarstwa. Myśmy w tej kwestii w ogóle się nie wypowiedzieli do tej pory; chociaż to, co mnie najbardziej martwi, to to, że jak czytałem całą korespondencję w sprawie, która była przesłana do ministerstwa- moim zdaniem nie były poruszone najważniejsze wątki. Kwestia obligatoryjności szkoleń – przez jej przeciwników – została potraktowana raczej w kategoriach ideologicznych, żeby coś uprościć, ułatwić. Jako właściciel szkoły żeglarskiej ja powiem tak: generalnie – czy szkolenia będą obowiązkowe czy też nie – nie ma to dla naszej szkoły i dla wielu innych szkół, które uważają się za dobre, specjalnie dużego znaczenia. Za to nikt nie poruszył kwestii ewentualnych skutków zniesienia obowiązku szkolenia, których ja bym się spodziewał, analizując to, co dzieje się już teraz na rynku. Ja przyznaję oczywiście – bo ten argument w rozmowie na pewno może paść – że

bardzo często osoba prywatna: brat, kolega, siostra może lepiej nauczyć żeglowania czy pływania motorówką niż instruktor ze słabej szkoły wodniackiej. Więc argument taki, że szkoły uczą lepiej, dla mnie jest nieprawdziwy. Za to bym poruszył inny – bardzo ważny – wątek, który, moim zdaniem, da się odczuć i będzie z tym problem. Otóż w tej chwili – kiedy szkolenie było obowiązkowe – zasady organizacji tych szkoleń zostały określone przez związki sportowe akurat, chociaż w tym przypadku może to powinno zrobić ministerstwo. Podmioty szkolące – generalnie – albo trzymały się tych wytycznych albo przynajmniej udawały, że się ich trzymają. Trzymały się w większym lub mniejszym stopniu. Czyli były określone kryteria szkolenia, jak ono ma wyglądać i to było mniej więcej realizowane, gorzej lub lepiej.

Jestem głęboko przeświadczony, że jeżeli obowiązek szkoleń zostanie zniesiony – pojawia się tylko jedno, bardzo poważne ryzyko: brak kryteriów. Jeden będzie robił szkolenie porządne, drugi słabe – wszyscy uczestnicy podejną do egzaminu. W odróżnieniu od optymistycznego podejścia Pana dyrektora, ja absolutnie nie wierzę w zdolność weryfikowania tego na egzaminach. Egzaminy są rzeczą dosyć przypadkową, bardzo różnie wyglądają w tym kraju i tak na pewno też będzie. I obawiam się, że w przypadku, jeżeli ten obowiązek szkoleń zniesiemy – to tak naprawdę – należy liczyć się tylko z jednym złym skutkiem: że prawdopodobnie gorsze szkolenia będą wypierać te lepsze, dłuższe. Coś takiego już się wydarzyło niedawno – przy obowiązujących przepisach – z kursami na stopień sternika jachtowego. Nie wiem, ilu z obecnych tutaj to pamięta, ale jeszcze w latach pięćdziesiątych kursy na sternika, takie dobre, renomowane – powiedzmy: w Trzebieży – potrafiły trwać nawet trzy tygodnie. Automatycznie były trzy tygodnie na przekazanie umiejętności. Potem zaczęła się konkurencja na rynku, mało kto miał czas jeździć na kursy tak długie, pojawiły się kursy dwutygodniowe. Wtedy wydawało się jeszcze, że to jest gorzej. Chyba byliśmy ostatnią firmą, która takie kursy dwutygodniowe robiła. W tej chwili już są kursy tygodniowe, pięciodniowe, czterodniowe; a uprawnienia sternika nawet w tym czasie wzrosły. Wynikło to z tego, że zabrakło dokładnej definicji; w Polskim Związku Żeglarskim zabrakło nadzoru nad tym, czy te kursy są robione rzeczywiście zgodnie z wytycznymi. Inaczej mówiąc: jeżeli ktokolwiek powie, że zwycięży jakaś jakość, że ludzie wybiorą lepsze kursy – to powiem od razu: moim zdaniem to nieprawda. W naszych warunkach raczej zwycięża teza, że kursanci wolą pójść wszędzie tam, gdzie dostaną coś szybko, łatwo i oczywiście niższym kosztem. Inaczej mówiąc: upadnie poziom szkolenia. Byłbym daleki od tego, żeby twardo mówić [to], co podkreśliłem – że szkolenia są czymś lepszym. Ja tylko się

boję, że zniesienie obowiązku szkoleń sprawi, że te szkolenia w Polsce staną się coraz słabsze i na coraz niższym poziomie.

Po drugie – [jak] tutaj rozmawiałem przed spotkaniem – to nie jest tylko nasze, polskie doświadczenie. W Niemczech również doszło do sytuacji, iż przez kilkanaście lat konkurowały ze sobą przy patentach żeglarskich dwa ichnie związki – nazwijmy to – żeglarskie – chociaż tam jest ścisły podział. I generalnie - z tego, co rozmawiałem z niemieckimi kolegami - skarżyli się na to, że ta konkurencja cały czas szła w dół, w kierunku tego, żeby dać ludziom patenty szybciej, łatwiej, żeby tylko mogli to zrobić niższym kosztem i mniejszym wysiłkiem. W nurkowaniu jest podobnie. Polskie kursy CMAS - owskie, uchodzące za zbyt rygorystyczne wśród wielu osób, zostały generalnie wyparte przez kursy w systemie PADI, gdzie uprawnienia robi się szybciej i łatwiej. Więc powiem tak: wydaje mi się, że dyskusja tutaj na temat wolności żeglowania, na temat tego, że szkoły nauczą lepiej, nie ma sensu; za to należy się zastanowić nad skutkami braku kontroli nad kursami.

CEZARY GRZANKA:

Przepraszam. Od razu odpowiem, odnosząc się do tego głosu. Jednak ustawodawca zadbał o to, żeby był jakiś wentyl bezpieczeństwa, ponieważ w ustawie o żegludze śródlądowej artykuł 37 a) ustęp 13 jest zapis dotyczący szkoleń. I tam jest powiedziane, kto może szkolić w zakresie uprawiania turystyki wodnej i jest również pewien nadzór ministra, według systemów szkoleń zatwierdzonych przez właściwego ministra – do spraw kultury fizycznej.

PAN NUMER 1:

Pozwolę sobie przerwać, ale żeby odpowiedzieć od razu. No tak, ale zapis w ustawie to jest tylko formalność. Przecież w tej ustawie nigdzie nie ma żadnego mechanizmu, który by realnie egzekwował kontrolę nad szkoleniami – czy one są dobre, czy złe. Nie ma takiego mechanizmu.

MARIUSZ GŁÓWKA:

Mariusz Główka, Stowarzyszenie Żeglarskie SAMOSTER. Pozwolę sobie skomentować i nie zgodzić z moim przedmówcą, dlatego że tutaj elementem, który ma weryfikować wiedzę potencjalnego kandydata na żeglarza czy motorowodniaka jest egzamin. I tak naprawdę jakość egzaminu decyduje o tym, które szkolenie było dobre, które złe i weryfikuje te szkolenia. W tym momencie żadne obligatoryjne szkolenia nie pomogą, jeżeli ten egzamin –

jeżeli on już musi być – będzie egzaminem złym. Tak się składa, że ja akurat znam system szkolenia brytyjskiego, jestem posiadaczem certyfikatów brytyjskich. Tam nie ma czegoś takiego, jak obowiązkowe szkolenia. Szkoły żeglarskie mają się doskonale; natomiast egzamin mój i mojego kolegi – było nas dwóch egzaminowanych – trwał dwadzieścia dwie godziny na jachcie. Także to nie jest sprawa, kto szkoli, jak szkoli – tak naprawdę jest to sprawa drugorzędna. Istotne jest, co dany delikwent umie i należy wyegzekwować od niego pokazanie tej wiedzy, że on rzeczywiście umie. Także skoncentrujmy się może właśnie na egzaminach a nie na obowiązkowych szkoleniach.

Jeszcze jedno dodam. Mam dwóch synów – żeglarzy, których sam wyszkoliłem. Nawiasem mówiąc, jeden z nich później był kursantem u kolegi w szkole. Proszę mi wierzyć, że przez dwanaście lat pływania ze mną, dowiedział się zdecydowanie więcej, niż przez czternaście dni kursu żeglarskiego w szkole żeglarskiej. Drugi syn żegluje samodzielnie; nie chodził nigdy do żadnej szkoły, radzi sobie znakomicie. Także to nie jest sprawa tego, czy będziemy obowiązkowo szkolić, czy nie. To jest raczej sprawa tego, czy będziemy egzekwować wiedzę, jaką dany delikwent posiada. I to jest najważniejsze: wiedza, nie – kto szkolił. Dziękuję.

FRANCISZEK HABER:

Franciszek Haber, wiceprezes Polskiego Związku Motorowodnego i Narciarstwa Wodnego. Pierwsza sprawa w kwestii formalnej: nie chciałbym, żebyśmy się tutaj – zawłaszczając czas – przebijali, kto gdzie się szkolił i kto lepiej czy nie. Kolega, mój przedmówca, popełnił kardynalny błąd. System angielski wygląda trochę inaczej – jest ponad siedemset klubów, gdzie się szkoli bez patentów, wewnętrzne egzaminy; gdzie ta... do tego czwartego, piątego oficera nim się do certyfikacji dojdzie w Royal Yachting Association - zupełnie inaczej wygląda. Ale abstrahuję od tego, to tylko taka riposta; ponieważ to środowisko jest mi doskonale znane – oni to robią jak harcerze, robią to znakomicie i szkolą się w środku. Nie będziemy tutaj rozmawiali, czy obligatoryjnie czy nie obligatoryjnie. Oczywiście, wszystko zależy od nauczyciela. Ważną sprawą dla mnie jest to, że nie mamy żadnego instrumentarium i na to ministerstwo nie wskazuje, w jaki sposób będzie kontrolowało podmioty upoważnione, prowadzące egzaminy. Jak się to będzie odbywało? Proponowaliśmy, żeby ewentualnie był przedstawiciel związku w takich komisjach egzaminacyjnych podmiotów upoważnionych, ponieważ – jak tutaj mój przedmówca też powiedział – ważny jest egzamin. Oczywiście, egzamin będzie weryfikował, nieważny kurs. My też chcielibyśmy, żeby był obligatoryjny, przynajmniej na podstawowe stopnie, choćby dlatego, że jest to jakaś matryca, że jest to

pewien paradygmat szkolenia. Mało tego – on ma jeszcze w sobie taki element, o [którym] mówił Zaruski: etos, prawda? Że w tym szkoleniu w makroskali się to robi; nie tylko prakseologicznie, czyli że się uczy praktyki. Jest cała masa różnych innych elementów, które w systemie, w grupie – socjologicznie rzecz biorąc – się nabywa. Bo indywidualnie to nie tak wygląda. Oczywiście, czy to będzie – tak jak tu koledzy mówili – wygrywała certyfikowana szkoła, będzie najlepsza, będą najlepsi instruktorzy – ci się obronią. I my się nie martwimy tak samo, jeżeli tak będzie i nie będzie obligą. Natomiast – generalnie rzecz biorąc – pamiętajmy o tym, że kontrola egzaminów i podmioty upoważnione przez ministerstwo muszą być naprawdę rzetelnie uwzględniane. Nie może być tak, że każdy napisze, proszę bardzo. Dziękuję.

CEZARY GRZANKA:

Dziękuję. Za chwilę udzielię głosu, tylko chcę tutaj ad vocem, bo instrument jest ; w ustawie w artykule 37 b) ustęp 6 jest wyraźnie powiedziane, że nadzór nad przeprowadzaniem egzaminu przez podmiot upoważniony sprawuje minister właściwy do spraw kultury fizycznej. Tylko oczywiście w tej chwili zbaczamy bardzo z naszej drogi, bo mówimy o materii innego rozporządzenia. Pan poruszył tutaj sprawę podmiotów upoważnionych; ja chciałbym, żebyśmy się skupili może nad tym rozporządzeniem. Dziękuję.

PAWEŁ SZABELEWSKI:

Dzień dobry. Witam serdecznie, Paweł Szabelewski, Polski Związek Motorowodny. Ja myślę, że tu jest poruszanych kilka różnych kwestii i tak naprawdę to musi być w jakiś sposób powiązane: egzaminowanie – bo tutaj wszyscy mówią, że ten egzamin będzie jednak najważniejszy, tak?; mówimy o [tym], że ministerstwo jak najbardziej ma możliwość kontroli, tylko chcielibyśmy się w końcu dowiedzieć w jaki sposób to będzie robiło, w jaki sposób będzie wykonywało te zapisy ustawy. To jest jedna kwestia.

Druga kwestia, która się odnosi bardziej do bezpieczeństwa. Chciałbym w ogóle na początku podkreślić, że ja mówię tylko o tematach motorowodnych. Tutaj kolega wspominał, że ma dwójkę dzieci. Myślę, że jego dzieci mają bardzo wiele szczęścia z racji tego, że mają takiego ojca, który potrafi ich nauczyć, ale chciałbym, żebyśmy dyskutowali trochę szerzej – nie tylko o naszych dzieciach, tylko o osobach, które chciałyby przystąpić do tego grona wodniaków i one nie mają taty, mamy, cioci, wujka, który by ich nauczył, tylko osoby, które będą chciały się przeszkolić. Ja myślę, że samo statystyczne ujęcie utonięć – abstrahując od wypadnięć do

studni, które drastycznie zmalało, bo było nawet raz, że zero. To wskazuje na to, że te utonięcia zmniejszają się. Ja mówię: tylko kwestia motorowodna; ja mówię: z pięciu na dziesięć przy obecnym postępie techniki nie wywołało tego, że te szkolenia były... Te liczby pokazują, że jednak to szkolenie i to egzaminowanie, które jest obecnie ma na pewno pewne wady, ale pozwala wnioskować o tym, mówić, że idzie w jakiś sposób prawidłowo, że ta ilość wypadków nie wzrośnie. Obawiamy się, że w momencie, kiedy nie będzie obowiązkowego szkolenia, a egzaminy również będą przeprowadzane w różny sposób przez podmioty upoważnione – może to doprowadzić do katastrofy właśnie związanej z bezpieczeństwem. Dziękuję.

ARTUR PYTLAK:

Chciałem odnieść się do pierwszego głosu w dyskusji czyli [wypowiedzi] przedstawiciela Akademii Nautica.

PIOTR KUDELSKI:

Ja mam prośbę o przedstawienie się i jaka organizacja.

ARTUR PYTLAK:

Artur Pytlak. Ja akurat reprezentuję samego siebie, wodniaka po prostu, szeregowego, który lubi od czasu do czasu poruszać się po wodzie.

GŁOS Z SALI:

Żeglarz, motorowodniak?

ARTUR PYTLAK:

Motorowodniak. Żadna organizacja za mną nie stoi, nie jestem tutaj delegatem żadnego wielkiego lobby, po prostu tak [jak] powiedziałem, jestem szeregowym motorowodniakiem, który od czasu do czasu lubi po wodzie się poruszać i jest to jedno z wielu zainteresowań, które akurat mnie bawią i zajmują.

Chciałem się odnieść do głosu pierwszego w dyskusji, przedstawiciela Akademii Nautica, który obawia się drastycznego spadku jakości szkoleń w sytuacji, kiedy przestaną one być obligatoryjne. Ja widzę to troszeczkę inaczej: mianowicie chciałem w tej chwili zwrócić uwagę na takie zjawisko – według mnie patologiczne – które miało miejsce do tej pory, w

sytuacji, kiedy szkolenia były obowiązkowe. Tu chodzi akurat o szkolenia motorowodne, tak zwane kursy weekendowe, chyba każda szkoła coś takiego prowadziła. Kurs wyglądał w ten sposób, że w sobotę zbieraliśmy się; w sobotę była wykładana cała teoria plus ćwiczenia praktyczne, a następnego dnia – czyli w niedzielę rano – był egzamin, który z reguły wszyscy zdawali. To było takie wielkie puszczenie oka na zasadzie takiej: potrzebny jest papier, że ukończyliśmy szkolenie, więc się zbieramy i my wam taki papier dajemy. Ale my wiemy, że wy wiecie, że macie odpowiednią wiedzę, dysponujecie odpowiednimi umiejętnościami, które gdzieś tam zdobyliście; dlatego te sześć, siedem, dziewięć godzin szkolenia całkowicie wystarczą do tego, żeby zdać egzamin. I tak było, rzeczywiście. Twierdzę, że w sytuacji, kiedy szkolenia nie będą obowiązkowe to osoby, które dysponują odpowiednią wiedzą, zdobyły ją czy zdobyły umiejętności praktyczne do poruszania jachtami - czy to żaglowymi czy to motorowymi – to na takie szkolenia nie będą chodzić, no bo po co? To jest tylko strata pieniędzy, strata czasu, strata tego weekendu. Ja sobie podejść do egzaminu, zdam i bardzo fajnie, będę się mógł dalej legalnie poruszać po wodzie. No jeżeli go nie zdam, to się zastanowię; być może czegoś tam nie umiem, prawda? i być może za drugim albo trzecim razem, kiedy będę podchodził do egzaminu, to wybiorę jakąś szkołę. Ale nie kurs weekendowy, który tak naprawdę niczego przecież nie uczy, tylko solidne szkolenie, które da mi pewność zdania egzaminu. I twierdzę właśnie, że w sytuacji, kiedy szkolenie będzie nieobowiązkowe – takie kursy weekendowe po prostu upadną. Nikt nie będzie chciał się na nie zapisywać i słusznie i bardzo dobrze. Ludzie będą wybierali faktycznie szkolenia solidne i szkoły będą też rozszerzały swoją ofertę – czy przedstawiały się bardziej – właśnie z takich weekendowych szybkich kursów gotowania na gazie na solidne przygotowanie przyszłego żeglarsza czy motorowodniaka do egzaminu. Tyle, dziękuję [wielogłos].

PIOTR KUDELSKI:

Proszę o zachowanie spokoju. Kierownictwo nas zobowiązało... mamy nawet obowiązek siedzieć do bólu, więc jeśli będzie taka ożywiona dyskusja, postaramy się wszystkich wysłuchać; tutaj cel jest taki, żeby uzyskać jak najwięcej sprawdzonych informacji. Więc proszę o spokój. Ja może najpierw udzielę głosu Panu z tej strony a później oczywiście dam Panom szansę – zwłaszcza tym jakby wywołanym do tablicy – możliwość odniesienia się, dobrze? Proszę.

JAROMIR ROWIŃSKI:

Dzień dobry Państwu; moje nazwisko: Rowiński. Jestem przedstawicielem samego siebie; dla pełniejszego obrazu: jestem też kapitanem jachtowym – rozmawiamy w końcu o patentach – i kapitanem motorowodnym, a w życiu prywatnym – czy raczej zawodowym – jestem kapitanem żeglugi wielkiej marynarki handlowej.

Chciałem się odnieść do głosów, które bardzo mieszały nam tematy dwóch różnych rozporządzeń. Trzymajmy się proszę, rozporządzenia dotyczącego ewentualnych szkoleń a przede wszystkim – zakresu uprawnień żeglarskich, jakie mamy ustalić na podstawie delegacji artykułu 37 a) ustęp 15. Nadzór nad szkoleniami to następny artykuł i nie należy nawet – zdaje się – tylko do właściwości Ministerstwa Sportu, ale wspólnie z Ministerstwem Transportu i Budownictwa.

Odnosząc się do głosów, które z jakimś żalem i nostalgią wspominają kilkadziesiąt lat obowiązkowego szkolenia w Polsce. Otóż proszę Państwa, mam przed sobą opracowanie doktora Leszka Budkowskiego, profesora nadzwyczajnego Akademii Wychowania Fizycznego w Warszawie, który opisał uprawnienia żeglarskie wymagane do prowadzenia jednostek rekreacyjnych w wybranych państwach. Pominę państwa – zaznaczam: liczne – w których żadne uprawnienia nie są wymagane albo są wymagane od piętnastu, dwudziestu metrów albo od pięćset koni mechanicznych w górę; zostawmy te państwa na boku. Skupmy się na państwach, gdzie – tak jak w Polsce – z litery ustawy wymaga się jakiś uprawnień „państwowych”. Otóż, we Francji są dwa rodzaje uprawnień tylko dla jednostek motorowych, w zależności od wielkości i silnika i kadłuba; nie ma obowiązku szkolenia. W Hiszpanii mamy cztery rodzaje uprawnień wymagane od jednostek żaglowych i motorowych, w zależności od strefy żeglugi oraz ich wielkości; nie ma obowiązku [szkolenia?]. Mogę tak długo. Z tego co wiem, jedynym krajem, w którym pozostaje czynny obowiązek odbywania kursu przed podejściem do egzaminu ma uprawnienia motorowodne czy żeglarskie – a te drugie interesują mnie najbardziej – jedynym takim krajem jest w tej chwili Białoruś. Jeśli tam mamy szukać wzorów, to przepraszam, chyba nie mamy o czym rozmawiać. Generalnie: obowiązku szkoleniowego – tak go nazwijmy – nie ma; nie ma obliżu szkoleń na świecie. Mogę Państwu również zaświecić przykładem Stanów Zjednoczonych. W stanie New Jersey egzamin polega na dwudziestu pytaniach, z których dobrze trzeba odpowiedzieć na dwadzieścia. Jest to egzamin wyłącznie teoretyczny, jak w większości krajów, gdzie wymaga się uprawnień. Można go zrobić w każdym komisariacie policji każdego hrabstwa. Dziękuję bardzo.

RAFAŁ KRAUZE:

Rafał Krauze; ja reprezentuję najstarszą organizację żeglarstwa polskiego – Polki Klub Morski w Gdańsku. Z wykształcenia jestem nie tylko pedagogiem, który od ponad dwudziestu lat wykorzystuje właśnie to żeglarstwo do wychowywania młodych ludzi, ale też jestem historykiem. I pozwoliłem sobie dosyć dokładnie zgłębić temat, związany z tą historią i z tymi kursami. Proszę Państwa, przed wojną nie było czegoś takiego, jak oblig szkolenia. On został wprowadzony po wojnie, dopiero w latach sześćdziesiątych. Ja w swojej praktyce pedagoga wykorzystuję oczywiście różnego rodzaju kursy, ale w żaden sposób ich obligatoryjność czy brak obligatoryjności nie wpływa na ich jakość; także obligatoryjność nie jest absolutnie wymagana. Jeszcze dodam taką rzecz, że mamy od kilku lat taki eksperyment w Polsce w postaci systemu certyfikatów nieobowiązkowych, na który ludzie chcą się szkolić. Bo swego czasu w tych pismach do Państwa były takie właśnie jakby niepokoje związane z tym, że jak nie będzie obowiązku szkolenia, to ludzie absolutnie nie będą się szkolić. Może z 10% przyjdzie na zorganizowane przez firmy kursy. Proszę Państwa, eksperyment, który nazywa się ISSA w Polsce trwa już ponad siedem lat. Ludzie chcą się szkolić, mimo że to są zaświadczenia, to nie są żadne państwowe dokumenty ani uprawnienia, certyfikaty kompetencji. To świadczy o tym, że nie ma obawy, [że] w momencie, kiedy oblig zniknie – tak jak we wszystkich prawie krajach świata – to nagle ludzie przestaną się szkolić. Oni się szkolą nie dla patentu, nie dla uprawnienia – tylko dla swojej wiedzy, dla bezpieczeństwa. To trzeba przyjąć, że pełnoletni obywatele wiedzą, co robią, mają instynkt samozachowawczy i są odpowiedzialni. Dziękuję.

SŁAWOMIR KULCZAK:

Sławomir Kulczak, Klub Sportowy TSUNAMI. Mam dwa pytania tutaj. Pierwsza rzecz: jeżeli szkolenia nie będą obligatoryjne, tylko egzaminy będą według tego cennika, co jest - to w jaki sposób zorganizować egzamin za te dwieście złotych? Bo w angielskim systemie ten egzamin kosztuje około tysiąc pięćset, dwa tysiące złotych powiedzmy.

CEZARY GRZANKA:

Przepraszam, jeśli chodzi o koszty egzaminów, będzie to następny punkt dyskusji; także to jeszcze nas czeka.

SŁAWOMIR KULCZAK:

Drugie pytanie: gdzie jest system szkolenia, wymagany tą ustawą z artykułem 67 w ustawie o żegludze śródlądowej?

CEZARY GRZANKA:

O czym Pan teraz mówi?

SŁAWOMIR KULCZAK:

Że szkolenie prowadzą instruktorzy turystyki i tak dalej.

CEZARY GRZANKA:

37 a) ustęp 13.

PIOTR KUDELSKI:

Przepraszam ja tutaj jednak jako moderator muszę się włączyć. Mam taką prośbę: widzicie Państwo, że wiele osób chce się wypowiedzieć i naprawdę – trzymajmy się tego sposobu procedowania. Bo te kwestie, o które Pan pyta... Raz, że kwestia chociażby opłat i ich wysokości będzie poruszana później. Kwestię jeszcze jakiś pytań do nas zostawmy do tej kolejnej części. Na razie prosiłbym, żebyśmy trzymali się tej formuły, którą zaproponowaliśmy – jest jakieś zagadnienie, możecie Państwo zająć swoje stanowisko; natomiast kwestie tematów do poruszenia - zwłaszcza że Pan dyrektor większość z tych rzeczy będzie poruszał dalej, to będą kolejne zagadnienia – to nie burzmy sobie tego porządku, dobrze?

SŁAWOMIR KULCZAK:

O.K. Tylko pytanie było z tego powodu, że do tej pory było tak, że najczęściej komisja organizacyjna korzystała ze sprzętu organizacji szkolenia. Jak to będzie wyglądało...

PIOTR KUDELSKI:

Jasne, ja to rozumiem proszę Pana. Ale ta kwestia to będzie kwestia, którą jak najbardziej będziemy poruszali przy kwestii określenia wysokości opłat; bo to jest też zawarte w delegacji, że wysokość opłat, górna wysokość określona w ustawie ma być doprecyzowana na poziomie rozporządzenia w oparciu o koszty, tak? Ta kwestia przewijała się w Państwa zgłoszeniach i ona też będzie poruszana, ale to później. Naprawdę apelowałbym, żebyśmy trzymali się jakiegoś porządku, bo tak będziemy... To nas oddala od tego najważniejszego

celu, żebyśmy jak najwięcej zagadnień jak najgłębiej przegadali, tak? Więc te kwestie też będą poruszane. Może [poproszę] następną osobę, która chce zabrać głos.

WIESŁAW KURNIK:

Witam, Kurnik Wiesław; nie jestem kapitanem, jestem trenerem narciarstwa wodnego, instruktorem motorowodnym; od czterdziestu lat prowadzę zajęcia z dziećmi i młodzieżą na wodzie. Chciałem najpierw spytać, czy wszyscy jesteśmy świadomi, że 95% akwenów w Polsce, na śródlądziu, jest zamkniętych dla motorowodniaków? A tak jest, to jest fakt. Zostało 5%, tak? U nas na Śląsku, tam na dole, są Gliwice – mały akwen, koło Częstochowy jest Poraj – mały akwen. Dlaczego zamykają przed nami – motorowodniakami - jeziora i akweny? No ta niska kultura motorowodniaków, tak? Piętnaście lat temu klub na Przeczycach, który istnieje od czterdziestu lat, został zamknięty; koniec, nie możemy tam trenować. Uważam, że jeżeli nie będzie szkoleń, jeżeli nie wzrośnie kultura motorowodniaków i zachowań, wzajemnego szacunku – to za chwileczkę Ministerstwo Sportu nam tu nie pomoże. Nie będzie gdzie pływać w Polsce na motorówkach. Dziękuję.

JACEK JANKOWSKI:

Jacek Jankowski, Liga Obrony Kraju. W kwestii obligatoryjności szkoleń chciałem kilka słów [powiedzieć]. Po pierwsze chciałbym żebyśmy oddzielili kwestię ideologiczną od obowiązku bądź jego braku, gdyż z głosów, które były i na BIP – ie zamieszczone i tutaj w dyskusji widzę, że kwestia tego obowiązku, który dotychczas funkcjonował, ma znamiona takiej jakiejś walki z poprzednim systemem, tak jakby to była jakaś pozostałość po poprzednim ustroju. Liga Obrony Kraju stoi na stanowisku, że powinniśmy utrzymać obowiązkowe szkolenia w zakresie stopni motorowodnych. Widzimy tutaj analogię z ruchem lądowym, mianowicie: w tej chwili patenty motorowodne konieczne są do jednostek szybkich, a to prędkość na wodzie jest generalnie – jeśli następują jakieś wypadki – ich przyczyną. Wszak w tej chwili dostęp do uprawiania motorowodniactwa jest wystarczający w naszym mniemaniu, gdyż do piętnastu koni mechanicznych nie potrzeba patentów, jak również do stu koni mechanicznych łódzie, houseboaty do długości trzynastu metrów nie potrzeba żadnych uprawnień. To są takie jednostki, jak tutaj mamy przykład jednostki niemieckiej BARKAS, ważącej kilka ton i na to nie potrzeba żadnych patentów. Patenty są potrzebne do jednostek szybkich, o mocach przekraczających grubo sto koni mechanicznych. Dlatego też wydaje nam się uzasadnione, że polityka rządu w zakresie szkoleń i uprawnień od osób prowadzących pojazdy jak również łódzie o napędzie motorowym powinny być jednakowe. W tej chwili

jakoś nie słyhać rewolucyjnej koncepcji aby wprowadzone zostały jedynie egzaminy na prawo jazdy, a egzamin – jak mówił Pan dyrektor – wszystko zweryfikuje. Wręcz przeciwnie, gdyż te wymagania i kursy zostały zaostrzone. A argument za zniesieniem obligatoryjności szkoleń na stopnie motorowodne, w postaci tego, że nie wzrosła liczba wypadków, wydaje mi się chybiony i nie uzasadnia wcale tego, co może nastąpić po ich zniesieniu. Tym bardziej, że liczba aktów prawnych, z którymi trzeba zapoznać kursantów na szkoleniu – jak w przesłanym tutaj naszym stanowisku – jest dość duża i zapewniam, a prowadzę szkolenia motorowodne, że bardzo ciężko jest ludzi przeprowadzić przez ten gąszcz przepisów, wskazując im najważniejsze aspekty; te rzeczy, które powinni wiedzieć i pamiętać. Bo naprawdę opanowanie tego wszystkiego przez kursanta jest bardzo trudną sprawą. To na razie dziękuję, tyle.

WŁODZIMIERZ RING:

Dzień dobry. Włodzimierz Ring, Stowarzyszenie Armatorów Jachtowych. Na początku chciałem powiedzieć, że stowarzyszenie w pełni akceptuje przesłanki przywołane w uzasadnieniu do projektu ze względu na wyraźne zliberalizowanie przepisów, w oparciu o brak przeciwwskazań wynikających z wypadkowości. Ja jestem kapitanem jachtowym, kapitanem motorowodnym, zawodowym mechanikiem statkowym; natomiast prywatnie żegluję na jachcie zarejestrowanym – z różnych względów – pod banderą naszego północnego sąsiada czyli pod banderą szwedzką. Mam bardzo duże doświadczenie ze szwedzkim systemem nauki i chciałbym przybliżyć Państwu taki prosty fakt: nasz północny sąsiad liczy sobie około ośmiu milionów ludzi i jest tam zarejestrowanych około sześciu milionów jednostek pływających. Nie ma w Szwecji czegoś takiego, jak obowiązkowość szkoleń. Jednostka do dwunastu metrów długości lub czterech metrów szerokości może być prowadzona przez osobę bez żadnych obowiązkowych uprawnień; przy czym oba te wymiary muszą być przekroczone naraz. U naszych północnych sąsiadów szkolenie wygląda albo tak, że osoba jest szkolona prywatnie i jak już umie to dochodzi do wniosku, że jako osoba odpowiedzialna i wolna po prostu pływa; natomiast jeżeli ktoś nie czuje się na siłach bądź też we własnym mniemaniu powinien być jeszcze doszkolony – może się zwrócić do dowolnego – nazwijmy to – instruktora bądź kolegi klubowego (w każdym klubie żeglarskim w Szwecji jest taka osoba) i takie szkolenia są prowadzone prawie na zasadzie non profit czyli po zwróceniu kosztów kolega szkoli kolegę. Jest to całkowicie dobrowolne, nie zakończone żadnym egzaminem, żadnym certyfikatem – mówimy o prowadzeniu jednostek do dwunastu metrów długości, a cztery szerokości a taka jest gros jednostek u naszych północnych

sąsiadów. Oczywiście, jeżeli ktoś chciałby zrobić uprawnienia nieobowiązkowe, bo ma jednostkę większą – to oczywiście robi takie uprawnienia, ale są one niezwykle uproszczone w egzaminie i nie są obarczone koniecznością przeprowadzania żadnego wcześniejszego obowiązkowego szkolenia. Po prostu przeciętny Swenson dochodzi do wniosku, że chciałby zdać taki egzamin, zgłasza się na taki egzamin, zdaje i pływa. Natomiast - jeszcze raz powtarzam - na sześć milionów jednostek pływających nie rejestruje się z roku na rok żadnego Armagedonu zwiększającego ilość wypadków, który powodował by to, że rząd szwedzki musiałby wprowadzić obowiązek posiadania czy to papierów czy to dokumentów czy to certyfikatów czy obowiązkowości szkolenia. Wydaje mi się, że możemy się tutaj posłużyć przykładem naszych północnych sąsiadów i nie wprowadzać dla ludzi wolnych i odpowiedzialnych na siłę szkolenia, które każdy może we własnym mniemaniu przeprowadzić bądź też tak, jak tutaj poprzednicy mówili. Dziękuję.

PIOTR NOWACKI:

Witam Państwa, Piotr Nowacki, Harcerski Klub Wodny „DAL”, prywatnie kapitan jachtowy, kapitan motorowodny również członek zarządu łódzkiego ZŻ i do niedawna szef Inspektoratu Wodnego w chorągwi łódzkiej ZCHP. Na początku chciałbym powiedzieć, że bardzo cieszy mnie kierunek zmian zaproponowany w ostatnim projekcie rozporządzenia. Mam nadzieję, że będziemy szli w tym kierunku. Natomiast w temacie obligatoryjnych szkoleń – zespoły, w których pracowałem w ostatnich latach, prowadziły szkolenia; z tym, że nie było to dla nich źródło utrzymania. Pracowaliśmy z młodzieżą, staraliśmy się tej młodzieży dostarczyć to, co jest jej potrzebne i z obserwacji mogę powiedzieć tyle: po pierwsze – wydaje mi się, że zniesienie obowiązku szkolenia paradoksalnie zwiększy zainteresowanie szkoleniami. Ludzie, którzy chcą się szkolić i tak będą się szkolić; natomiast pozwoli to na lepszą alokację środków przeznaczonych na szkolenia. Człowiek nie będzie wybierał spośród oferty, która jest na nim wymuszana, tylko będzie mógł się szkolić w taki sposób, jaki jest dla niego najbardziej właściwy, najlepiej dobrany: czy to będzie w agencji czy to będzie w szkole żeglarskiej czy to będzie poprzez nabywanie praktyki w rejsach ze znajomymi, uznanymi autorytetami żeglarskimi - to będzie wyłącznie jego wybór. Efekt jest ważny: czy on się nauczy czy nie. Każdy człowiek szanuje swoje pieniądze i będzie tak starał się je wydawać, żeby się nauczyć, a nie żeby odbębnić coś, co jest od niego wymagane i jemu narzucone. Z ostatnich lat mogę powiedzieć tyle : organizowaliśmy zarówno szkolenia obowiązkowe na stopnie, jak i także – odpowiadając na zapotrzebowanie osób z którymi pływamy - staraliśmy się robić szkolenia, po których nie dostaje się żadnego kwitu. [Jeśli chodzi o] doszkalanie z jakiegoś wybranego

tematu w zespole były osoby o bardzo różnym przygotowaniu , osoby posiadające stopień instruktora RAJA, instruktorzy PZZ, specjaliści w różnych innych dziedzinach na przykład meteorolog się przewinął. Były szkolenia doksztalające z nawigacji, z ratownictwa, z meteorologii, z łączności radiowej, ale nie na uzyskanie certyfikatu tylko po prostu ot tak, żeby to sobie zrobić w ciągu roku; powiem tyle: zainteresowanie za każdym razem takimi szkoleniami było, mimo że pozornie nic one nie dawały, bo nie dawały kwitu. Natomiast zdarzało się, nie raz, że osoby, które pytały się o możliwość odbycia w jakimś terminie szkolenia obowiązkowego na stopień, pytały się również, gdzie takie szkolenie trwa najkrócej, żeby jak najmniej czasu na nie zmarnować. U nas te szkolenia na stopnie robione są na ogół w trybie dwutygodniowym; zdarzały się również w formie rejsu czyli niestacjonarne. Często poprzedzały je półroczne szkolenia weekendowe po to, żeby czas przeznaczony na przekazanie wiedzy młodzieży był dobrany do jej percepcji i do jej potrzeb. Natomiast tak jak mówię: nie spotkaliśmy się z tym, że jeżeli coś jest nieobowiązkowe, to ludzie nie są tym niezainteresowani. Więc ja się nie obawiam, że zniesienie obowiązku szkolenia zniszczy system czy program szkoleń w Polsce. Na koniec taka uwaga – wydaje mi się, że zniesienie szkoleń spowoduje, że zaczną wygrywać dobrzy; ponieważ pieniądze będą wydawane sensownie tym, którzy potrafią nauczyć. Dziękuję.

PIOTR KUDELSKI:

Dziękuję bardzo za ten głos. Zanim udzielę kolejnej osobie głosu, ja ma taki krótki apel jeszcze: prośbę o krótsze wystąpienia, bo widzę tu zainteresowanie, las rąk jeszcze jest a jesteśmy przy pierwszym temacie, tak? Oczywiście, udzielę głosu kolejnym osobom, ale prosiłbym, żebyście Państwo sami oceniali, czy temat nie został w wystarczającym stopniu poruszony, żebyśmy mieli możliwość też o innych rzeczach porozmawiać.

ROMAN WINKLER:

Roman Winkler, Polski Związek Żeglarski. Dla mnie argument przytoczony przez Pana dyrektora czyli punkt 13 artykułu 37 a) jest argumentem za utrzymaniem obligatoryjności szkoleń, bo jeśli one nie będą obligatoryjne przynajmniej na ten najniższy ze stopni, to nie będzie żadnej możliwości sprawdzenia, kto kogo uczy i czego; a chciałbym powiedzieć, że właśnie na najniższy stopień to szkolenie jest najważniejsze, bo później na wyższe stopnie kiedy już ma jakieś podstawowe umiejętności ono nie jest tak ważne, jak na ten niski. Dlatego właśnie odpowiadając tutaj- kolega się chwalił jak to dobrze wyuczył swoich synów. Powiem,

że ja mam trochę różnych doświadczeń w szkoleniu , a swoje własne dzieci zawiozłem do zaprzyjaźnionego klubu, ponieważ uważałem, że jednak lepiej będą się uczyć tam. Dziękuję.

MARIUSZ ZAWISZEWSKI:

Stowarzyszenie Instruktorów i Trenerów Żeglarstwa HALS; Mariusz Zawiszewski, wiceprezes Stowarzyszenia. Dziękuję za udzielenie głosu. Długo można by mówić na temat sensu szkolenia, jego obliża. Widzę, że samo szkolenie jest dewaluowane tutaj jako zupełnie nieistotne, jako realizowane przypadkiem przez jakieś rewelacyjne firmy i jedynie one mogą sobie radzić na rynku. Nie jest to prawdą. Otóż szkoleniem żeglarskim zajmuje się wiele środowisk w naszym kraju. Nasze stowarzyszenie współpracuje z firmami, które szkolą instruktorów, unifikują tych instruktorów i mamy z tego tytułu bardzo dużo doświadczeń. Zanim mówili byśmy o funkcjach samego egzaminu – a rozumiem, że to będzie inny panel – parę słów na temat funkcji samego szkolenia. To jest nie tylko przenoszenie na naszego kursanta pewnego zakresu informacji i umiejętności. To jest jedna sprawa, którą podobno może sobie sam zorganizować którą – że tak powiem – może doczytać, kursy e- learningowe czy też ze swoim ojcem dwadzieścia pięć lat pływać, aż się nauczy, prawda? Są fachowcy, którzy są w stanie nauczyć, ale jeśli nie będą w stanie na tych kursach na tych szkoleniach przekazać swojej dobrej praktyki żeglarskiej, a głównie o to chodzi żeby[ją] przekazać w tym naszym szkoleniu. Jeżeli to szkolenie będzie dewaluowane jako czternastodniowe, siedmiodniowe, trzydniowe; będzie wyścig zbrojeń różnych firm szkoleniowych, które będą się ogłaszały w necie za coraz to niższe kwoty, a więc prezentując coraz niższą jakość, niższą ofertę, bo będą chciały przetrwać - to wtedy nie połąpiemy się tutaj z rozumem. Klienci, którzy będą do nas przychodzić na egzaminy – a nas tutaj, tak jak siedzimy, czeka zapewne organizowanie i przeprowadzanie tych egzaminów- ci nasi kursanci, abiturienti tych właśnie szkoleń będą nam stwarzali mnóstwo problemów na tych egzaminach. Po prostu będziemy się bali o cokolwiek ich spytać., bo nie będą dobrze przygotowani, a nie wierzę w racjonalny controlling ani poziom z przeprowadzenia samych egzaminów. Jest tutaj też istotną sprawą, żeby na tych szkoleniach był czas na ewaluację treści i umiejętności, aby nie było czegoś takiego, że szkolenie to jest tylko takie parogodzinne przystosowanie człowieka do egzaminu. Brak szkoleń jest również pewnym wyścigiem zbrojeń - to znaczy: firm i instruktorów szkolących, którzy – tak jak mówiłem – będą to robili coraz krócej, coraz taniej i coraz szybciej zatracając się niestety w jakości, bo nie wierzę w to, żeby tendencja była wręcz odwrotna, jeżeli o to chodzi.

Wzrośnie tak mi się wydaje ... z naszych obserwacji wynika, że skoro nie ma takiego controlingu, wzrośnie szara strefa. Te kursy, te szkolenia, te imprezy szkoleniowe nie będą nigdzie zgłaszane; skoro nie są zgłaszane sprawa ich fiskalizacji, odprowadzania podatków, legalności pracy tych instruktorów, działalności tychże będzie bardzo trudna do uchwycenia. Absolutnie nie chciałbym, żeby państwo w jakiś sposób jeszcze bardziej nas kontrolowało; ale fakt faktem, że skoro tych szkoleń nie ma, to mrugamy okiem: to ich nie było prawda? Nie musimy- że tak powiem - nikomu płacić legalnie i nie musimy legalnie odprowadzać z tego tytułu podatków. Jak sprawdzić poziom tych szkoleń? Nie mam zielonego pojęcia. Ministerstwo chce sprawdzać – ja nie wiem, kogo chcecie sprawdzać skoro szkoleń, powtarzam: nie ma. Ja mówię czy legalnie się odbywały, czy były prowadzone przez instruktorów, czy były prowadzone według systemów zgłaszanych i zatwierdzanych w ministerstwie. Dziękuję bardzo.

PIOTR KUDELSKI:

Ja bym naprawdę apelował, żebyśmy... Naprawdę, każdy z tych tematów – widzę – wywołuje ogromne emocje, ten jest wyjątkowo gorący. Natomiast chciałbym, żebyśmy naprawdę starali się kończyć ten punkt. Proszę Pana z końca sali.

KRZYSZTOF KWAŚNIEWSKI:

Krzysztof Kwaśniewski, Wielkopolski Klub Bałtycki; wicekomandor sekcji żeglarskiej, oprócz tego kapitan jachtowy, motorowodny; instruktor państwowy PZZ i ISSA. Mogę powiedzieć, że trochę się na szkoleniu znam. Po pierwsze się zastanawiam, czy Stowarzyszenie HALS zawarło jakiś pakt z Urzędem Kontroli Skarbowej żeby patrzeć, kto płaci podatek od swojej pracy. Ale to już drobna dygresja na marginesie.

Zajmuję się żeglarstwem od iluś lat i może zacznę od tego, że kiedy mojej mamie – niestety już od dwóch lat nieżyjącej- na starość odbiło, że marzyła pięćdziesiąt lat o własnej łódce i w końcu była możliwość jej kupienia, ale niestety - okazało się, że ja - inwalida i mama - staruszka nie dajemy sobie rady z obsługą tego jachtu we dwójkę. W związku z tym zawsze sobie kogoś dobieraliśmy i ten ktoś - że tak powiem - pod stołem albo inaczej mówiąc: na sępa wchodził na kurs na żeglarza i z reguły zdawał jako jeden z najlepszych.

Ponadto już mówiąc o wyborze szkolenia i wyborze firmy jeżeli ja muszę mieć jakiś papier to ja pójdę – że tak powiem – do kiosku i kupię ten patent za najniższe pieniądze. A z kolei jeżeli ja chcę się czegoś nauczyć po to, że jest egzamin przeprowadzany przez niezależny

podmiot i że nie będzie mnie egzaminował instruktor, który mnie uczył, czytaj: wziął ode mnie pieniądze - to ja w tym momencie wybiorę sobie taki podmiot, co do którego jestem przekonany, że mnie nauczy. Może to być szkoła Witka Chocholaka, może to być szwagier kolegi, może być to ktokolwiek inny - więc ja tej potrzeby szkoleń nie widzę. Jeszcze się jednym pochwalę: ponieważ my jako Wielkopolski Klub Bałtycki zajmujemy się w sumie więcej niż żeglarstwem, pływaniem długodystansowym-robiłem na Mazurach i w Kiekrzu takie – powiedzmy sobie - kilkudniowe kursiki na temat, jak lepiej prowadzić pływaka długodystansowego po jeziorze, jak wykorzystać wiatr. Wiadomo: pływak się męczy, silnik tylko pali benzynę, a napęd w jachcie jest za darmo. I o dziwo, miałem na tym frekwencję chociaż to było: „Kochani, dziękuję” i nie wydawałem papieru i miałem chętnych. Z reguły to były dziewczyny pływaków długodystansowych albo chłopaki pływaczek długodystansowych, żeby mogli pomóc swojej drugiej połowie w pływaniu. A tak à propos, już nie będę mówił kto, ale pewien młodszy instruktor żeglarstwa z renomowanej szkoły prowadzący zajęcia w chwili, kiedy prowadziłem pływaka długodystansowego mając jacht prawidłowo oznaczony flagą A międzynarodowego kodu sygnałowego i idąc na silniku nagle zaczął na mnie krzyczeć: „, Czy ty nie widzisz, że ja jestem pod żaglami!” No, takich miewamy instruktorów. Dziękuję bardzo.

PIOTR KUDELSKI:

Dziękuję bardzo. Zanim udzielę Państwu znowu głosu, to jeszcze raz zaapeluję o skondensowane wypowiedzi i może w pierwszym rzędzie te osoby, które jeszcze nie zabierały głosu. Może z końca sali.

KRZYSZTOF PIWNICKI:

Witam serdecznie, Krzysztof Piwnicki, Szkoła Żeglarstwa 4Winds. Tutaj kolega wspomniał o kwestii finansowej; ona jest bardzo istotna dla ośrodków szkoleniowych. Chcę od razu zaznaczyć bardzo wyraźnie: jesteśmy zwolennikami tego, żeby szkolenia były nieobowiązkowe; jeśli żyjemy w wolnym kraju, niechaj tak będzie.

Natomiast pojawia się tutaj inny problem. Proszę Państwa, ja prowadząc szkołę płacę podatki, płacę ludziom, płacę ZUS – y. Jeżeli będzie niejasna kwestia tego, kto w rzeczywistości może szkolić – a trzeba będzie szkolić, tak? czy to będzie szkoła, czy to będzie indywidualna osoba, rodzina; świetnie – szkolmy. Tylko proszę pamiętać o tym, że te ośrodki szkoleniowe w ten sposób mogą stracić. Ja nie mówię tutaj o sobie, tylko że jest to jeden z elementów, na który

na pewno trzeba zwrócić uwagę. W Polsce mamy bardzo dużo ośrodków szkoleniowych, które działają właśnie w oparciu [o to], że płacą podatki, ZUS –y, pracowników opłacają, mają koszty utrzymania, etcetera, etcetera. I teraz jeżeli [zaistnieje] taka sytuacja, że każdy będzie mógł sobie kogoś wyszkolić prywatnie, gdzieś tam, na swoim jachcie – świetnie, niechaj tak będzie. Ale niech on będzie miał zaświadczenie, że ten pan mnie tutaj wyszkolił, bo on takim ośrodkiem w jakiś sposób odbiera możliwość legalnego – zgodnie z literą prawa – działania. Ale jeszcze raz podkreślam: jesteśmy zwolennikami tego, żeby te patenty... żeby szkolenie nie było obowiązkowe. Ale zwróćmy uwagę, że ośrodki szkoleniowe w związku z tym będą mogły mieć jakiś problem. Dziękuję.

JAROMIR ROWIŃSKI:

Jeśli można, raz jeszcze Jaromir Rowiński, reprezentuję siebie; reprezentuję również swój jacht, swoją żonę dwójkę swoich dzieci.

PIOTR KUDELSKI:

Przepraszam, ale naprawdę trzymajmy się konwencji i też szanujmy innych, bo każdy chce zabrać głos. Ja apeluję jeszcze raz o konkretne głosy, które pozwolą nam ten temat ukazać w całej pełni, wszystkich zagadnień i żeby każdy mógł się wypowiedzieć i żebyśmy doszli do końca.

JAROMIR ROWIŃSKI:

Przepraszam w takim razie i dziękuję za reprimendę. Proponuję – mimo wszystko – cofnąć się o dwa artykuły. Artykuł 36 tej samej ustawy nie wymaga żadnych szkoleń od osób, które pełnią zawodowo funkcje na statkach żeglugi śródlądowej. Patent lub świadectwo uzyskuje osoba, która [ma] osiemnaście lat, stan zdrowia, odbyła praktykę, zdała egzamin – koniec. Myślę, że troszkę zbyt długo dyskutujemy na temat tego, co zostało – dość powszechnie – przyjęte w projekcie ministerstwa jako chyba najważniejsza zmiana. Otóż naprawdę nie musimy szkolić się tak, jak na Białorusi – przepraszam, że wracam raz jeszcze do tego przykładu. Odnosząc się tylko króciutko do wypowiedzi kolegi przed nami: otóż ustawa określa, kto może szkolić. I ta ustawa nie zajmuje się tym, kto i jak płaci podatki oraz tym, czy zajmuje się tym zawodowo czy na przykład tak jak ja – po dwudziestu dziewięciu latach praktyki w żeglarstwie, po dziesięciu latach posiadania własnego jachtu – potrafię czy nie potrafię nauczyć kogoś żeglowania? Ja tego nie... Jeżeli będę robił to za pieniądze, to wtedy

Urząd Kontroli Skarbowej many, many cały aparat fiskalny, który musi mnie zmusić do zapłacenia pieniędzy. Przysięgam Państwu, że nie będę tego robił za pieniądze.

WOJCIECH BARTOSZYŃSKI:

Wojciech Bartoszyński, reprezentuję sam siebie, ewentualnie mojego syna, ale to nie o to chodzi; jachtowy sternik morski, morski sternik motorowodny. Wydaje mi się, że naturalnym stanem jest brak obowiązku dla obywateli. Żeby wprowadzić jakieś zobowiązanie dla obywateli, jakieś ograniczenie należy uzasadnić, czego tak naprawdę bronimy i dlaczego wprowadzamy takie ograniczenie dla wolnych obywateli. Tutaj słyszałem o zagrożeniach hipotetycznych: zobaczycie, co się stanie, jak nie będzie obowiązkowych szkoleń! To mnie nie przekonuje, więc uważam, że jeżeli będzie dobry argument za tym, żeby szkolenie było obowiązkowe; poparty tym, jaki interes chronimy – to zrewiduję swoje zdanie; natomiast w tej chwili pozostaję przy swoim. Dziękuję.

PIOTR KUDELSKI:

To jest cenny głos. Może spróbujemy starać się posługiwać argumentami merytorycznymi a mniej wrażeniami i jakąś wiarą, dobrze? Proszę Pana bardzo.

PAWEŁ SZABELEWSKI:

Paweł Szabelewski, Polski Związek Motorowodny. Chciałbym zwrócić uwagę na jedną rzecz. Tak naprawdę musimy spojrzeć całościowo na problem, bo my podchodzimy pod kątem bezpieczeństwa. Nie możemy mówić o tym, że... Przede wszystkim chciałbym zwrócić uwagę na to, że dobrze by było wyróżnić motorowodnictwo od żeglarstwa; bo to są dla mnie dosyć różne dyscypliny. Chociażby przykład, gdy postawimy żaglówkę i skuter obok siebie i osoba, która nic nie potrafi, nie miała nigdy nic wspólnego z pływaniem na wodzie – co wybierze? Oczywiście, wybierze skuter; bo wydaje się przez analogię, że jest to łatwiejsze, bo mam kierownicę, gaz, prowadzę samochód. Mamy takie spostrzeżenia z praktyki na wodzie, że osoby, które mają taką możliwość, to żaglówka nie, bo nie wiem, dmuchnie mi, popłynę, jakiś hals, nie wiem w ogóle o co chodzi; a tutaj dopiero na wodzie się dowiem, że ta motorówka czy skuter nie ma hamulców, ale gaz, hamulec wydaje się znacznie prostsze i znacznie łatwiejsze do opanowania. Dlatego dobrze by było jakbyśmy podzielili te dwie kwestie; bo ja się tu zgadzam z tymi kwestiami żeglarskimi, że tak naprawdę te szkolenia żeglarskie będą, [niezależnie od tego], czy będą obowiązkowe czy nie – chociaż tak jak mówiłem na początku, moim zdaniem one powinny być obowiązkowe. One będą, ponieważ

taki delikwent nie ma zielonego pojęcia, jak tym pływać; a skuterem - wydaje mu się, że wie, to jest problem. Poza tym chciałbym zwrócić uwagę, podawaliśmy przykłady Anglii, Szwecji, jak tam to wygląda. Tam nie ma oblige, ale tam jest zupełnie inna kultura. Tam jest siedemset klubów, do których się zgłasza każdy, kto pływa! To jest zupełnie co innego! Ile jest w Polsce klubów, do których ja mogę pójść i poprosić kolegę z klubu, żeby mnie nauczył? Cały czas mówię o motorowodniactwie. Kupuję sobie skuter, nie należę do żadnego klubu, mnie nic nie interesuje, pływam. Kupuję sobie motorówkę... Gdzie są ci ludzie? W tamtych kulturach, to faktycznie jest tak, że oni są zrzeszeni gdzieś tam, w jakiś mniejszych, większych klubach. Jest na to nacisk, żeby tam być, bo to jest dobrze odbierane. U nas niestety, mam motorówkę, bo chcę pokazać, że mam pieniądze.

PIOTR KUDELSKI:

Dziękujemy bardzo za ten głos.

PAWEŁ SZABELEWSKI:

Chciałbym tylko podkreślić, że chodzi nam wyłącznie o bezpieczeństwo i te szkolenia powinny być obowiązkowe.

JACEK PYTKOWSKI:

Jacek Pytkowski, reprezentuję samego siebie i grono przyjaciół. Jestem żeglarzem morskim od ponad dwudziestu lat i chciałem Państwu zwrócić uwagę na jedno. Otóż w dotychczasowym systemie szkolenia – co zresztą przed chwilą potwierdził Pan z HALSU – całe te szkolenia były nakierowane tylko na to, żeby zdać egzamin, nauczyć do zdania egzaminu. Natomiast tak naprawdę żeglarz czy motorowodniak uczy się dalej przez całe życie, w każdym kolejnym rejsie. Tak szczerze mówiąc, to nie wiem, po co się nad tym zastanawiamy, bo to szkolenie – tak naprawdę – nic nie daje; potem trzeba się uczyć. I proszę zobaczyć – ci, którzy naprawdę chcą być dobrymi żeglarzami, w tej chwili robią za niemałe pieniądze całkiem nieobowiązkowe kursy zawodowe: kursy radarowe w Akademii Morskiej czy kursy zawodowe STCW. Nie ma takiego przymusu, ale to robią. Więc nie zastanawiajmy się, czy ktoś będzie chciał robić, czy nie będzie chciał robić. Jeśli ktoś podchodzi do tego poważnie i chce się nauczyć pływać – to będzie się uczył; będzie się uczył sam, będzie się uczył od kapitana, z którym pływa i żadne oblige ustawowe nie jest mu do tego potrzebne. Dziękuję.

PIOTR KUDELSKI:

Bardzo krótko proszę Pana, bo Pn zabierał głos już na samym początku, dobrze?

PAN NUMER 1:

Przede wszystkim ja podsumowałbym jedną rzecz, bardzo ważną. Tutaj padło takie hasło, żeby nie mieszać rozporządzeń ze sobą; ale właśnie cały problem jest w tym, że one są ze sobą bardzo powiązane. Moja wypowiedź, mówiąca o zagrożeniach została niepotrzebnie odebrana jako głos za tym, żeby szkolenia były obowiązkowe. Nie. Tak samo jak mój konkurent z końca stołu, z 4Windsa uważam, że nie ma konieczności obowiązkowych szkoleń, bo rzeczywiście – ci, co chcą się nauczyć, to przyjdą. Za to jest inny problem, dużo poważniejszy: co zrobić, żeby ten system nie stał się farsą. Mamy za sobą już siedem lat doświadczeń. Tutaj Pan dyrektor powiedział, że nic się nie stało. Tak, wypadków było niewiele, bo niewiele z nich było zgłaszanych. Jachty, które je miały, często nie były pod polską banderą, bo wielu właścicieli jachtów pływa pod obcymi banderami. Zamiast mówić o groźnych wypadkach powiem, że się pojawiły zjawiska typu, że załoga porzuca jacht, który sam dopływa do celu; mieliśmy dwa takie zdarzenia w ciągu minionych siedmiu lat. Generalnie, jako właściciel szkoły żeglarskiej i firmy czarterowej widzę problem ogólnego spadku umiejętności. I ja nie mówię, żebyśmy zaostrzali system, bo tak to zostało od razu odebrane; bo koledzy – jak to podkreślają – reprezentują tylko siebie i swoje bardzo idealistyczne poglądy, traktują to często w [takich] kategoriach, że najlepiej ten system rozmontować, zburzyć. Mieliśmy jakiś system, był na pewno zbyt rygorystyczny. Ja tylko głosuję za tym, żeby to, co przyjdzie na jego miejsce nie stało się farsą. Mamy w tej chwili na sumieniu wydanych siedem tysięcy – czy tam nie wiem nawet, ile tysięcy – patentów morsa i kapitana tylko na podstawie weryfikacji. Część z tych ludzi to są na pewno świetni żeglarze; znaczna część niestety – na podstawie moich obserwacji – prezentuje bardzo niski poziom umiejętności. To, że oni płyną, to jest fajne. Cieszę się, że żegluje coraz więcej ludzi, ale nie widzę powodu, żeby dokumenty, które wystawiamy zaświadczały nieprawdę, że ci ludzie mają jakieś kwalifikacje.

Wydaje mi się, że dyskusja nad tym, czy szkolenia będą obowiązkowe czy nie, to nie bardzo ma sens; nawet już widzę to po nastawieniu ministerstwa. Ja chciałbym bardziej podjąć dyskusję na temat: co zrobić, żeby system nie stał się systemem uprawnień fikcyjnych. Wbrew – brutalnie powiem – naiwnym poglądom wielu przedmówców, nie wierzę w skuteczność egzaminów i jeżeli mamy powiedzieć, że ma nie być obowiązkowych szkoleń –

co - jak mówiłem - akceptuję i to nie problem – to oczekuję, żeby jednocześnie od razu zacząć mówić – mimo że to jest inne rozporządzenie, ale powiązane – co zrobić, żeby egzaminy nie były fikcją. Bo jeżeli już teraz te egzaminy pod kontrolą obu związków sportowych, bardzo często wyglądają tak, jak to powiedział mój przedmówca? Tam padło to hasło: kursy weekendowe, może kiepsko użyte, bo kursy weekendowe też mogą być różne; ale on powiedział, że mimo że mieliśmy spójny system szkoleń i egzaminów – bardzo łatwo podmioty, które chciały zaproponować niskim kosztem łatwy kursik, bardzo łatwo robiły, co chciały. I bardzo bym nie chciał, żeby ten proces funkcjonowania kursów o niskiej jakości, [żeby] ten problem jeszcze bardziej się rozszerzył. I tylko o tym mówimy.

PIOTR KUDELSKI:

Dziękujemy bardzo. Naprawdę prosiłbym, żebyśmy ten temat domykali. Jeszcze tylko pozwolę sobie na jeden komentarz, że ta kwestia... Tutaj są też przedstawiciele ministra transportu a więc tego drugiego resortu, który łącznie... Minister transportu wraz z ministrem sportu wydaje to drugie rozporządzenie, więc ja mogę – i pewnie się tu nie pomylę – złożyć zapewnienie, że prace nad tamtym rozporządzeniem też będą – pewnie Państwo nie dopuścicie, żeby było inaczej – z aktywnym Państwa udziałem. Więc też jest naszym wspólnym celem, żeby te dwie regulacje, które niewątpliwie łączą się ze sobą, stworzyły jakiś pełny i skuteczny instrument, tak? Natomiast mimo wszystko nie jesteśmy w stanie na tej konferencji rozmawiać o wszystkim; bo rozmowy o wszystkim prowadzą do tego, że nie przegadamy tych rzeczy, które są w tym projekcie. Proszę Pana bardzo.

ANDRZEJ GRZEBIEŃ:

Dzień dobry, Andrzej Grzebień; szkoleń od czterdziestu lat. Uważałem to za zaszczyt, jak mnie kiedyś kolega powołał do szkolenia w klubie. Dzisiaj reprezentuję samego siebie, ale mam też doświadczenie we współpracy z klubami w środowisku wrocławskim.

Tutaj mam prośbę do Panów dyrektorów z ministerstwa. Prosiłbym o przedstawienie punktów, które zostały przyjęte już po wstępnej analizie tych wniosków, składanych wcześniej, dlatego że tylko o jednym usłyszeliśmy: że staż morski motorowodniaków będzie przyjęty i nad nim nie dyskutujemy; to się zweryfikuje. Czy jeszcze zostały takie punkty przyjęte, żebyśmy ich nie poruszali teraz, ale też wiemy już, że one zostały uwzględnione albo prosiłbym o wymienienie tych punktów, które będą poruszane w następnych zagadnieniach. Teraz je przedstawić, a potem przechodzimy do omawiania punktu

pierwszego. Ale proszę je wymienić, żebyśmy wiedzieli, ile punktów Panowie przewidujecie do poruszenia; żebyśmy wiedzieli, czy mamy czas do dzisiejszej nocy, czy do południa jutro, czy dalej (śmiech).

To jest taka moja prośba w sprawie uporządkowania. Natomiast czy szkolić czy nie szkolić, to ja mam tylko taką [uwagę]: można nie szkolić obowiązkowo, tyle tylko, że chciałbym poruszyć jedną sprawę. Dwa lata temu, już trzy – bo w 2010 roku – pozbawiono dziesięć tysięcy instruktorów uprawnień do szkolenia, bo tylko instruktorzy sportu mogli szkolić w myśl ustawy. Potem wprowadzono poprawkę do ustawy, przywrócono prawo szkolenia instruktorom żeglarstwa związku żeglarskiego i związku motorowodnego; ale przy okazji wylano też za burtę instruktorów związkowych narciarstwa i kilku innych. Więc tutaj w tej chwili też: w momencie, kiedy weszły te przepisy wyrzucające instruktorów związkowych ze szkolenia zrobił się run na instruktorów sportu. Po zgarnięciu kasy z przyspieszonych kursów instruktorów sportu dopiero ministerstwo wprowadziło, że rok ma trwać kurs i tak dalej, żeby nie było kursów miesięcznych. Było coś takiego, pamiętam. Tylko jak wyglądają ci, którzy mówili kolegom – bo były ostre rygory, że nie mógł szkolić na przykład... U motorowodniaków mógł szkolić sternik – stażysta; u żeglarzy na łódkę z kursantami mógł sięść co najmniej młodszy instruktor, który musiał zrobić patent instruktorski i zapłacić za szkolenie i za egzamin na ten patent, poświęcić też czas. I jest jakieś zaufanie wobec prawa. A teraz te jego uprawnienia mogą być albo nie muszą; bo jeżeli nie musi chodzi na szkolenie obligatoryjne, to może go nauczyć kolega, który nie weźmie pieniędzy albo mu się zafunduje rejs – to jest tak zwane [słowo niezrozumiałe 1:18'24] barterowe. To jest tylko tyle, pomimo że jestem za tym, żeby te obowiązkowe szkolenia znieść. Tyle tylko, że jeżeli potem się dopuszcza do szkolenia wszystkich a pisze się w uzasadnieniu do projektu, że nie ma to skutków. To te dziesięć tysięcy ludzi to jest żaden skutek? Można ich za burtę wysadzić.

PIOTR KUDELSKI:

Dziękuję za ten głos. Zaraz przekażę [głos] koledze w kwestiach merytorycznych, to jeszcze jedno jako moderator – pozwolę [sobie] odnieść do tych kwestii. Przede wszystkim jeszcze raz apeluję, żebyśmy rozmawiali na temat tego, co jest w tym rozporządzeniu, bo naprawdę daleko nas to nie zaprowadzi.

Á propos tego pytania: cenzurą naszego tu przebywania jest godzina dwunasta. Żartuję trochę, ale tak nam powiedzieli organizatorzy. To jest sala wynajęta przez ministerstwo; [do

dwudziestej czwartej] w ostateczności możemy tu przebywać, więc do drugiej w nocy siedzieć nie będziemy.

Tam był taki głos co do techniki. Zaraz kolega przedstawi te punkty, które my chcemy poruszyć. Będzie ta trzecia część, o ile dotrzemy do tej trzeciej części, bo jak nie będzie dyscypliny wypowiedzania się, to możemy tam nie dotrzeć, tak? czas nam nie pozwoli. I zaraz będą te punkty, które być może pozwolą zobaczyć Państwu te aspekty, które chcemy poruszyć.

CEZARY GRZANKA:

Tylko odniosę się do tego, o co Pan prosił, bo to słuszna uwaga, że powinienem na początku powiedzieć, jakie problemy zostaną przedstawione w drugiej części; poruszone przez nas, które nas interesują – bo to daje perspektywę rozmowy, o czym rozmawiać o czym nie i na co sobie zarezerwować czas.

Ale jeszcze zanim to powiem, chcę Panu ad vocem powiedzieć na temat tego rozporządzenia o którym Pan mówił, w ogóle na temat szkolenia instruktorów. To nie jest prawda, że były jakieś przyspieszone kursy nie objęte regulacją. Kształcenie instruktorów sportu i trenerów zawsze było objęte stosownymi przepisami; tylko delegacja była w ustawie o kulturze fizycznej i w ustawie o sporcie i rozporządzenia to regulowały. Tam nie było powiedziane, jak długo ma trwać kurs, tylko ile ma mieć godzin. I przyznaję tylko jedno: w 2010 roku była delegacja do pytania nowego i to jest prawda, że podwyższono liczbę godzin na poszczególne stopnie instruktorskie i trenerskie. To jest prawda, natomiast zawsze było to objęte regulacją i kontrolowane przez ministerstwo. Jeżeli zdarzały się jakieś patologie, to były patologiami po prostu.

A wracając do rzeczy: to, co chcielibyśmy poruszyć w drugiej części – oprócz tych szkoleń, o których rozmawiamy – interesuje nas jeszcze sprawa wieku, który jest określony jako wymóg przy uprawianiu żeglarstwa w tych najniższych stopniach czyli dwanaście lat, bo było bardzo dużo uwag na ten temat. Ponadto opłaty, dlatego że delegacja mówi nam, że mają być wyznaczone w rozporządzeniu wysokości opłat egzaminacyjnych na podstawie rzeczywistej kalkulacji kosztów i te sprawy również wywołały sporo kontrowersji. Może mniej, jeżeli chodzi o same opłaty co do wydawania patentów, natomiast co do opłaty egzaminacyjnej w ustawie są górne stawki – tak jak wcześniej wspominał Pan dyrektor – tam jest pięćset złotych górna stawka i pięćdziesiąt złotych za wydanie patentu; natomiast w projekcie [

rozporządzenia] posłużyliśmy się kwotami, które były w poprzednim stanie prawnym. Kolejna rzecz to skutery, bo było bardzo dużo uwag na ten temat. Następnie jeszcze załącznik numer 4 czyli wymogi egzaminacyjne. To są takie główne tematy, które chcemy poruszyć. Będzie jeszcze kilka takich szczegółowych kwestii, ale to już takie bardziej szczegółowe. Te zasadnicze chcemy omówić, które nam są potrzebne do domknięcia tego projektu i pójścia z nim dalej. Dziękuję bardzo.

PIOTR KUDELSKI:

Może najpierw ktoś, kto jeszcze nie zabierał głosu?

HUBERT KORZENIOWSKI:

Hubert Korzeniowski, Szkoła Motorowodna Akademia MARINA. Dwa pytania do Panów z departamentu prawnego. Pierwsze pytanie: czy idea zrezygnowania z obowiązkowych szkoleń nie jest sprzeczna z duchem ustawy o żegludze śródlądowej, zwłaszcza z cytowanym już z zapisem artykuł 37 a) punkt 13. Wydaje mi się, że na etapie tworzenia ustawy ustawodawca nie myślał nawet i nie rozważał takiej opcji.

Drugie pytanie dotyczące tylko szkoleń motorowodnych: jak zgodnie z przepisami osoba nie uczestnicząca w zorganizowanym kursie może zdobyć umiejętności praktyczne; skoro przepisy ustawy o żegludze są tak skonstruowane, że nie wolno praktycznie ojcu, koledze oddać kierownicy i steru motorówki osobie towarzyszącej. Dwa są przepisy, które mówią o tym w ustawie o żegludze śródlądowej. Pierwszy przepis to taki, który mówi o załodze statku, że sternik powinien posiadać uprawnienia takie i takie a nie dotyczy to jachtów i łodzi sportowych. I drugi zapis bezpośrednio in ekstenso mówiący, że osoba uprawniona do prowadzenia łodzi motorowej powyżej 10 kW musi mieć to, to i to. Jak w takim razie – bez łamania prawa – osoby, które chcą zdobyć umiejętności w zakresie prowadzenia łodzi motorowej mogą to zrobić?

PIOTR KUDELSKI:

Dziękuję bardzo za ten głos. Zaraz przekażę głos koledze, żeby do tych kwestii się odniósł. Zrobimy to na zasadzie trochę też wyjątku, bo prosimy – te rzeczy może zostawmy do trzeciej części. Zaraz do pewnych kwestii się kolega odniesie, natomiast żeby to jednak była formuła... Tak ustaliliśmy, że ta druga część jest poniekąd dla nas; my chcemy od Państwa wydobyć więcej informacji, które pozwolą nam te zagadnienia lepiej przedstawić członkom

kierownictwa, którzy – w ostateczności – będą decydować o kształcie tego rozporządzenia. A te kwestie ewentualnie, też tych pytań – prosimy, żeby bardziej były poruszane też w części trzeciej.

PAWEŁ MATEJ:

Paweł Matej, główny specjalista w departamencie prawnym. Tutaj dwa pytania padły. Pierwsze: czy nie jest rezygnacja z obligatoryjnego szkolenia sprzeczna z duchem ustawy. W opinii departamentu prawnego nie jest sprzeczna. Tutaj jeden z Panów zauważył także przepisy dotyczące wymogów egzaminacyjnych na stopnie zawodowe. Tam nie mamy obligatoryjnych szkoleń. Po drugie: przepis, na który Pan wskazał czyli artykuł 37 ustęp 13 nie przesądza o tym, że te szkolenia muszą być obligatoryjne. Stąd: mamy też możliwość uregulowania tego na poziomie rozporządzenia. Druga kwestia: w jaki sposób może legalnie odbyć takie szkolenie? Przede wszystkim zakładamy, że będzie korzystał ze szkół, które oferują takie usługi; ale też nie możemy zapominać o tym, że mamy obszar nie objęty regulacją – możliwość swobodnego żeglowania na jachtach o długości kadłuba poniżej siedmiu i pół metra albo na jachtach motorowych o mocy silnika poniżej dziesięciu kilowatów. Jeżeli czuje się na siłach, może się na takim jachcie – w majestacie prawa – legalnie przygotować. Dziękuję.

ANDRZEJ KUROWSKI:

Nazywam się Andrzej Kurowski, reprezentuję tylko siebie. Może tylko powiem, że jestem jachtowym sternikiem morskim, motorowodnym sternikiem morskim i zależy mi na propagowaniu żeglarstwa, dlatego w sezonie 2012/2013 organizuję prelekcje żeglarskie w tawernie „Korsarz” w Warszawie. I bardzo krótka wypowiedź, bo dla mnie to jest kluczowe. Ja popieram w pełni rozporządzenie ministra, przynajmniej w 99% ten projekt; natomiast argument, że w innych krajach może nie być obowiązkowych szkoleń, tylko w Polsce [tak] nie ma z jakiegoś powodu, bo – nie wiem – jesteśmy jacyś inni, zupełnie mnie – że tak powiem – trafia. Będąc w innych krajach – w Anglii, w marinach, w Holandii, w Szwecji, gdziekolwiek – jeżeli ja widzę jakąś załogę, która jest na dwunastoosobowym jachcie i ma dwanaście osób, to jestem prawie pewien, że to jest załoga polska. Natomiast tam pływają po prostu rodzinnie; bardzo często jest jedna osoba albo dwie osoby – mąż, żona, może dziecko. Oczywiście jest bardzo wiele klubów, ale miliony osób pływają po prostu rodzinnie. Dziękuję.

GRZEGORZ DYJAS:

Dolnośląski Okręgowy Związek Motorowodny i Narciarstwa Wodnego, Grzegorz Dyjas. Proszę Państwa, przede wszystkim uważam, że powinniśmy rozdzielić inne państwa czyli zagranicę i nas. Niestety, tam odbywa się to wszystko troszeczkę inaczej, dlatego że tam się danym sportem żyje. I założmy – tak jak mówimy – całe szkolenie, które nie jest obowiązkowe odbywa się przez obcowanie w danym klubie, tam po kolei każdy człowiek się wszystkiego uczy. Natomiast u nas, proszę Państwa – na pewno większa część się ze mną zgodzi tych, którzy egzaminują – że przybywa na egzamin 90% ludzi, którzy po prostu niewiele wiedzą, nie potrafią się zachować i przystępują do egzaminu w czasach, kiedy zakładamy, że w tamtym roku jeszcze był obowiązek szkolenia. I teraz proszę Państwa, jeżeli zrezygnujemy z tego obowiązku – proszę mi powiedzieć, kto będzie przychodził na egzaminy? Podejrzewam, że na pewno nie zmaleje ta liczba o 90 % i będą tylko przychodzić ci, którzy chcą zdawać – tylko nadal będą przychodzić ci, którzy po prostu chcą mieć papier i tak to będzie wyglądać. Uważam, że szkolenie – przynajmniej na te podstawowe stopnie – powinno być obligatoryjne, dlatego że naprawdę kandydaci na te stopnie, chcąc nie chcąc, coś tam z tego kursu zapamiętają. A jeżeli będą przychodzić od razu na egzamin, naprawdę pominą szereg wiadomości, które są potrzebne. Na pewno są szkoły i są inne ośrodki, które szkolą bardzo dobrze – nie mówię : nie. Ale proszę Państwa, przykłady z zeszłego roku, gdzie byłem – że tak powiem – na obszarze połowy Polski, widziałem jaki jest standard szkolenia – na koniec egzaminu pani się pyta, gdzie się tą motorówkę wyłącza albo włącza. No, to proszę Państwa! – mógł to być też mężczyzna, nie powiem, że nie – ale była szkolona czy nie była szkolona? Jeżeli byłby na szkoleniu, na pewno by pewne elementy wiedzy zapamiętał.

ZBIGNIEW LEWCZUK:

Nazywam się Zbigniew Lewczuk, reprezentuję firmę Parasailing Center, producenta sprzętu latającego czyli tak zwanych parasaili. Chciałbym wnieść o zlikwidowanie licencji; tych, które...

PIOTR KUDELSKI:

Przepraszam, że od razu Panu przerwę, ale to zagadnienie jak najbardziej może Pan podnieść w tej trzeciej części. Na razie jesteśmy przy kwestii obligatoryjności szkoleń, dobrze? Bo myś nie zakończymy tej dyskusji, jeżeli teraz zaczniemy biegać po całym rozporządzeniu.

ZBIGNIEW LEWCZUK:

Ponieważ nie poruszył Pan wcześniej tej kwestii, w związku z powyższym chciałem przypomnieć.

PIOTR KUDELSKI:

Spokojnie, jeśli tylko pozwoli czas, w trzeciej części nad tym zagadnieniem też porozmawiamy, dobrze? Apelowałbym, żebyście Państwo sami decydowali, czy jeszcze Państwa głosy coś będą nowego wносиły, czy to będzie powielanie tych samych głosów; bo ważne chyba, żebyśmy też mogli wysłuchać swojej rozmowy w innych zagadnieniach.

TOMASZ LIPSKI:

Nazywam się Tomasz Lipski, reprezentuję Federację Szkół Żeglarskich ISSA Poland; międzynarodowe stowarzyszenie szkół żeglarskich, gdzie jestem wiceprzewodniczącym, jak również prowadzę licencjonowaną szkołę RYA w Polsce i [mam] takich kilka punktów.

Jeden punkt to jest taki, że od paru lat prowadzimy szkolenia ISSA w Polsce, gdzie nie ma wymogu i ludzie się zgłaszają. Szkół jest coraz więcej; zrzeszamy obecnie około sześćdziesięciu szkół; jest coraz większe zapotrzebowanie, coraz więcej instruktorów się do nas zgłasza i coraz więcej ludzi co roku szkolimy.

Takie przykłady z różnych stron na świecie, bo cały czas odnosimy się tego, co się dzieje za granicą. Na przykład na Karaibach – kolega mieszkający w Stanach Zjednoczonych – niekoniecznie nad wodą – pojechał tam, żeby wynająć jacht. Pyta go osoba wypożyczająca: „Czy ma pan jakiś patent?” „Nie mam”. „A czy ma pan książeczkę żeglarską?” „Nie mam”. „A czy ma pan bilety Narodowego Banku USA?” „No, mam”. Odpowiednią ilość mu dał, zapłacił, wypłynął. Jeszcze przed wypłynięciem człowiek go poinstruował przez trzy, cztery godziny. Gdzieś tam wypłynął i dzwoni: „Przepraszam pana bardzo, wie pan co, pan mówił o tym halsowaniu, ale to jakoś nie wychodzi. Czy mógłby pan jakoś mi pomóc, bo nie mogę wrócić?” Człowiek mówi: „Proszę pana, dobrze. Wysyłam po pana instruktora, płaci pan trzysta dolarów z tej kaucji, którą pan zostawił, oni pana sprowadzają z powrotem i wszystko jest w porządku”. Przyjechali, on z tej kaucji potracił pieniądze, nic się nie zdarzyło. Kolejny przykład: Chorwacja. W Chorwacji nie ma szkoleń obowiązkowych, są egzaminy, o czternastej, w kapitanacie, w piątek w wybranych miejscach można te egzaminy zdawać w dowolnie wybranym języku. Te egzaminy się bardzo łatwo zdaje, już nie będę mówił o jakości tych egzaminów; natomiast wiele osób pływa z tymi patentami. Chorwaci jakoś nie wpadają w panikę, tam się nic nie dzieje. Przyjeżdżają Czesi, którzy mają dość ograniczony

dostęp do morza, Węgrzy podobnie; pływają na tych patentach, niewiele się dzieje. Poza tym w ramach mojej działalności w stowarzyszeniu współpracujemy ze szkołami – nie wiem – w Turcji, na Ukrainie, w Rosji, gdzie pracujemy nad standaryzacją.

Taka dyskusja, jaka się teraz tutaj odbywa, dla mnie jest dość ciekawa, bo nigdzie takiej dyskusji nie ma na świecie. Nie ma obowiązkowości szkolenia nigdzie praktycznie, może oprócz wspomnianej Białorusi, w Korei Północnej zapewne też, aczkolwiek tam w ogóle może być problem ze szkoleniami. Natomiast spotkałem się z przykładami takimi, że ludzie po szkoleniu obecnym, wymuszonym, przychodzą na szkolenie i mówią: „Słuchaj, chciałbym się czegoś nauczyć, bo jestem po egzaminie i teraz może bym się czegoś nauczył.” To jest kolejna sprawa i my jesteśmy za... Na początku powinienem to powiedzieć: bardzo nas cieszy kierunek zmian, których świadkiem jesteśmy i działalność ministerstwa – wcześniej, parę lat temu, to było nie do pomyślenia. Te nowe projekty, z którymi mamy teraz do czynienia to jest wielki ukłon w stronę ministerstwa. My jesteśmy za całkowitą liberalizacją przepisów i mam nadzieję, że za trzy, cztery lata spotkamy się i będziemy dyskutowali, czy egzaminy są potrzebne czy niepotrzebne. Dziękuję.

PIOTR KUDELSKI:

Jako moderator muszę tą dyskusję trochę w tym punkcie ograniczyć. Udzielę głosu jeszcze Pani dyrektor. A czy ktoś z Państwa nie zabierał głosu, z tych osób, które chciały się wypowiedzieć? Jeszcze Pan, dobrze i później udzielimy głosu Pani dyrektor i będziemy kończyć ten wątek.

MARCIN WĄSIK:

Marcin Wasik, Akademia Kuznierewicza. Proszę Państwa, tutaj muszę się częściowo z kolegą Tomkiem zgodzić, jeśli chodzi o te szkolenia, że nie jest obowiązkowe i według mnie u nas również nie powinno być obowiązkowe; ale poziom żeglarzy nie wzrośnie, dopóki nie będą mieli świadomości, że muszą się uczyć sami; a wzrośnie wtedy, kiedy nie będzie obowiązkowego egzaminu, bo wtedy pójdą się nauczyć żeglować a nie zdać egzamin. Takie jest nasze zdanie. Mam jeszcze pytanie do przedstawiciela departamentu prawnego: mówił Pan o tym, że można samodzielnie nauczyć się pływać na motorówce, na jednostce do dziesięciu kilowatów. Egzaminy będą na jednostkach sześćdziesiąt kilowatów, osiemdziesiąt kilowatów – w jaki sposób miałyby się to przełożyć?

PIOTR KUDELSKI:

Do tej kwestii też wrócimy w trzeciej części, bo naprawdę nie skończymy tej debaty. Teraz udzielię głosu Pani dyrektor i później może zrobimy dziesięciominutową przerwę, żeby rozprostować nogi i wrócimy już do kolejnego wątku, dobrze? Proszę, Pani dyrektor.

MAGDALENA JABŁONOWSKA:

Dziękuję bardzo; Magdalena Jabłonowska, departament transportu morskiego i bezpieczeństwa żeglugi, Ministerstwo Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej.

Przede wszystkim dziękujemy za zaproszenie, jesteśmy tutaj głównie jako obserwatorzy; my będziemy brali udział w uzgadnianiu tego tekstu w ramach uzgodnień międzyresortowych. Natomiast chciałabym kilka rzeczy podsumować bardzo krótko i nasze ogóle uwagi przekazać, z punktu widzenia bezpieczeństwa żeglugi.

Tak, jak tutaj większość z Państwa powiedziała i generalnie jest to głos środowiska żeglarskiego – i motorowodniaków i żeglarzy - i gros przedstawicieli szkół żeglarskich [opowiada się] za tym, że nie do końca potrzebne są obowiązkowe szkolenia. W tej chwili powiem jako Magdalena Jabłonowska, kapitan jachtowy: podzielam to zdanie. Generalnie jest tak, że – moim zdaniem – większość osób i tak będzie się szkoliła. Widzimy, jak teraz jest, szkoły wręcz rosną, rozwijają się i właśnie przez to, że zwiększa się świadomość ludzi - pływamy też za granicą - zwiększa się ta świadomość nas, żeglarzy. To nie jest tak, że my mamy inną kulturę . Może mieliśmy czasem, może wcześniej jakoś tak było; natomiast zwiększa się na pewno ta świadomość - ludzie chcą się szkolić. Szczególnie, że teraz większość jachtów jest już jachtami prywatnymi i nikt rozsądny, kto wydał mnóstwo pieniędzy na swoje jachty, nie będzie pływał bez żadnego przeszkolenia. Co więcej, znam bardzo dużo osób, które mają patenty, bo – tak jak też to było powiedziane – egzamin nie weryfikuje do końca tej wiedzy i nigdy nie zweryfikuje. Tak naprawdę praktyka – pływanie – będzie weryfikowała i uczyła nas przez całe życie. Natomiast jest mnóstwo osób, które mają nawet najwyższe patenty i jak najbardziej biorą udział w kursach doszkalających – tak naprawdę – w kursach manewrowania dużymi jednostkami i tak dalej.

Co do egzaminów - ja się obawiam... Będziemy pracowali nad tym naszym rozporządzeniem, wspólnie. Niestety, w mojej opinii – też prywatnej – delegacja nie jest tak pełna, jak byśmy chcieli, bo wskazuje nam głównie na wymagania kadrowe, organizacyjne i tak dalej. Natomiast w moim odczuciu powinniśmy docelowo – pewnie w tym sezonie się nie da - popracować nad systemem egzaminów; dlatego że egzamin powinien przynajmniej

minimalnie weryfikować niezbędną wiedzę , ale też wiedzę i umiejętności praktyczne. Wydaje mi się, że trzeba by było się przyjrzeć nie tylko w przypadku upoważniania podmiotów do egzaminowania, ale w ramach kontroli ministra sportu nad związkami – również tam trzeba by było mieć identyczne wymogi egzaminacyjne. Tak samo powiem też z życia, z mojego doświadczenia: powinny też kiedyś, gdzieś znaleźć się wymogi dla egzaminatorów, żeby ich doświadczenie i wiedza była również aktualna. Mnie osobiście zdarzało spotykać egzaminatorów, którzy po dwadzieścia lat nie pływali i nie za bardzo byli w stanie – tak naprawdę – zweryfikować wiedzę żeglarzy, gdyż sami nie byli na bieżąco z tym, co się dzieje, jak się zmienia świat, jak postępuje elektronika i tego typu rzeczy. Więc z punktu widzenia bezpieczeństwa żegluga wydaje mi się, że powinniśmy dążyć do tego, żeby w jak najbardziej realny sposób weryfikować tę wiedzę na egzaminach a także jednak utrzymać wymogi praktyki pływania, bo jednak to praktyka uczy nas, tak? Dziękuję bardzo.

PIOTR KUDELSKI:

Dziękuję bardzo, Pani dyrektor. Zróbmy teraz krótką, dziesięciominutową przerwę – tylko proszę też o dyscyplinę – i wracamy już do kolejnego punktu.

CEZARY GRZANKA:

Kolejna kwestia, jaką chcielibyśmy poruszyć w pakiecie części drugiej to kwestia wieku. W projekcie rozporządzenia utrzymaliśmy wiek dwanaście lat czyli punktem odniesienia dla nas był poprzedni stan prawny. Na ten temat zostało zgłoszonych wiele uwag, że ten wiek jest zbyt niski. Argumenty, które były przytaczane przeciwko tak niskiemu wiekowi to jest

kwestia niedostosowania zarówno fizycznego jak i psychicznego do podołania prowadzenia jachtów o określonych parametrach, bo trzeba ten wiek również rozpatrywać w kontekście tego, że zwiększyliśmy nieco zakres uprawnień. Ale wyszliśmy z założenia, że egzamin będzie weryfikował umiejętności i przygotowanie do uprawiania żeglarstwa tak młodych osób i po prostu – jeżeli nie zostaną spełnione wymogi egzaminacyjne, to taka osoba nie zda egzaminu i nie będzie mogła żeglować. Otwieram dyskusję na temat wieku.

PAN NUMER 1:

Czy można? Podzielę się z Państwem swoimi spostrzeżeniami. Szkolimy żeglarzy. Nasz ośrodek szkoleniowy – co jest dosyć ważną przesłanką – nie szkoli dzieci w wieku dwanaście – czternaście lat, bo rzeczywiście uważamy, że jest za wcześnie. Te dzieci i tak mają prawo pływać na podstawie innych przepisów; mamy w tej chwili te siedem i pół metra, prawda? bez uprawnień. Powiem tylko jedną, dosyć istotną rzecz; prosiłbym, żeby ją wszyscy rozmówcy uwzględnili – mniej czy bardziej idealistyczni. Jako szkoleniowcy zawodowi, mamy świadomość, że jeżeli dzieci wsiadają na łódkę – jedne z nią sobie kiepsko radzą i komisja musi być potem bardzo łagodna; drugie sobie świetnie radzą, ale jest to tylko klasówka, tak jak w szkole. Zdają ten egzamin; nawet jakby byli najlepsi – jeżeli potem nie mają kontaktu z wodą, nie prowadzą samodzielnie jachtów przez rok, dwa, trzy – i tak wszystko zapominają. Więc to, że ktoś ma warunki psychofizyczne do prowadzenia jednostki w danym momencie, na egzaminie nie ma specjalnego znaczenia i ja rzeczywiście [oddałbym] głos za tym, żeby ten wiek podnieść, bo tak naprawdę stwarzamy pewne zagrożenie dla bezpieczeństwa. Jeżeli te dzieci w tak młodym wieku uzyskują uprawnienia a potem z nich nie korzystają, to kiedy już zaczną z nich korzystać w wieku szesnastu, siedemnastu lat – ich umiejętności będą dużo niższe. Oczywiście na pocieszenie można powiedzieć, ktoś może wysunąć argument, że i tak żadne dziecko żadnego wypadku na wodzie nie spowodowało; być może dlatego, że te dzieci po prostu nie korzystają z tych uprawnień.

Za to podniósłbym inną kwestię, która moim zdaniem jest o wiele ważniejsza. Cała nasza dyskusja została o tyle źle przeprowadzona, [bo] wydaje mi się, że ona już rok temu powinna zacząć się od czegoś innego – od analizy skutków poprzedniego rozporządzenia. Ono bardzo wiele zmieniało i przede wszystkim należało przedyskutować, co wtedy zrobiono źle, co dobrze, żeby dyskutować o nowym rozporządzeniu. Tej dyskusji nie było i pewnie już nie będzie. A ja chciałbym jednak jeden wątek przedłożyć, dotyczący wieku i moim zdaniem –

bardzo ważny. Przez ostatnie kilkadziesiąt lat stopień morski sternika jachtowego mogły robić osoby szesnastoletnie. O ile ja wiem – nie mam może dostępu do pełnych statystyk – ale nie znam żadnego przypadku, żeby osoba w tym wieku spowodowała jakikolwiek wypadek na morzu. Przynajmniej taki jest mój stan wiedzy, chociaż - być może – ktoś to sprostuje. Wręcz złośliwie powiem: jeżeli już jakieś wypadki były, to powodowali je starzy, doświadczeni albo mniej doświadczeni kapitanowie. I ja postulowałbym gorąco, aby przywrócić na pierwszy stopień morski – jakby on się nie nazywał: czy sternik jachtowy czy też ten nieszczęsny jachtowy sternik morski – przywrócić wymóg szesnastu lat. Mówienie o tym, że ta młodzież będzie powodować jakieś wypadki – będę kwestionował wszystkie wypowiedzi tego typu - jest nieporozumieniem, ponieważ nie znane są żadne przypadki, żeby coś takiego stało się kiedykolwiek i kwestia czy żeglarz będzie miał dwanaście czy czternaście lat nie ma dużego znaczenia praktycznego. Moim zdaniem tylko może lepiej, żeby było później, żeby nie udawać, że szkolimy. Ale zdecydowanie postulowałbym obniżenie wieku na stopień morski, na drugi stopień żeglarski do szesnastego roku życia, tak jak to było w roku 2005. Dziękuję.

PIOTR KUDELSKI:

Dziękuję za ten głos. Proszę Pana tutaj.

RAFAŁ KRAUZE:

Rafał Krauze, wicekomandor do spraw szkolenia morskiego i motorowodnego, Polski Klub Morski. Jak najbardziej tutaj zgadzam się z kolegą – wiek poniżej lat trzynastu to jeżeli chodzi o sytuację formalno – prawną są to... Krótko mówiąc: powyżej trzynastego roku życia dopiero mówimy o ograniczonej odpowiedzialności do czynów prawnych takich małoletnich; także dwunastoletnie dzieci, które miałyby prowadzić ewentualnie jakiś skuter czy – powiedzmy – jakiś mały jacht żaglowy no to... mówimy o państwowym patencie obowiązkowym – to wydaje się jakimś nieporozumieniem. Poza tym Państwo w swoim uzasadnieniu odwołują się do idei ISS czyli jakby takiego międzynarodowego systemu minimalnych kwalifikacji na certyfikaty kompetencji. I ten szesnasty rok życia jest właśnie jednym z kryteriów. Dlatego tutaj też optowałbym za podniesieniem wieku do szesnastego roku życia. Natomiast [odpowiadając] już wszystkim oponentom, którzy uważają, że szesnaście lat to jak tą młodzież wychowywać, szkolić i tak dalej, co z tą młodzieżą poniżej – bo takie swego czasu były też tutaj krytyczne głosy. Mamy nie tylko wspaniały system opracowany tutaj przez kolegów z HALSU czy PZZ –tu JUNGA & KADET ale też różne inne systemy certyfikowania takich marynistycznych, żeglarskich, nieobowiązkowych

kompetencji dla młodzieży do szesnastego roku życia i spokojnie może to spełnić swoje zadanie. Dziękuję.

PIOTR NOWACKI:

W swojej propozycji optowałem za podniesieniem minimalnego wieku na podstawowy stopień czyli w przypadku żeglarstwa - żeglarza jachtowego do szesnastego roku życia; na temat obniżania granicy wieku na drugi stopień nie wypowiadałem się. Krótko uzasadnię: pracuję głównie z młodzieżą, zauważam dwie rzeczy; po pierwsze – problem, który podnosiłem w uzasadnieniu, że jednak osoby, które mają dwanaście, trzynaście lat wymagają opieki nawet jeżeli uzyskają patent, wymagają później opieki – takiej realnej – przy prowadzeniu łódek; jednak ta wyobraźnia nie jest jeszcze odpowiednio wykształcona. Natomiast dla mnie bardzo ważne jest to, że młodzież – mając świadomość, że można zdobywać patent – podchodzi do żeglarstwa ambicjonalnie, pod kątem zdobywania papieru i zatracą tym samym radość zwyczajnych harców na wodzie. Może się myłę. Obserwowałem zajęcia, które były prowadzone z młodzieżą w Grecji; widziałem młodzież, która żeglowała w okolicach Sardynii; obserwowałem, co się dzieje w moim środowisku. W momencie, kiedy pojawia się świadomość, że prawdziwy żeglarz to ten, który zdobędzie patent, bo każdy inny to jest jak gdyby gorszy. Zaczyna się wśród tych młodych ludzi, z którymi ja obcuję, wyścig po papier i kończy się na przykład pływaniu na mniejszych łódkach, weekendowe, bo to jak gdyby nie honor. Oczywiście, to z wiekiem przechodzi; natomiast przyznaję, że jest to pewien kłopot w rozwijaniu zainteresowania aktywnością wodną jako taką. Stąd wydaje mi się, że połączenie tych dwóch argumentów jest dla mnie oczywiste, za podniesieniem minimalnego wieku na pierwszy stopień.

ARTUR PYTLAK:

Artur Pytlak ponownie. Chciałem zauważyć, że... W ogóle to będę mówił tylko o kwestiach motorowodnych, bo nie chcę absolutnie wypowiadać się [o] czymś, na czym się może nie do końca znam, więc nie będę... są ludzie bardziej ode mnie kompetentni, jeżeli chodzi o żeglarstwo. Przy starym rozporządzeniu mieliśmy pierwszy stopień motorowodny możliwy do uzyskania przez dwunastolatki już. Tak jak tutaj mój przedmówca z Akademii Nautica wspominał o morzu, że na morzu dzieci wypadków nie powodowały – najprawdopodobniej gdybyśmy przeanalizowali sytuację na wodach śródlądowych [to] byłoby pewnie podobnie – że nie było wypadków, które były powodowane przez dwunasto, trzynastolatki, które patent sternika motorowodnego sobie posiadały i na jakiś motorówkach do sześćdziesięciu

kilowatów mocy sobie gdzieś tam pływały. Nie uważam, że należałoby akurat to zmieniać czyli stawiać wyżej poprzeczkę wieku na pierwszy stopień sternika motorowodnego; natomiast zdecydowanie jestem za tym, żeby ograniczyć dla dzieci właśnie – od dwunastego do szesnastego roku życia – ograniczyć moc silników motorówek, którymi takie dzieci będą mogły się poruszać. Analogicznie do tego, co było w systemie dotychczasowym. Skoro on się sprawdził, skoro nie było wypadków, skoro było bezpiecznie – to zostawmy to. Ja postulowałem w swoim zgłoszeniu wprowadzenie paragrafu bodajże 5, który mówiłby, że osoba do osiągnięcia osiemnastego roku życia może poruszać się jachtem motorowym z silnikiem o mocy do sześćdziesięciu kilowatów - to myślę – załatwiałoby sprawę. Ten pierwszy patent sternika motorowodnego dziecko dwunasto, trzynasto, czternastoletnie mogłoby sobie zdobyć; natomiast na pewno nie mogłoby pływać motorówką z silnikiem trzystukonnym, bo akurat tatuś taką sobie kupił, prawda? Tylko właśnie w miarę bezpiecznie mogłoby sobie zdobywać doświadczenie a po [osiągnięciu] wieku szesnastu czy osiemnastu lat – to jest kwestia dyskusyjna i tutaj nie będę też się zagłębiał – tak jakby odblokował się już ten pełny patent sternika i wtedy rzeczywiście – tatuś kupuje trzystukonną motorówkę i szalejemy. Dziękuję.

PAWEŁ SZABELEWSKI:

Paweł Szabelewski, Polski Związek Motorowodny. Dlatego my w naszych postulatach przedstawiliśmy, żeby jednak zachować – patrząc na całość – dwa uprawnienia na śródlądzie, dwa uprawnienia na morze; patrząc pod kątem tego, co mój przedmówca wcześniej mówił – pod kątem właśnie tych dzieci: te sześćdziesiąt kilowatów, postęp techniczny idzie do przodu, żeby to było podobnie jak z innymi rozporządzeniami odnośnie rejestracji, przeglądów i różnych innych. Tam się przewija siedemdziesiąt pięć kilowatów. Można to jakoś ujednoczyć; ale żeby były te dwa patenty na śródlądzie, żeby ten pierwszy etap dotyczył właśnie dzieci i młodzieży. Później – jeżeli ktoś chce dalej iść – uzyskuje pełne uprawnienia na śródlądzie, bez żadnych ograniczeń. Dziękuję.

MARIUSZ ZAWISZEWSKI:

Jeszcze raz Stowarzyszenie Instruktorów i Trenerów Żeglarstwa HALS, Mariusz Zawiszewski. Chciałbym się odnieść do wieku proponowanego tutaj w projekcie rozporządzenia. Otóż dziwnym dla mnie jest tak kurczowe trzymanie się - troszeczkę już archaicznych - podziałów na grupy wiekowe, chodzi o wiek wymagany od kandydatów na dane stopnie żeglarskie czy motorowodne. Gdyby tak naprawdę popatrzeć wstecz, uczciwie,

to patenty żeglarski, stopień żeglarski traktowany był kiedyś – dziesięciolecia temu - jako zezwolenie na wejście na wodę. I tak – niestety - na ten kwit należałoby patrzeć. Obecnie sytuacja się mocno zmienia. Patent żeglarski [nie] jest niczym innym, uwaga: jak prawem jazdy, tak? tylko że akurat na akwenie, na bardzo konkretnych, technicznie rozwiązanych środkach transportu – czy to są jachty, czy jachty motorowe, na razie nie rozróżniałbym tego.

„Zmuszanie” dzieci do brania udziału w obowiązkowych szkoleniach a już w ogóle: w obowiązkowych egzaminach na zdobywanie tego właśnie prawa jazdy uważam za nonsensowne. Należy skupić się na tak zwanej – szeroko pojętej – edukacji żeglarskiej. Tak jak tutaj Rafał z PKM – u przed chwileczką wspominał, należałoby zaproponować jakieś rozwiązania przybliżające żeglarstwo, motorowodniactwo tym dzieciom, a nie tylko skazywanie ich na tak zwane ślepe zdobywanie kolejnych zezwoleń na powożenie jakimś jachtem albo motorówką. W uzasadnieniu projektu tegoż rozporządzenia bardzo wyraźnie widać powołanie się na rezolucję 14.40. Ja sobie zdaję sprawę, że nie wszystkie te rezolucje – jako państwo polskie – podpisaliśmy, ale chyba w tym kierunku idziemy; gdzie bardzo wyraźnie widać, że certyfikaty polecane przez Unię Europejską i zresztą nie tylko (ISS) są jak gdyby predysponowane dla ludzi, którzy mają co najmniej szesnaście lat – a więc mają odpowiedzialność. Nie tylko szcątkową, ale mają odpowiedzialność prawną, mają pewne zdolności psychofizyczne – są w stanie wziąć odpowiedzialność za siebie i również za załogę, są w stanie pływać nawet w trudnych warunkach, podejmować decyzje, kierować załogą et cetera, et cetera. Upieranie się przy tych dwunastolatkach jest niczym innym, jak takim dosyć niemrawym ukłonem w kierunku archaicznych – że tak powiem – metod obsługiwania tego sektora dzieci i młodzieży. Naprawdę to żeglarstwo i motorowodniactwo można sprzedać w sposób zupełnie przyjemny: programami JUNGA & KADET, certyfikatami nieobowiązkowymi, wszelkimi formami edukacyjnymi, które i tak prowadzą firmy. Niekoniecznie – obniżając zakres szkoleń i obniżając zakres egzaminacyjny – rozdawaniem praw jazdy. Dziękuję.

PIOTR KUDELSKI:

Dziękuję za ten głos. [Tylko krótki komentarz]: przy niczym się nie upieram; po to się spotkaliśmy i to nie są słowa rzucające na wiatr, żeby uzyskać dodatkowo a nie okopać się przy tym pierwotnym projekcie.

ANDRZEJ SZKLARSKI:

Andrzej Szklarski, Akademia Morska, Ośrodek Żeglarski. Szanowni Państwo, mam wrażenie, że nikt nie zwrócił uwagi na to i nie zapoznał się z wymogami egzaminacyjnymi, które są sugerowane na patenty. Ja sobie je przeczytałem, tak szybciotko. Szanowni Państwo, mam wątpliwości czy osoba dwunastoletnia jest w stanie zdać egzaminy teoretyczne ze zrozumieniem. Więc chociażby z tego powodu uważam, że minimalny wiek na egzaminy powinien zostać podniesiony. No, a do ilu lat? Trudno mi powiedzieć. Ja myślę, że... Moim zdaniem to powinno być szesnaście, może czternaście lat; ale proszę też pamiętać, że te osoby bez patentów – nawet dwunastoletnie – mogą prowadzić jachty o długości siedmiu i pół metra. Przepraszam? Siedem i pół metra bez uprawnień; to jest większość jachtów pływających na śródlądziu. I uważam, w związku z tym, że osoba dwunastoletnia nie jest w stanie zdać egzaminu teoretycznego ze zrozumieniem, to ten wiek powinien zostać podniesiony. Dziękuję.

ANDRZEJ KUROWSKI:

Andrzej Kurowski. To w takim razie w drodze kompromisu – bo ja tutaj wnioskowałem w swoich postulatach o obniżenie do piętnastu lat, ale chodziło mi głównie o stopień morski oczywiście, pierwszy. Ale tutaj argumenty zarówno Witolda Chocholaka jak i wszystkich następnych trochę mnie przekonują i gdyby – powiedzmy – podnieść na śródlądziu do czternastu ale za to na morzu – szesnaście, to ja też byłbym za.

FRANCISZEK HABER:

Polski Związek Motorowodny, Franciszek Haber. Ja uważam, że na morzu kapitan morski, skiper - jego odpowiedzialność prawna a więc osiemnaście lat, absolutnie! Bo jak? No co, będzie pod nadzorem pływał? Z kim? Jeżeli wchodzi z uprawnieniami na jacht, ma stopień sternika morskiego – absolutnie powinien mieć lat osiemnaście. Dziękuję.

BARBARA STĘPIEŃ:

Dzień dobry; Barbara Stępień, kapitan jachtowy, motorowodny, kapitan [słowo niezrozumiałe], prawnik. Ja jednak uważam, że ta rozmowa jest w tej chwili czysto akademicka, ponieważ będziemy się przekonywać nawzajem, czy lat dwanaście czy trzynaście czy piętnaście. No przepraszam, zakrawa to na lekką paranoję. Natomiast nie zgodzę się absolutnie z tym, że osoby, które mają lat dwanaście i zaczynają swoją przygodę żeglarską, zdobywają patenty tylko – jak tutaj Pan powiedział – z powodów ambicjonalnych, nie będąc kompletnie zainteresowanymi zdobywaną wiedzą i uprawnieniami. Zresztą...

Podstawowym czynnikiem, który tak naprawdę determinuje to, o czym rozmawiamy, jest możliwość ponoszenia odpowiedzialności, zarówno cywilnej jak i karnej. Oczywistym jest, że osoby poniżej osiemnastego roku życia nie są w stanie ponosić takiej odpowiedzialności, dlatego pływanie ich pod nadzorem w pełni rozwiązuje ten problem. Ciężko jest powiedzieć, czy osoba, która ma szesnaście lat jest gorzej wyedukowana, mniej potrafi, ma gorsze zdolności niż osoba, która ma lat osiemnaście. Problem stanowi – podkreślam – ponoszenie odpowiedzialności; więc jeżeli pływałaby taka osoba pod nadzorem osoby pełnoletniej, która (pisemnie, nie pisemnie) zobowiązuje się przejąć taką odpowiedzialność – dlaczego nie?

Kolejną sprawą jest wiek szesnastu lat. Nie wiem, na ile tutaj Państwo zdajecie sobie sprawę, ale osoba szesnastoletnia – zgodnie z konwencjami międzynarodowymi – ma możliwość bycia legalnie zatrudnioną i stanowienia załóg jachtów, statków, pracy we flocie handlowej, w związku z tym dochodzi do absurdu, w którym - zgodnie z zapisami konwencji STCW, konwencji o pracy na morzu – osoba taka zdobywając podstawowe przeszkolenie może zostać zatrudniona na tak zwanym statku konwencyjnym, natomiast nie może pływać na jachcie rekreacyjnym. Dziękuję.

PIOTR KUDELSKI:

Dziękujemy bardzo za ten głos. Jakież inne osoby? Mam do Państwa taką prośbę jeszcze, bo Państwo macie doświadczenie i wiedzę. Chodzi mi o [taką] kwestię: można argumentować, że to jest pewne lenistwo ze strony urzędu, że kontynuujemy jakby to, co jest. Natomiast jeśli Państwo w miarę jednolicie uważacie, że ten wiek dwunastu lat nie odpowiada realiom, to może Państwo potrafilibyście też zająć głos, bo tu Pan z jednej ze szkół powiedział, że w ogóle nie prowadzą kursów dla osób w takim wieku. W tych przepisach teraz jest taka granica wieku. Jak realnie... jak wiele osób w takim wieku właśnie, dwunastolatków, zdobywa takie uprawnienia?

MARCIN WĄSIK:

Marcin Wasik, Akademia Kusznierewicza. My zajmujemy się szkoleniem głównie takich osób i uważamy ten wymóg dwunastu lat za zbyt niski. Zajmując się tymi dziećmi, widzimy jak... Znaczą, inaczej. Z czego wynika to, że one są na kursie? Bo rodzice tak chcieli. Wobec czego te dzieci się głównie męczą prowadząc jachty – czy próbując prowadzić jachty – które ważą po dwie tony. Takie dziecko nie ma siły fizycznej, żeby to poprowadzić; abstrahując już od tego, że na fizyce w szkole nie miało zakresu wiedzy, która jest wymagana na egzaminie z

teorii żeglowania chociażby; pomijając kwestię zrozumienia przepisów żeglarskich, to jest problem. Podnosząc ten wiek do czternastu lat... Naszym zdaniem jest to taka granica, kiedy to dziecko zaczyna mieć naprawdę frajdę z tytułu tego, że uczy się żeglarstwa amatorskiego ale w jakimś tam stopniu profesjonalnego, w sensie zdobywania patentu. Dzieci młodsze – dla nich zdecydowanie lepsze są formy zabawowe, które nauczą podstawowych rzeczy w formie właśnie frajdy, zabawy, na certyfikaty – czy to będą certyfikaty HALSU czy Akademii Kusznerewicza czy jakichkolwiek innych – ale systemy przygotowane specjalnie dla dzieci; nie tylko, żeby zdały patent ale po to, żeby je wychować w duchu żeglarskim.

PIOTR KUDELSKI:

Proszę bardzo, Pani dyrektor.

MAGDALENA JABLONOWSKA:

Dziękuję bardzo. Ja chciałam tylko dać taką wskazówkę, wytyczną może, co moglibyśmy wziąć pod uwagę przy określaniu tego wieku. Sama nie mam jeszcze pomysłu ani wyrobionego zdania, także fajnie, że tutaj Państwo dajecie przykłady. Natomiast pamiętajmy, że patent jest zdobywany po to, żeby mieć uprawnienie do prowadzenia jachtu, tak? nie do pływania, żeby być członkiem załogi. Więc porównywanie do tego, że dzieci trzeba szkolić, bo chcą mieć przygodę, bo... Świetnie, że są programy różnych szkół żeglarskich, że są programy JUNGA & KADET, czy jak one się nazywają. Świetnie, po prostu świetnie i niech dzieci sobie pływają i niech biorą udział w rejsach jak najmłodsze; jak najbardziej, bo w ogóle edukacja na wodzie bardzo edukuje i pomaga w wykształceniu i wychowaniu młodzieży. Natomiast chodzi tutaj o prowadzenie jachtów, tak? Ja też sobie nie wyobrażam, żeby dwunastoletnie dziecko prowadziło samo, a jeszcze - nie daj Boże - na morzu, w strefie przybrzeżnej – bo też pamiętajmy: dwie mile od brzegu, najbardziej niebezpieczna strefa, nie środek oceanu, tylko tam, gdzie jest fala, tak? przybojowa czy ta odbojowa. Generalnie do czego zmierzam - chciałam tylko szybko powiedzieć – też nie można porównywać tego, broń Boże, do konwencji STCW, bo tam się owszem, zatrudnia młodocianych, ale nie do prowadzenia statków, tylko na przykład jako pomocnik kucharza. Także generalnie pamiętajmy o tym, że mówimy o patencie, który upoważnia do prowadzenia jachtów. Tak jak ktoś tutaj wspomniał o wymaganiach – takie dziecko nie zna podstaw fizyki czyli nie rozumie stateczności na przykład, wymogiem jest sprawdzenie wiedzy ze stateczności jachtu. Dziękuję.

WŁODZIMIERZ RING:

Włodzimierz Ring, Stowarzyszenie Armatorów Jachtowych. Ja może [wypowiem się] nie jako przedstawiciel stowarzyszenia, tylko całkiem prywatnie. Cztery lata temu prowadziłem jako komandor pierwszą edycję kursów Programu Edukacji Morskiej u Mateusza Kusznierewicza. Przez cztery miesiące pływaliliśmy z dziećmi w wieku pierwszej, drugiej, trzeciej klasy szkoły, szkoły tej następnej, ponadpodstawowej; o, gimnazjalna to się teraz nazywa. Miałem okazję obserwowania, jak te dzieciaki sobie radzą. Pływaliliśmy na odcinku z Motławy do Westerplatte i wypływaliliśmy na godzinne płynięcie po odcinku do Sopotu i z powrotem. To, co Magda mówi, pokrywa się całkowicie z moimi spostrzeżeniami. Miałbym dużo wątpliwości co do możliwości prowadzenia samodzielnego przez tak młode osoby jachtu w strefie przybrzeżnej. Co innego pod nadzorem, prawda? Natomiast mówimy o umożliwieniu prowadzenia dwunastolatkom jachtu samodzielnie. Moje doświadczenia były takie, że może na te kilkaset osób, które w tym pierwszym programie edukacji Mateusza – który zresztą jest wspaniałym programem – może z dziesięć osób, może z pięć nadawało się tak naprawdę do dalszego szkolenia takiego i rokowałyby nadzieje na bycie w przyszłości młodocianym skiperem. Także te dwanaście lat rzeczywiście może jest za mało. Dziękuję bardzo.

ANDRZEJ GRZEBIEŃ:

Andrzej Grzebień; powtórnie zabieram głos, ale w tej sprawie. Ustawodawca – czy w tej chwili – piszący rozporządzenie powieliła pływania pod nadzorem. Nie wiem, bo to chyba do trzeciej grupy tematów będzie; jeżeli natomiast utrzymujemy: czy wiek dwanaście czy szesnaście lat, to ten problem występuje, bo jest zapewnienie realizacji swoich uprawnień pod nadzorem. I tutaj pod nadzorem – czy ma siedzieć na jachcie, czy z brzegu? Z brzegu to może mu przez radiotelefon przekazać wiadomości, jak pomóc temu człowiekowi, który zagubił się: wyślemy ci motorówką skipera, który cię doprowadzi do brzegu, jak jest ten brzeg blisko; czy płynie na skuterze czy szybkim jachcie motorowym, to nikt cię nie dogoni chłopie, bo mamy jacht wolniejszy, niż ty dostałeś. Więc to jest pewna rozbieżność; taka, [o] której się nie mówi. Mówi się a, nie mówi się, jak będzie wyglądało b, c, które się w tym rozporządzeniu przygotowuje czy przekopiuje z poprzedniego: realizować swoje uprawnienia pod nadzorem żeglarza czy sternika motorowodnego, który ma mieć tam łódkę taką, siaką czy owaką. Dziękuję.

HUBERT KORZENIOWSKI:

Hubert Korzeniowski, Akademia MARINA. Konkretna propozycja: żeby w przypadku sternika motorowodnego zostawić uprawnienia dwunastu lat, oczywiście przy ograniczeniu mocy do sześćdziesięciu kW, ale zmienić definicję nadzoru. Nadzór to nie może być, że ktoś tam przepływa na brzegu i ma dysponować tylko potencjalną możliwością udzielenia pomocy. Nadzór to jest: w towarzystwie osoby posiadającej odpowiednie uprawnienia.

PAWEŁ SZABELEWSKI:

Paweł Szabelewski, Polski Związek Motorowodny. Pewnie Panowie widzą, że tutaj przede wszystkim rozmowa jest na temat żaglówek. Ja chciałbym zwrócić uwagę na motorówki, tak? Będę to ciągle powtarzał, bo widzę, że jestem w dużej mniejszości. Jest to taka kwestia, że jeżeli... Ponawiam prośbę o wprowadzenie dwóch patentów na śródlądziu i w momencie, kiedy są dwa patenty na śródlądziu, to możemy dyskutować, czy dwanaście czy czternaście lat. Nie ma problemu. Tylko żeby był ten pierwszy patent do osiemnastu lat – dla tych ludzi, którzy chcą rozpocząć przygodę z silnikami, motorówką, kierownicą, gazem, bez hamulców.

PAN NUMER 1:

Chciałem zwrócić uwagę na jedną kwestię formalną, jeżeli chodzi o dolną granicę. Nie wiem, na ile koledzy znają przepisy, ale oprócz tych przepisów, o których mówimy mamy też inne akty prawne w Polsce. Musimy mieć świadomość, że nadawanie uprawnień w wieku od dwunastu do czternastu lat do tej pory było - tak naprawdę - fikcją, ponieważ przepisy bezpieczeństwa na wodzie (to jest Dziennik Ustaw numer 57 z roku 1997) w dalszym ciągu wyraźnie stwierdzają, że jeżeli na pokładzie dowolnej jednostki pływającej znajduje się dziecko do lat czternastu, to wtedy taka jednostka musi być prowadzona przez osobę pełnoletnią. Prowadzona. Oznacza to - że tak naprawdę - szkolenie dzieci w wieku dwunastu, czternastu lat po prostu nie miało sensu; bo te dzieci dostawały dokumenty, z których nie mogły skorzystać i w efekcie potem mieliśmy dzieci w wieku piętnastu, szesnastu lat, które mają dokumenty ale przez to, że nie pływały samodzielnie - straciły umiejętności. Dlatego podtrzymałbym propozycje: żeglarz jachtowy czy sternik motorowodny - żeby ujednoczyć prawo - czternaście lat, a jeśli chodzi o sternika jachtowego albo drugi stopień morski - bo to jest jeszcze kwestia nazewnictwa – przywrócenie szesnastu lat, tak jak to było przez ostatnie kilkadziesiąt lat w Polsce. Dziękuję.

PIOTR KUDELSKI:

Dziękujemy za ten głos. [tą kwestię] mocno przeanalizujemy.

ANDZEJ GRZEBIEŃ:

Jeszcze raz Andrzej Grzebień. Tak jakbym słyszał motorowodniaków, którzy w tym momencie przestają być motorowodniakami. Łódka z silnikiem sześćdziesiąt kilowatów, a nie daj Bóg, siedemdziesiąt pięć - zwłaszcza lekka - może latać w ślizgu... tutaj Pan mnie chyba poprze, bo tak jakby inni zapomnieli o tym; wtedy należy do jednostek szybkich czy bardzo szybkich, na wodzie ustępuje wszystkim. Problemem dla takiego właśnie małowata jest to, że on percepcyjnie może nie ogarniać tej swojej prędkości, w którą tą lekką łódkę wprowadził bez żadnego problemu – bo to jest łódka lekka, z lekką załogą - i wówczas sieje zagrożenie dla wszystkiego, co pływa, łącznie z samym sobą. Więc tutaj albo ograniczenie mocy, tak? istotne; tylko na piętnastokonnym silniku można wejść w ślizg na lekkiej łódce z takim facetem jak ja i z kursantem, bo to robimy. A co to dopiero sześćdziesiąt kilowatów! Sześćdziesiąt kilowatów bez problemu ciągnie narciarza a nawet dwóch. Dziękuję.

PIOTR KUDELSKI:

Dziękuję bardzo. Rozumiem, że ten temat wyczerpaliśmy. Teraz przejdziemy do następnego.

CEZARY GRZANKA:

Dziękuję bardzo. Reasumując jeszcze temat wieku: ja rozumiem, że przepisy, które do tej pory obowiązywały – tak jak Pan powiedział - były fikcją. Czyli one sobie były, natomiast nie były w praktyce konsumowane.

PAN NUMER 1:

Niezupełnie. Chodzi o to , że policja na wodzie nie zna obowiązującego prawa, więc nikt tego nie egzekwował (śmiech). A urzędy żeglugi śródlądowej pracują od poniedziałku do piątku, od siódmej do piętnastej.

CEZARY GRZANKA:

To znaczy, gdybyśmy ten wiek podnieśli to byłby chyba jedyny element tego rozporządzenia, który szedłby naprzeciwko tej całej idei liberalizacji, powiększania uprawnień, zwiększania zakresu uprawnień, obniżenia wymogów. To byłby jedyny element, który byłby zaostreniem prawa w stosunku do poprzedniego stanu prawnego, ale rozumiem, że urealnieniem (głosy z sali, pada zapewne jakiś komentarz). To jest prawda, że rozszerzyliśmy zakres uprawnień na tym najniższym stopniu, przedłużając długość z ośmiu i pół do dwunastu metrów w tej strefie

morskiej. Przy motorowodniakach nie operujemy kryterium mocy tylko długością kadłuba i tam rzeczywiście jednostki o bardzo dużej mocy mogłyby być używane przez tych młodocianych. Dobrze zastanowimy się nad tym tematem i przeanalizujemy.

Przechodząc do następnego problemu, który nas bardzo mocno interesuje, ponieważ jesteśmy zobligowani delegacją do określenia wysokości opłat egzaminacyjnych. Ustawa przewiduje - tak jak wcześniej wspominaliśmy - górne stawki: za przeprowadzenie egzaminu pięćset złotych, za wydanie patentu - bo są dwie różne opłaty: za przeprowadzenie egzaminu i za wydanie patentu. Za wydanie patentu: pięćdziesiąt złotych górna stawka. Z tym że delegacja daje nam taką wytyczną, że ma być to wysokość opłat ustalona na podstawie kalkulacji rzeczywistych kosztów. Do tej pory egzaminy były przeprowadzane wyłącznie przez polskie związki sportowe; w tej chwili ustawodawca rozszerzył ten katalog podmiotów. Jeszcze nie ma takich podmiotów, więc trudno się odnieść do doświadczeń. Odnieśliśmy się więc do doświadczeń polskich związków sportowych. Poprosiliśmy o przedstawienie kalkulacji i ten temat wywołał duże zainteresowanie; także chciałem otworzyć dyskusję. Proszę to potraktować jako temat dość poważny dlatego, że ustalenie tego w rozporządzeniu będzie rodziło dla Państwa skutki finansowe na przyszłość, takie konkretne. Otwieram dyskusję na temat wysokości opłat egzaminacyjnych.

JAROMIR ROWIŃSKI:

Jeśli można, Jaromir Rowiński raz jeszcze. Króciutko: jeżeli chodzi o ustalenie wysokości opłat rozumiem dobrą wolę ministerstwa. Nie za bardzo rozumiem kalkulacje przedstawione przez dotychczas jedynych egzaminatorów - to znaczy przez związki sportowe. Ta kalkulacja troszkę jakby się mija z rzeczywistością, ponieważ związki podały wszystkie możliwe koszty, a nie koszty rzeczywiście [ponoszone]. Większość tych kosztów ponosili organizatorzy rzeczywiści egzaminów. Ale zostawmy to na boku. Ja proszę o jedno słowo. Proszę o słowo, żeby wysokość opłat egzaminacyjnych... żeby to zdanie zostało poprzedzone słowem: „maksymalna wysokość”, tak, żebyśmy mogli zastosować.... Nie widzę - mówiąc szczerze - w ustawie niczego co zabraniałoby takiej konstrukcji. Maksymalna wysokość oznacza, że ktoś może egzaminować nie biorąc pieniędzy w ogóle. Są całe grupy ludzi, którym taki ukłon się należy. Mówię na przykład o zawiązujących się stowarzyszeniach żeglarzy niepełnosprawnych. Ja pieniędzy za egzamin od takich ludzi bardzo nie chciałbym brać. A myślę, że znajdą się również wśród podmiotów upoważnionych przynajmniej takie instytucje, które również zrezygnują z opłat u takich ludzi. Jeśli natomiast chodzi o koszt wydania

patentu, no dokumentu samego, to te koszty chyba troszkę łatwiej policzyć. Dla wyjaśnienia tych kosztów: parę dni temu odbierałem patent, wymieniony dyplom oficerski w Urzędzie Morskim w Gdyni - papier ze znakiem wodnym, hologram, zalaminowany dokument - czterdzieści osiem złotych. Dziękuję.

PIOTR KUDELSKI:

Dziękuję bardzo za ten głos. Ja od razu się odniosę, bo to jest kwestia czysto formalna i nie ma takiej możliwości po prostu. To jest kwestia legislacyjna. To jest opłata czyli jakiś ciężar dla obywatela. Ustawa określa górną granicę, a delegacja w ramach tych rzeczywistych kosztów ma to dookreślić. I to dookreślanie nie może polegać na tym, że - tak naprawdę - przenosimy to uprawnienie do dookreślenia wysokości opłaty de facto na przeprowadzającego egzamin. To jest legislacyjnie nie do wykonania po prostu.

SŁAWOMIR KULCZAK:

Ja już zabierałem głos Sławomir Kulczak, Klub Sportowy TSUNAMI. Jest takie pytanie, do osób które postulują te zmiany: w momencie kiedy zostawiamy te opłaty egzaminacyjne, które są proponowane, nie ma obowiązkowego szkolenia - czy z tego da się zamknąć budżet egzaminu i kto będzie miał mobilizację z tych ośrodków egzaminacyjnych do tego, żeby na pewno... jak to w praktyce ma wyglądać dla osoby, która chce zdać egzamin? Gdzie się ma zapisać i czy będzie miała gwarancję, że taki egzamin się odbędzie. To jest pytanie: jak ta kwestia zostanie rozwiązana w praktyce.

PIOTR KUDELSKI:

Powiem tak: mogę odpowiedzieć Panu pytaniem na pytanie. Po to tu jesteśmy żeby najbardziej zainteresowani w sensie: ci, którzy już w tych rzeczach mają doświadczenie czyli polskie związki sportowe przedstawiły swoją kalkulację. I teraz jest kwestia odniesienia do tego. Odpowie Panu zaraz kolega z komórki merytorycznej, ale nie wydaje mi się żeby miał taką wiedzę. Nie jesteśmy w stanie tego w ten sposób określić. Ustawa określiła to w pewien sposób, toteż jeszcze raz odwołam się do tego, co na samym początku powiedziałem: jesteśmy związani tym, co jest materiały ustawy. Ustawa określiła to w takich jakby widełkach; rozporządzenie ma to dookreślić w oparciu o rzeczywiste koszty. I tutaj liczymy na tą dyskusję czy te kalkulacje, które przedstawiły polskie związki sportowe są realne.

SŁAWOMIR KULCZAK:

Jak to wygląda w obecnym systemie - że po prostu organizator szkolenia najczęściej zapewnia jakby bazę zapewnia sprzęt i organizatorzy egzaminów w postaci okręgów nie ponoszą na ogół tych kosztów, więc spokojnie ten budżet w wysokości dwustu złotych zamykają. Natomiast chciałbym wiedzieć, jak to będzie wyglądało w tym nowym systemie?

WITOLD CHOCHOLAK:

W odróżnieniu od kolegów ja na ten temat mam dużo do powiedzenia, bo egzaminów robimy kilkadziesiąt w roku. Oczywiście, to już formalnie przeprowadzają Okręgowe Związki Żeglarskie czy motorowodne. Po pierwsze: tej wyceny zwyczajnie nie da się zrobić, bo jest troszeczkę za dużo zmiennych. Za komuny czy jeszcze w latach pięćdziesiątych normą były egzaminy na kilkadziesiąt osób: pięćdziesiąt, osiemdziesiąt. Oczywiście, budżet był odpowiednio większy. W tej chwili przeprowadzamy egzaminy na przykład na sternika jachtowego na Wybrzeżu dla pięciu, sześciu osób, bo tyle liczy załoga jachtu. To są dwa skrajnie różne budżety, a opłata egzaminacyjna ta sama. To pierwszy wątek.

Drugi wątek: jedni mają obozy młodzieżowe i muszą się wyrobić z budżetem, a komisja musi tam dojechać, a opłata obniżona jest ustawowo o 50%, a drudzy mają kursy na Zegrzu dla dorosłych i nawet o połowę mniejsza grupa bardziej się opłaca, bo nie trzeba ponosić kosztów dojazdu.

Trzeci wątek - to co kolega wspomniał - związki motorowodne w ogóle a żeglarski zazwyczaj - nigdy nam nie refundowały żadnych kosztów. Wiadomo, że jeżeli się pojawi wątek podmiotów upoważnionych, to ten problem się skończy. I rzeczywiście ten budżet wydawał się w miarę rozsądny, który był do tej pory, gdyby rzeczywiście trafił do organizatorów - tych którzy ponoszą koszty, a nie został zawłaszczany przez związki. Teraz tak, bardzo ważny temat: bardzo wiele zależy nie tylko od liczby uczestników, ale też od podstawianego sprzętu. Na jednym egzaminie podstawia się jeden jacht, żeby było taniej, bo okręg akurat płaci za te jachty; na innym wiele jachtów i te koszty są większe. Czasami egzamin trwa dwa dni, bo warunki nie pozwalają inaczej, czasami - jeden dzień. Krótko mówiąc: Państwo zwrócili się z pytaniem do związków; zadając pytanie na które się nie da odpowiedzieć, ponieważ każdy egzamin jest inny, zwyczajnie jest inny. I tutaj jeden powie, że ma takie doświadczenia inny, że ma inne doświadczenia. Wydaje mi się, że dotychczasowe opłaty były po prostu na rozsądnym poziomie, które potencjalnie gdyby naprawdę były przekazywane organizatorom to by w zupełności wystarczyło.

Kolejny problem. Budżet egzaminów do tej pory był stawiany na głowie przez zły zapis w poprzednim rozporządzeniu, który nakazywał, że na każdym egzaminie muszą minimum cztery osoby. Dochodziło do sytuacji, że czasami na egzaminach mieliśmy więcej egzaminatorów niż egzaminowanych. Naprawdę, to nie jest żart; parę razy do roku to się powtarzało. Nowe rozporządzenie na razie - na szczęście - nie zawiera takiego przepisu tylko że nie mamy żadnej pewności, czy w kolejnym rozporządzeniu, na które czekamy o warunkach legislacyjnych przypadkiem znowu coś się nie pojawi, że muszą być minimum trzy, cztery osoby. Więc znowu nawiązuję do tematu: nie da się rozmawiać o kwestiach, skoro nie znamy szczegółów drugiego rozporządzenia. Po prostu na to pytanie nie ma odpowiedzi i ja tu mówię: ktokolwiek coś powie nie będzie miał racji, no bo on poda przykład dla egzaminu dziesięcioosobowego a ja mam dwudziestoosobowy i to całkowicie zmienia budżet albo odwrotnie. Po prostu na podstawie mojego dotychczasowego doświadczenia stwierdzam, że te opłaty były wystarczające; z jednym tylko wyjątkiem.

Jest jeszcze jeden temat, na który nie rozmawialiśmy: kwestia czy zostanie przywrócony egzamin na stopień kapitana jachtowego, czy też nie. Gdyby był przywrócony - gdyby był - to na pewno koszty jego przeprowadzenia, to znaczy: podstawienia dużej jednostki będą dużo większe i ta opłata musi być na pewno wyższa niż proponowana. I to jest jedyny wyjątek. Gdyby jednak... Co jest złe moim osobistym, prywatnym zdaniem jako Witolda Chocholaka, że ja jestem wrogiem nadawania jakichkolwiek dokumentów na podstawie tylko stażu. Uważam, że to jest fikcja. To już lepiej, żeby tych dokumentów w ogóle nie było, niż gdyby miały one tak wyglądać. Ale to jest jedyny przypadek w którym wnioskowałbym o podniesienie opłat egzaminacyjnych, gdyby ten egzamin się pojawił. Dziękuję.

PIOTR KUDELSKI:

Dziękujemy za ten głos. Co do tej ostatniej kwestii czyli ewentualnie - egzaminu na stopień kapitana - to do tego, jeśli Państwo będziecie chcieli, możemy wrócić w trzeciej części. Natomiast teraz jeszcze oddam koledze głos i dalej będę udzielał Państwu głosu.

CEZARY GRZANKA:

Jeszcze nawiązując tu od razu do wypowiedzi Pana, że nie znając materii drugiego rozporządzenia nie da się ustalić... Ale tu Pan jednocześnie powiedział, że nie da się ustalić, z uwagi na liczbę zdającą egzamin. Więc to drugie rozporządzenie nic nie wnosi; ewentualnie trochę, jeśli chodzi o liczebność członków.

WITOLD CHOCHOLAK:

Powiem tak autorytatywnie, jako człowiek, który non stop robi egzaminy; to są egzaminy co tydzień. Ten budżet - poza tym, że był niesprawiedliwie dzielony - byłby wystarczający i dobry, no bo tak, bo taka jest praktyka. Chociaż oczywiście wiadomo - egzaminy wieloosobowe będą opłacalne i będę miał wielu chętnych do komisji a pięcioosobowe nie bardzo.

PIOTR KUDELSKI:

Tak, ale to już jest kwestia bardziej rynkowa.

CEZARY GRZANKA:

To spytałem jeszcze przy okazji, bo może rozwiązać tu temat, który Pan zadał na koniec jeśli chodzi o egzamin na kapitana: czy koszt przeprowadzenia tego egzaminu byłby większy niż pięćset złotych?

WITOLD CHOCHOLAK:

Większy nie; o to bym się nie martwił. Za to jest inny problem: przecież to jest znowu bardzo dużo zmiennych. Jeżeli stopień kapitański według tego projektu ma być w sumie patentem na żaglowce – tak to nazwijmy, do dwudziestu czterech metrów i tak ma być ten sternik jachtowy czy morski - no więc kapitan tak naprawdę jest potrzebny tylko na większe jednostki. Oznaczałoby [to], że egzamin należałoby przeprowadzać już na takiej jednostce. A tutaj koszty mogą być już poważne.

CEZARY GRZANKA:

Spytałem tylko dlatego, że ustawa ustala górną stawkę pięćset złotych, bo gdyby była większa, to wtedy sprawa egzaminu byłaby bezprzedmiotowa.

MARIUSZ GŁÓWKA:

Mariusz Główka, Stowarzyszenie Żeglarskie SAMOSTER. Może powiem jak to wygląda gdzie indziej, być może warto by skopiować taki model. W Wielkiej Brytanii Royal Yachting Association ma opłaty egzaminacyjne za egzaminy, które są stricte opłatą za egzamin. Natomiast to, co jest niezbędne do przeprowadzenia egzaminu czyli podstawienie jednostki i jakieś inne koszty z tym związane - spoczywają na egzaminowanym. Oczywiście, to może

spoczywać w sposób bezpośredni bądź poprzez szkołę, która organizowała szkolenie i egzamin; niemniej jednak to już jest sprawa egzaminowanego bądź szkoły, która go egzaminuje, jak wkalkuluje koszty poboczne egzaminu czyli podstawienie jednostki i tak dalej. Natomiast sama opłata egzaminacyjna dotyczy tylko i wyłącznie tego, co dotyczy samego egzaminu czyli [tego], za co się płaci: za pobyt instruktora, za jego wiedzę i tak dalej i tak dalej. Także może warto by było zastanowić się nad takim modelem, że nie mieszajmy do tego, jaka jednostka, kto ją podstawia. Płacimy za egzamin, płacimy egzaminatorowi; natomiast sprawy organizacyjne to są sprawy szkoły, jej kalkulacji i to już jest sprawa jakby poza nami.

Teraz drugi temat, który kolega podniósł, mianowicie ...

PIOTR KUDELSKI:

Przepraszam, że tu Panu przerywam. Wróćmy do tego później. Ograniczmy się na razie do tego tematu opłat, dobrze? Kwestie ewentualnego egzaminu na kapitana...

MARIUSZ GŁOWKA:

Chciałbym dać jeszcze jeden przykład tutaj. W ustawie o żegludze śródlądowej jest załącznik pod tytułem: „Wysokości opłat”. W punkcie dotyczącym patentów zawodowych, punkt 6 kwalifikacje zawodowe: za egzamin na patent, patent zawodowy – cały czas podkreślam – sto pięćdziesiąt złotych; za egzamin na świadectwo – sto złotych. Także może warto by zastanowić się, czy patenty na zupełnie amatorskie stopnie żeglarskie nie powinny korelować z kwotami, jakie mamy za patenty zawodowe. Dziękuję.

PIOTR KUDELSKI:

Dziękuję za ten głos. Natomiast – tak jak powiedziałem już wcześniej, na samym początku – tutaj ani nie możemy, ani nie chcemy poprawiać ustawy. Ustawa dała pewien maksymalny próg i to musimy doprecyzować rozporządzeniem zgodnie z delegacją, tak? Rozmawiajmy właśnie na temat tych elementów, które delegacja dookreśla w kontekście: w jaki sposób ta opłata ma być doprecyzowana.

PIOTR NOWACKI:

Piotr Nowacki. Zgadzam się z przedmówcą; z tym, że tutaj chciałbym doprecyzować: mianowicie przeniesienie kosztów przygotowania egzaminu czyli zapewnienia

odpowiedniego sprzętu, aby ten egzamin mógł się odbyć. Postulowałem w swoim zainteresowaniu przeniesienie na osoby egzaminowane, które proszą komisję o przyjazd. W tej chwili, jeżeli nie będzie szkolenia obowiązkowego, to w tym momencie nie musi organizatorem egzaminu być szkoła. Jeżeli będzie to szkoła – najczęściej było praktykowane, że szkoła na ostatni dzień kursu podstawiała własne jachty, osoby egzaminowane nie były tym obciążane. Jeżeli natomiast zbierze się grupa chętnych na egzamin – znajomych, którzy będą chcieli taką komisję do siebie sprowadzić - to nic nie stoi na przeszkodzie, żeby oni mieli do wyboru: albo zaproponować komisji, aby przygotowała też sprzęt i wystawiła odpowiedni rachunek albo samemu zorganizować odpowiednią jednostkę, na której te osoby mogłyby być przeegzaminowane i w ten sposób oni ponoszą koszty tak, jak uważają za stosowne. Dziękuję.

MARIUSZ ZAWISZEWSKI:

Mariusz Zawiszewski, Stowarzyszenie HALS. Parę słów na temat analizy kosztów egzaminów żeglarskich, bo tak jakoś łatwo przechodzimy nad tym, że musimy się zmieścić w tym, co jest w ustawie i koniec. Ja wiem, że to jest nasz wspólny problem. Absolutnie nie jestem za tym, żeby zmieniać ustawę, aczkolwiek skandaliczne jest ustawienie – że tak powiem – takich widełek w ustawie i niestety - aprobowanie tego tutaj, w projektach rozporządzeń.

Ja krótko chciałem tylko przypomnieć, co wpływa na koszt samych egzaminów. Bo sama postawa komisji egzaminacyjnej, akceptowanie tej sytuacji, że komisja przyjeżdża i wręcz wymusza na organizatorze szkolenia, że jacht musi stać, my musimy gdzieś spać, tak? my mamy takie – że tak powiem – wymagania żywnościowe i czy macie jeszcze przygotowane pytania, bo nam się nie chciało - jest skandaliczne. Komisja egzaminacyjna, która robi państwowy egzamin na państwowy stopień żeglarski, musi być bardzo mocno przygotowana do tego, musi być umocowana. Nie może być czegoś takiego, że macie dwieście złotych od głowy i się martwiecie, prawda? Szykanujcie tych organizatorów, wskakujcie na głowy tym kursantom – niech sobie wynajmą jacht. Nie może być takiej sytuacji. Taka sytuacja trwała przez dziesięciolecia; w jakiś sposób – bardziej lub mniej to zauważając – musieliśmy się z tym godzić. Jacht egzaminacyjny, który jest wynajmowany na jedną dobę, kosztuje od dwustu do trzystu złotych. To są realne koszty. Sala egzaminacyjna – od osiemdziesięciu do stu, prawda? Zabezpieczenie ratownicze, motorówka – również to jest setka złotych dziennie. Zezwolenia w porcie, ubezpieczenia NW, OC, AC jachtu i tak dalej i tak dalej – to wszystko

składa się na koszt takiego egzaminu. Jeżeli będziemy udawali, patrząc sobie w oczy, że te koszty macie sobie załatwić na lewo, to ta państwowa impreza, jaką jest egzamin na państwowy stopień będzie lewizną, niczym więcej. Także ja nie jestem za tym. Stowarzyszenie HALS nie przyjmuje stanowiska, że egzamin powinien kosztować pięćset złotych od kursanta i wtedy się będzie opłacało, tylko mówmy otwarcie o kosztach. Akurat ta propozycja Mariusza Głównki bardzo mi się spodobała: że można z organizatorem szkoleń czy –powiedzmy – z grupą kursantów negocjować, że będzie ten egzamin tyle i tyle kosztował, ale musicie mieć przygotowane to, to i to. Ale musi to być wcześniej, oficjalnie powiedziane.

Mógłbym przedstawić tutaj, dlaczego te egzaminy na państwowe stopnie żeglarskie się „nie udawały” i jakie były – że tak powiem – tutaj realne tyły. Te pięcioosobowe egzaminy rzeczywiście przynosiły tu bardzo duże straty. Dwudziestoosobowe egzaminy na stopień żeglarza jachtowego, gdzie większość osób miała ulgę, tą 50%, słynną, którą my – instruktorzy żeglarstwa, przedstawiciele Okręgowych Związków Żeglarskich – musieliśmy jak gdyby swoją pracą finansować. Nikt nam nie zwracał tej pracy. Takiego kursanta, czy on ma dwanaście lat, szesnaście, osiemnaście czy osiemdziesiąt, tak samo się egzaminuje; więc ja nie rozumiem, dlaczego akurat instruktorzy musieli ponosić ten ciężar dobroduszości państwa. Jakikolwiek wskaźnik zyskowności takiego egzaminu, niestety pojawiał się – według naszych kalkulacji – przy dwudziestu a nawet czterdziestu osobach na egzaminie. Przy mniejszej ilości osób - niestety te egzaminy były zawsze pod kreską i to nawet mocno pod kreską. Tyle na ten temat.

PIOTR KUDELSKI:

Dziękuję za ten głos; natomiast jeszcze raz apeluję: ja rozumiem, że możecie Państwo zajmować stanowisko odnośnie ustawy, tylko to nie jest jakby ten czas i to miejsce. Naprawdę, w przypadku prac nad rozporządzeniem ustawa jest jakimś elementem stałym. My nic w zakresie ustawy zrobić nie możemy; natomiast ja w kontekście nie jestem w stanie się odnieść do tych praktyk, o których Pan mówił. Natomiast jedna rzecz tutaj jeszcze, jakby broniąc zmian tej ustawy: jednak jeden element się wyraźnie zmienił – zakres podmiotów, które będą mogły ubiegać się, a w konsekwencji przeprowadzać egzaminy zmienił się. Więc jeżeli praktyka była rzeczywiście taka, jak Pan mówił, to ja rozumiem, że też ustawodawca – w pewnym sensie – daje Państwu furtkę, żeby skorzystać z tych uprawnień, tak? Więc ja jednak proponowałbym, żebyśmy kwestii ustawowych generalnie nie poruszali, bo one [nic]

nie wnoszą. Natomiast nie dostrzegamy tylko cieni poprzedniej regulacji, ale też dostrzegamy te zmiany, tak?

KRZYSZTOF KWAŚNIEWSKI:?

Więc ja uważam, że to co mówili przedmówcy - to znaczy Mariusz Główka, który odnosił się do RYA – no to uważam, że było to rozwiązanie właściwe. Zwróćcie Państwo uwagę, że każdy człowiek, który się uczył żeglować, jest związany z jakimś jachtem; jest związany z jachtem, na którym się uczył. Zresztą to samo, co mówił Mariusz, to ja dwa tygodnie wcześniej pisałem na forum internetowym. I propozycja moja jest taka, że Państwo się zwróćcie jeszcze raz do obu związków, żeby skalkulowali egzamin na zasadzie: przyjeżdża egzaminator a łódź i paliwo dostarcza kursant i wtedy będziemy mieli jasność. Bo rozmawiając o cenach czarterów to naprawdę wygoniliby nas z tej sali o północy. Dziękuję.

PIOTR NOWACKI:

To znaczy, efekt tego będzie taki, że mam stary sprzęt, dawno zamortyzowany, kiepskiej jakości – mam tanie egzaminy, zapraszam.

MARIUSZ GŁÓWKA:

Bardzo króciutko. Ja myślę, że istotnym elementem generującym koszty egzaminu jest zapis, mówiący o składzie komisji egzaminacyjnej. W Wielkiej Brytanii jest jeden egzaminator, który cieszy się dużym szacunkiem i dużym zaufaniem Royal Yachting Association. Natomiast jeżeli będziemy mnożyć członków komisji i będą sytuacje takie, jak Witek powiedział, że było więcej egzaminatorów niż egzaminowanych, to rzeczywiście te koszty będą generowane gigantyczne. Dziękuję.

GRZEGORZ DYJAS:

Grzegorz Dyjas, Dolnośląski Okręgowy Związek Motorowodny i Narciarstwa Wodnego. Proszę Państwa, mówiłem wcześniej, w pierwszej wypowiedzi, że skupmy się tutaj, u nas w Polsce a nie to, co jest gdzieś tam. Bo z tego, co zrozumiałem [wynika], że próbujemy zrobić to, że będą różne ceny egzaminów, tak? cuzamen do kupy. Załóżmy, tutaj kolega ma bardzo nędzny sprzęt. Który go kosztuje – utrzymanie i tak dalej – tysiąc złotych na cały rok i ja wtedy płacę dwieście czy trzysta złotych za ten egzamin, który mam, a jemu za wynajęcie tej motorówki i jakiegoś połamanego pomostu zapłacę pięć złotych. Natomiast kolega ma bardzo dobry sprzęt, drogi i tak dalej i kolega mówi tak: Możesz do mnie przystąpić na egzamin,

dwieście – czy tam ileś – złotych odprowadzamy do komisji; ale u mnie, za moją motorówkę, za mój piękny sprzęt i za hotel musisz zapłacić półtora tysiąca. (Okrzyki z sali, słychać wyraźnie jedno zdanie: „Jest wolny rynek!”) Ale słuchajcie... To znaczy, mówimy o szkoleniu czy o egzaminie? (szmer z sali: „O egzaminie”). No to dlatego mówię, że egzamin powinien być równy. A nie powinien być taki, że gdzieś sobie robię za dwieście złotych plus pięć złotych, a tutaj robię za dwieście złotych i pięć tysięcy. To chyba tak nie powinno być?

PIOTR KUDELSKI:

Dziękuję za tą wypowiedź. Pozwolę sobie zabrać głos, żeby ta rozmowa nie za bardzo się tak rozchodziła. Być może niezbyt precyzyjnie się wysłowiłem. W moim rozumieniu, jako prawnika, nie ma takiej możliwości, żeby rozporządzenie – w sytuacji, gdy ustawa określa maksymalne stawki – wypełniało delegację w ten sposób, że powieliła mechanizm ustawy a doprecyzowanie opłaty następowało gdzieś niżej. Oczywiście, wsłuchujemy się w Państwa głosy, te praktyczne, bo chcemy [jak najbardziej] prawidłowo wykonać tę delegację. Natomiast ogólnie na jedno zdanie mogę sobie pozwolić. Generalnie przy opłatach, jako czymś, co jest ciężarem dla obywatela, dlatego to jest regulowane i musi być regulowane na poziomie ustawy... W ramach tych ustawowych widełek to może być doprecyzowane na poziomie rozporządzenia ale nie może być tak – przynajmniej w moim rozumieniu – żeby rozporządzenie, poza doprecyzowaniem opłaty, o której jest mowa w ustawie, dodatkowo nakładało na tego obywatela, który ubiega się o ten patent, jakieś dodatkowe koszty. To jest po prostu niemożliwe, tak? Po prostu tego rozporządzenia się nie wykonuje.

WITOLD CHOCHOLAK:

Mam tutaj jeszcze jedną uwagę do Mariusza, dla odmiany. Padło tutaj hasło równania do uprawnień zawodowych. To brzmi przekonująco, ale z jednym zastrzeżeniem: zupełnie inne koszty. Egzaminy zawodowe – zarówno w Urzędach Morskich jak i w Urzędach Żeglugi Śródlądowej, bo o tych mówiliśmy – są przeprowadzane w tychże urzędach, bez konieczności kosztów dojazdu komisji. Tymczasem, akurat kiedy są organizowane egzaminy, na które musi przyjechać komisja zewnętrzna – bo tą komisją nie może być kadra kursu, zresztą to wynika też z ustawy – jest konieczność dojazdu komisji i to jest bardzo wysoki koszt czasami, zwłaszcza jeżeli jest mała grupa. Mówimy o dojazdach komisji do Gdańska, na Mazury, bo tam przeważnie odbywa się większość naszych, warszawskich egzaminów. Stąd też budżety tych egzaminów są trochę nieporównywalne.

Druga sprawa: egzaminy żeglarskie i motorowodne. Istotnym czynnikiem jest czas przeprowadzania. Egzaminy motorowodne da się zrobić szybciej, chociaż tam następuje jakieś zużycie paliwa. Do tej pory nie refundowano go nam, ale przynajmniej teoretycznie ono następuje. Egzaminy żeglarskie wymagają dużo więcej czasu na jedną osobę, stąd też zaangażowania w tym przypadku troszeczkę większej liczby członków komisji. Tak więc jeszcze raz [powtórzę] jedno hasło: prosiłbym, żebyście troszeczkę zaufali tym, którzy na co dzień robią. My nie gardłujemy za tym, żeby te opłaty podnieść; nie ma takiej potrzeby, nawet gdybyśmy mieli być w przyszłości – mam nadzieję – podmiotami upoważnionymi. Mówię, że te opłaty są w miarę rozsądne i trzeba się pogodzić z tym, że ci, którzy zbiorą grupę kilkudziesięciosobową może nawet na tym zarobią; a ci, co mają egzaminy tak do dziesięciu osób, to muszą być traktowani wręcz jako społecznicy. Oczywiście, czynnik liczby komisji ma znaczenie - tylko tak jak mówię – nie aż takie wielkie. Po prostu mieliśmy dobre opłaty i nie ma co w tym już mieszać chyba.

PIOTR KUDELSKI:

Dziękuję za ten głos. Tylko dla porządku poproszę, żeby – jak Państwo zabieracie głos – żeby ponownie się przedstawiać, bo potem w protokole może być problem z odkodowaniem autora wypowiedzi.

SŁAWOMIR KULCZAK:

Sławomir Kulczak, Klub Sportowy TSUNAMI. Mam taką uwagę do opłat egzaminacyjnych - w obecnym systemie – póki obowiązkowe były szkolenia – te opłaty egzaminacyjne były wystarczające, ponieważ te koszty dodatkowe przejazdu komisji, sprzętu, paliwa i tak dalej ponosił ośrodek szkoleniowy, organizator kursu. I teraz problem jest taki: skoro dajemy możliwość podejścia do egzaminu osobom jakby bez takiego szkolenia to jak rozwiązać problem, kto ponosi koszty organizacji egzaminu, skoro one są maksymalnie ustalone na kwotę pięćset złotych a powiedzmy jest jedna osoba, czy dwie osoby chcą podejść do egzaminu i nie mają możliwości – z tego, co Panowie mówicie – zapłacić za łódkę, za sprzęt, za wszystko i ponosić dodatkowych kosztów egzaminu. Czy nie uważacie, że to rozwiązanie – w momencie, gdy kursant ponosi te koszty – nie będzie generować jakiś problemów natury korupcyjnej, tak? Czy się zbiorą i odpowiednio dużo zapłacą komisji za to, żeby przyjechała? Dziękuję.

ANDRZEJ GRZEBIEŃ:

Andrzej Grzebień. Tutaj jest jeszcze jeden problem: egzaminów poprawkowych. Egzamin można oblać z jednego tylko przedmiotu, ale powtarzamy go w całości. Ponosimy koszty i teorii, którą zdaliśmy i praktyki, którą oblaliśmy – albo odwrotnie – dwa razy. Czy nie można, bo nie widzę przeciwwskazań – może się mylę – żeby egzamin nie był powtarzany w całości, tylko część zaliczona obowiązywała na przykład dwa sezony? Tym bardziej, że chcemy wprowadzić egzamin na morsa, który kiedyś, jak pamiętam - był morski sternik jachtowy czy motorowodny – wyglądał w ten sposób, że zdawano egzaminy cząstkowe przez pół roku albo rok u poszczególnych członków komisji, potem dopiero spotykano się na „rozbójniku” i jak zaliczono „rozbójnika”, to się szło na praktyczny. Więc wtedy te koszty egzaminu to był już „rozbójnik” i coś pozostałego. Natomiast jak to ma wyglądać w przyszłości, to nie wiem.

Natomiast rzeczywiście, w przypadku tego, co podnosimy w tej chwili – kiedyś, jak się zgłaszała jedna czy dwie osoby na egzamin poprawkowy ogłaszany w okręgu - dajmy na to – bo okręg był formalnym organizatorem na swoim terenie, to przychodził do przewodniczącego komisji, przynosił zaświadczenie ze zdania kursu i z obłania egzaminu i przystępował i nikt tam się do tej jednej osoby nie czepiał. Natomiast jeżeli teraz przyjdzie tych osób dziesięć, to rzeczywiście: kto zapłaci za ten sprzęt, za wynajęcie pomostu i tak dalej, skoro ustawowo jest określona maksymalna stawka, a rozporządzenie tylko... Przypuszczam, że ustawodawca pisząc czy formułując swoje – znowu: co myślał autor, gdy myślał – ale być może wyobrażał sobie, że funkcjonujemy w tamtej rzeczywistości, kiedy obowiązkowe były szkolenia na te podstawowe stopnie, na wyższe stopnie, chwała Bogu, egzaminów nie było i wtedy problem był rozwiązany tymże sztywnym ustawieniem ramek i ustaleniem odpłatności, bo to była odpłatność dla komisji przede wszystkim i dla okręgu, który z tego dofinansowywał swoją działalność, bo tak to było. Nikt nie zwracał, a przynajmniej to byłoby nietaktem, gdyby się organizator kursu zwrócił do okręgu – czy motorowodnego czy żeglarskiego – żeby mu zrefundowali koszty jachtu czy czegoś innego. W regulaminie Polskiego Związku Motorowodnego było [napisane]: do dziesięciu osób pokrywa organizator, powyżej dziesięciu osób liczebności egzaminowanych koszty sprzętu pokrywa okręg. Czy komuś się zdarzyło, jak miał dwanaście, piętnaście osób na egzaminie, żeby mu okręg pieniądze zwrócił? To pytanie jest retoryczne, przepraszam. Może wyjątki potwierdzają regułę. Dziękuję.

KRZYSZTOF PIWNICKI:

Dziękuję bardzo; Krzysztof Piwnicki, Szkoła Żeglarstwa 4Winds. Proszę Państwa, Polski Związek Żeglarstwa przedstawił kosztorys przeprowadzenia egzaminu, z którym mieliśmy okazję się zapoznać. Tam zostało wypisane, ile kosztuje pomost, ile kosztuje łódka, ile kosztuje wszystko. Tam jest również informacja o tym, ile de facto pieniędzy zarabia egzaminator. Zróbmy zatem w ten sposób: te pieniądze, które sam sobie wyliczył Polski Związek Żeglarski, niech będą dla egzaminatora. Pozostała część – dla organizatora takiego egzaminu, bo to on de facto ponosi koszty. Polski związek Żeglarski to przygotował (oklaski).

JAROMIR ROWIŃSKI:

Jeśli można, króciutko, jeszcze raz Jaromir Rowiński. Ja myślę, że wszyscy – nieświadomie – tkwimy w jakiejś takiej tradycji historycznej, niekoniecznie najlepszej. W przeciwieństwie do kolegi ze Związku Motorowodnego bardzo lubię odwoływać się do rozwiązań zagranicznych. Wszyscy rozmawiamy o egzaminie praktycznym. Spójrzmy raz jeszcze, które państwa przeprowadzające i wymagające uprawnień do prowadzenia jednostek rekreacyjnych przeprowadzają w ogóle egzamin praktyczny. To są egzaminy, proszę Państwa, z przepisów – w Stanach Zjednoczonych, w Chorwacji, w Szwecji – tam, gdzie jest to wymagane. Egzaminy RYA – owskie, egzaminy brytyjskiego stowarzyszenia są egzaminami na wodzie, przypominam: nieobowiązkowymi. Ludzie zdają je po to, żeby cieszyć się prestiżem najwyższej chyba uznawanego stopnia czy certyfikatu kompetencji a nie uprawnień do uprawiania żeglarstwa. Skupmy się... Nie wiem czemu, to jest takie milczące założenie. Również Państwo w ministerstwie założyli, że egzamin musi być praktyczny. Egzamin tylko teoretyczny skraca 60, 80% kosztów. Nie ma jachtu, nie ma kei, nie ma takich wymagań. Zdajemy przepisy, bo przepisy tworzą bezpieczeństwo na wodzie; zachowania żeglarzy, zachowania motorowodniaków – też. One wynikają z przepisów. Dziękuję.

PIOTR KUDELSKI:

Ja niestety nie mogę się z Panem zgodzić; z tą kwestią, że jakby z niczego to nie wynika, że to milczące założenie jest, że egzamin może mieć wymiar li tylko teoretyczny. W samej delegacji jest określone, że egzamin ma zbadać zakres wiedzy i umiejętności. Kwestia umiejętności mi się raczej kojarzy z kwestią jakiegoś praktycznego egzaminu. Niewątpliwie prawodawca – w sensie: minister – będzie musiał zmierzyć się z tą kwestią, że określając wymogi co do egzaminu, musi wziąć pod uwagę fakt, że te wymogi co do egzaminu nie mogą być tak kosztotwórcze, tak? ponieważ ustawa określa maksymalną opłatę, a ta opłata ma pokrywać koszty. Więc my to będziemy musieli wziąć pod uwagę i tu Państwa głosy, które

będą wykazywały, że wyliczenia czy założenia organów są nieprawidłowe będą musiały wpływać na ostateczny kształt tego, tak?

PIOTR NOWACKI:

Piotr Nowacki [słowo niezrozumiałe 1:09'28]. Chciałbym odpowiedzieć na wcześniej wypowiedziane zdanie moderatora, że nie można różnicować w rozporządzeniu kosztów. Wydaje mi się, że papier jest cierpliwy i można sprecyzować, czego dotyczy opłata egzaminacyjna określona w rozporządzeniu – albo czego nie dotyczy. I to jest sprawa w tym momencie załatwiona. Natomiast jeszcze odpowiadając na wątpliwość, która pojawiła się na sali, że taka próba doprecyzowania może doprowadzić do tego, że niektóre egzaminy będą tanie, bo na złomie a nie na sprzęcie sprawnym. Mamy załącznik do rozporządzenia, który określa minimum niezbędne do przeprowadzenia egzaminu. Ja w swoim wniosku pisałem, że należy doprecyzować warunki egzaminowania, aby ujednolicić poziom w całej Polsce czyli nie pisać ogólników, że jacht dostosowany do stopnia na przykład – tylko żeby określić wyposażenie jachtu i pewien przedział wielkości jachtu optymalny dla danego stopnia. To w tym momencie rozwiązuje nam szereg problemów, związanych i z poziomem egzaminu i z kosztami jego przygotowania. Dziękuję.

PIOTR KUDELSKI:

Dziękuję za ten głos. Ja nie chce nadużywać swojej roli i faktu, że... Nie chcę wchodzić w polemikę z Panem, ale skoro Pan mnie wywołał do tablicy, to odpowiem. Nie mogę się z czymś takim zgodzić – jako prawnik – bo gdybyśmy tak określili, że opłata rzędu na przykład trzystu złotych obejmuje a, b a nie obejmuje c, d i e, to de facto powodowałoby, że rozporządzeniem dawalibyśmy uprawnienia do tego, żeby w tym pozostałym zakresie czyli c, d, e można nałożyć dodatkową opłatę na tego zdającego, co w mojej ocenie – mówię: to jest moje zdanie – jest niedopuszczalne.

SŁAWOMIR KULCZOK:

Jeśli można, to moim zdaniem ten poziom opłat egzaminacyjnych zakładał istnienie systemu podobnego do obecnego, tak? Czyli w sytuacji, gdy jest organizator szkolenia, który dysponuje sprzętem, dysponuje przystanią i prowadzi szkolenie i na koniec szkolenia przyjeżdża komisja zaproszona na egzamin – te opłaty są w zupełności wystarczające i nawet przy małych grupach te koszty poniesie organizator, bo po prostu firmie może zależeć na tym, żeby ponownie tam... jak działa całosezonowo - do jednego szkolenia dołoży, ale zarobi na

innym, gdzie przyjedzie więcej osób. Natomiast w sytuacji, gdy te szkolenia nie będą obowiązkowe te koszty musi ponieść jakaś instytucja i pytanie: czy ma do tego prawo zgodnie z ustawą, jeżeli egzamin może maksymalnie kosztować na przykład trzysta złotych. I tu jest kolejny problem natury prawnej, nie?

PIOTR KUDELSKI:

Dla mnie to nie jest problem natury prawnej, natomiast to jest kwestia... Mówię: nie chcę nadużywać swojej roli moderatora. Niewątpliwie będziemy się jeszcze zastanawiać nad tą kwestią całościowo, w kontekście całej regulacji. Natomiast tutaj Państwa głosy – tylko takie głosy praktyków, którzy mogą nam przedstawić, jak to wygląda i jakie są rzeczywiste koszty – mogą wpłynąć na ostateczny kształt tej regulacji.

WITOLD CHOCHOLAK:

Znaczy, od strony praktycznej tutaj, jeżeli kolega się martwi o to, czy tych pieniędzy wystarczy – ja raczej nie widzę problemu, bo do tej pory było tak, że w poszczególnych związkach sportowych dla komisji był przeznaczony ten koszt stały od 40 do 60% - zależnie od okręgu i związku. Czyli było te pozostałe od 40 do 60%, które do tej pory było w całości odprowadzane do Polskiego... właściwie tak naprawdę albo do Okręgowego Związku Żeglarskiego albo do Polskiego Związku Motorowodnego. Jeżeli te pieniądze zostaną u organizatora egzaminu - w podmiocie upoważnionym - to jestem pewien, że taki budżet nawet dla egzaminu dziesięcio, kilkunastoosobowego w zupełności będzie dobrym budżetem i wystarczą te środki. Zauważmy, o jakich kosztach mówimy: podstawienie jachtu dla dziesięciu osób – trzysta złotych; co jeszcze tam? sala – tak od stu do pięciuset, zależy od tego, gdzie ją weźmiemy i troszeczkę paliwa, ubezpieczenie, port. Nie ma wątpliwości, że te środki w zupełności pokryją te koszty i nie ma się co o to martwić.

SŁAWOMIR KULCZOK:

Jeśli można – ja może wyjaśnię, bo chodziło mi o zupełnie inną sytuację...

PIOTR KUDELSKI:

Przepraszam, ale proszę nie odbierać mi mojej roli. Przepraszam, bo chciałbym jednak, żebyśmy... Tak jak mówię: nieubłagane są wymogi czasowe, jednak tych zagadnień sporo zostało, a jest już [wpół do czwartej]. Więc ja pozwolę sobie kończyć ten wątek. Natomiast chciałbym udzielić głosu podmiotom, które niejako raz, że zostały wywołane do tablicy.

Natomiast chodzi mi po prostu o polskie związki. To są podmioty, które – tak naprawdę – mają praktyczne doświadczenie co do kosztów egzaminu. Tutaj różne rzeczy zostały podniesione przez uczestników. Prosiłbym – jeśli Państwo moglibyście – żeby się do tego ewentualnie odnieść, tak?

PAN NUMER 1?

To ja mogę być pierwszy. Więc tak, jak to było powiedziane przez kolegę Witolda, który... de facto tego nie jesteśmy w stanie policzyć, bo różnie to wygląda w różnych sytuacjach. Tych zmiennych jest naprawdę bardzo, bardzo wiele i ciężko jest to oszacować. W swojej odpowiedzi podaliśmy jakieś tam... przedstawiliśmy to tak, jak to przedstawiliśmy i tutaj nie wiem... Nie widzę więcej uwag. Ja jestem tylko troszkę podłamany tym... Zresztą, co ja mówię! Bardzo się cieszę, bo widzę rzesze filantropów w naszym kraju, którzy będą robić te egzaminy sami, bez żadnych odpłatności za to. Chyba dobrze? Dziękuję pięknie.

PAN NUMER 2:

Chciałbym to samo podkreślić, że te kalkulacje są naprawdę bardzo różne. Nawet jeśli jako okręgowy związek żeglarski – bo przez dłuższy czas działałem w śląskim. Robiliśmy kurs – powiedzmy – na sternika jachtowego; to było oczywistym, że koszty egzaminów praktycznie topimy w kursie, dlatego że dojazd nad morze, dlatego że wynajęcie jachtu – wszystko to są naprawdę duże pieniądze. A koszty egzaminu to pokrywały wynagrodzenie egzaminatorów i jakiś tam dochód – też – Polskiego Związku Żeglarskiego. Trochę inaczej wygląda to na śródlądziu, gdzie – powiedzmy – te dojazdy nie są tak dalekie, gdzie – jak gdyby – uczestniczy w tym też organizator szkolenia czyli praktycznie to cały sprzęt, to wszystko dotychczas wisiało w dużej mierze na organizatorze szkolenia, a nie na organizatorze egzaminu. Jeżeli przierzucimy to na organizatora egzaminu, to obawiam się, że tych chętnych do organizowania egzaminu natychmiast zrobi się bardzo mało. I wtedy pytanie jest: kto to może zrobić i kto będzie dopłacał do tego? Jest to prosta sprawa, nie? Za darmo nikt tego robił prawdopodobnie nie będzie. No i tak to wygląda.

KRZYSZTOF KWAŚNIEWSKI:

Krzysztof Kwaśniewski, Wielkopolski Klub Bałtycki. Mimo wszystko chcę nawiązać jeszcze raz do Pańskiej dyskusji tu z kolegą, że organizator egzaminu czy egzaminator powinien wszystko dostarczać na egzamin. A wyobraźmy sobie taką teoretyczną sytuację: mam własną motorówkę, która ma osiemdziesiąt kW silnik i ja w tym momencie chcę ją dostarczyć na

egzamin, który będę zdawał z żoną. Czy tego mi nie wolno, bo w opłacie egzaminacyjnej jest zapisane, że i tak musiałbym zapłacić za jakiś fikcyjny jacht, którego mi nikt nie pokaże? I to jest pytanie do Pana.

PIOTR KUDELSKI:

Pozwolę sobie odpowiedzieć na to pytanie, ale naprawdę w drodze wyjątku. Prosiłbym o zauważenie jednej kwestii: te przepisy, o których rozmawiamy, to są przepisy, które nakładają pewne obowiązki, kształtują pewne reguły, które mają umożliwić realizację tego niejako obowiązku, jaki jest nałożony na osoby, które chcą realizować te uprawnienia żeglarskie. I to, o czym Pan mówi, to jest jakaś dobra praktyka na zasadzie: założmy, że organizatorem egzaminu jest Polski Związek Sportowy i Pan [przychodzi] i po prostu mówi, że ja mam fajną łódkę, chciałbym na niej się przeegzaminować. I to jest pytanie, czy ta łódka spełniałaby te wymogi, które byłyby postawione dla sprzętu egzaminacyjnego. To jest kwestia jakby Pana dogadania się z organizującym egzamin. Natomiast my tutaj nie rozmawiamy o kwestii wyjątkowych sytuacji, czy jakiś dobrych praktyk, czy – nie wiem – dobrej woli kogoś, kto przychodzi, żeby zdawać egzamin. My regulujemy rzeczy, które mają stanowić ramy do tego, żeby zdobywać te uprawnienia. I tego typu przepisy nie mogą się zasadzać na kwestii, czy zdający ma akurat łódkę czy jej nie ma. To mają być reguły, które umożliwiają ludziom – którzy chcą realizować te uprawnienia, które są objęte obowiązkiem uzyskania tych dokumentów – umożliwiają realne zdobycie tych uprawnień.

PAN ? NIE PRZEDSTAWIŁ SIĘ PONOWNIE

Zdumiała mnie wypowiedź przedstawiciela Polskiego Związku Żeglarskiego o kosztach typu dojazdu egzaminatorów ze Śląska nad morze. W innych krajach wygląda to zupełnie inaczej. W Anglii przyjeżdża najbliższej zamieszkały czy mający siedzibę egzaminator. Jeżeli w ten sposób będziemy generować koszty egzaminu, to one będą naprawdę niebotyczne.

FRANCISZEK HABER:

Franciszek Haber, Polski Związek Motorowodny. Oczywiście się przysłuchuję, bo o kasę chodzi, prawda? My organizowaliśmy to w ten sposób – jeżeli chodzi o patenty morskie – że robiono obozy manewrowe czy kursy manewrowe. Grupa, która miała dziesięć osób, czy osiem, taki jacht czarterowała i na zakończenie on się mieścił w czasie i ten egzamin się na sprzęcie odbywał. Natomiast to nie są jedyne koszty; ponieważ na przykład jeżeli to było w „kotwicy” w Marynarce Wojennej, my nie mogliśmy im zapłacić formalnie. Natomiast

rewanżowaliśmy się im w formie sprzętu czy odbijaczy, czy coś im kupowaliśmy. Więc tak to wyglądało, jeżeli mówimy o mnożeniu kosztów. Natomiast jeżeli komisja egzaminacyjna była centralnie wyznaczana, taki jak szef komisji, kolega Romek – którego znam – musiał dojechać na ten egzamin, to nie wysła się tam kogoś z Birmingham – powiedzmy – do Londynu; to jest jasne, nie? Najlepiej, żeby był na miejscu, prawda? na łodzi, żeby zrobił egzamin, no bo pod mostem [niezrozumiałe 1:21'32]. Dziękuję.

KRZYSZTOF PIWNICKI:

Dziękuję bardzo; Krzysztof Piwnicki, Szkoła Żeglarstwa jeszcze raz. Proszę Państwa, rozmawiamy o czymś bardzo dziwnym. Polski Związek Żeglarski oraz Polski Związek Motorowodny sugeruje nam, że w jakikolwiek sposób rekompensuje komukolwiek jakiegokolwiek koszty egzaminu. Jest to nieprawda; wszyscy o tym wiemy. Nikt nie kupuje nikomu żadnych odbijaczy i tak dalej. To, że ktoś chce przyjechać z drugiego końca Polski, to przyjeżdża tylko dlatego, żeby zarobić kasę, proszę Państwa. Przecież dobrze o tym wszyscy wiemy – nie czarujemy się i nie oszukujemy się, dobrze? Polski Związek Żeglarski przedstawił bardzo jasne wyliczenie: sto złotych – stawka egzaminatora, sześćdziesiąt złotych – nocleg, sześćdziesiąt złotych – wyżywienie. Daje nam to ile? Dwieście dwadzieścia złotych. Niechaj taki koszt będzie dla egzaminatora. Pozostała kwota z tych trzystu, dwustu – w zależności od stopnia – pozostaje dla organizatora. Nad czym tu jeszcze debatować? (oklaski).

PAN 2 ? NIE PRZEDSTAWIŁ SIĘ PONOWNIE:

Nad jego pracą, bo na razie tylko są koszty realne – hotel i spanko, no, czy tam hotel i żarełko (komentarz z sali, słychać: ” bo to jest Państwa zarobek? Jest”). O czym ty mówisz, chłopie?

PIOTR KUDELSKI:

Zanim Państwu udzielę głosu, jeszcze raz zaapelowałbym, żebyście też Państwo nas zrozumieli jako urzędników, a w konsekwencji – tak naprawdę – ministra, który to rozporządzenie będzie wydawał. Delegacja mówi wyraźnie, że w ramach tych widełek... To, co Państwo mówicie, to jest też dla nas bardzo cenna wiedza, co do praktyki, jak to rzeczywiście wyglądało. Bo przepisy w tym zakresie wiele się nie zmieniły. Natomiast my teraz stoimy przed takim zadaniem – minister stoi przed takim zadaniem – że ma wydać rozporządzenie, które [będzie] oparte o tą delegację; a delegacja mówi wyraźnie: koszty egzaminu – w ramach maksymalnych stawek z ustawy – mają stanowić odbicie rzeczywistych kosztów. I teraz to, co przedstawiła ostatnia osoba, która zabierała głos to jest

zdroworozsądkowe; natomiast taki kształt nie może mieć odbicia w rozporządzeniu, tak? W rozporządzeniu ma się znaleźć taka kwota, która – w tych widełkach – pokaże rzeczywisty koszt. Jeżeli na koszt egzaminu składają się te koszty, o których Pan powiedział – które są jakby przypisane do egzaminatora, który przyjeżdżał z Polskiego Związku plus inne koszty, które były ponoszone de facto przez szkolących – którzy zapraszali egzaminatora, który egzaminował kursantów – to nam chodzi o to, żebyście Państwo dostarczyli nam takich informacji, które pozwolą nam w miarę możliwości uwzględnić w tym rozporządzeniu taką właśnie kwotę, która globalnie te koszty będzie obejmowała. W konsekwencji również ta informacja – jeśli na przykład Państwo pokażecie, że te koszty są rzeczywiście tak wysokie, że ocierają się o górne stawki ustawowe – będzie dla nas i kolegów z Ministerstwa Transportu cenna przy określaniu wymogów egzaminacyjnych.

ANDRZEJ GRZEBIEŃ:

Andrzej Grzebień. To jeżeli nadzór ministerstwa będzie nad egzaminami, to dobrze by było w budżecie ministerstwa przewidzieć delegowanie człowieka, bo jak nie, to trzeba będzie albo z komisji go zapłacić albo z komisji albo trzeba go będzie zapłacić z funduszu ministerstwa. I wtedy ministerstwo zobaczy. Ile egzaminów jest w stanie skutecznie kontrolować. Dziękuję.

PIOTR KUDELSKI:

Dziękuję bardzo za troskę. Tą kwestię służby finansowe urzędu – w uzgodnieniu z komórką merytoryczną, która jest za to odpowiedzialna – na pewno uwzględnią. Za troskę dziękujemy. Natomiast ja naprawdę prosiłbym, żebyście ograniczyli się do tych kwestii, które rzeczywiście mogą nam pomóc w napisaniu tego rozporządzenia w taki sposób, żeby ono odbijało i spełniało Państwa oczekiwania.

WOJCIECH BARTOSZYŃSKI:

Wojciech Bartoszyński, prywatnie jachtowy sternik morski, po egzaminie przed CKE jeszcze. Na temat egzaminów nie będę się wypowiadał, bo się nie znam; ale w tym punkcie mieści się też kwestia opłat za wydanie patentu, którą projekt rozporządzenia określa na pięćdziesiąt złotych. Tymczasem oba związki oszacowały koszt wydania tego patentu na złotych dwadzieścia trzy, a po uwzględnieniu zniżki dla młodzieży i przyjmując to, co Polski Związek Żeglarski przedstawił – układ procentowy osób uprawnionych do zniżki – mi wychodzi, że patent nie powinien kosztować więcej jak czterdzieści dwa złote, ponieważ ma być pokryciem kosztów. Tyle.

PAN NUMER 1:

Mam taką prośbę do kolegów, którzy reprezentują – jak to podkreślają – samych siebie. Wydaje mi się, że wpływanie na treść aktu prawnego bez przerwy, tylko w taki sposób, żeby zrobić na złość związkom sportowym, jest po prostu infantylne i dałbym spokój takim wypowiedziom. Naprawdę nie jest to duża różnica między czterdzieści dwa a pięćdziesiąt, te koszty są zmienne. Ja tutaj cały czas podkreślam, że tu wszyscy dyskutują a nie robią egzaminów. My je robimy i trochę mnie to nawet irytuje, że ciągle ktoś się wypowiada: dodać, odjąć – a nie ma o tym zielonego pojęcia. Jak Państwo proponujecie rozliczyć problem, że na egzaminie zostaje uszkodzony jacht. Nie można tego pokryć z ubezpieczenia, z różnych powodów; głównie dlatego, że egzaminy są przeprowadzane zgodnie z wytycznymi niezgodnymi z polskim prawem - na przykład manewry w portach pod żaglami – w związku z czym żaden ubezpieczyciel nie zwróci odszkodowania za takie manewry. Trzeba przede wszystkim zmienić rozporządzenie, a nowy projekt zakłada takie samo manewrowanie. Problem polega na tym, że te koszty są tak zmienne, że ta dyskusja nie ma sensu. Wiadomo, że dotychczasowe budżety wystarczały – z trudem, ale wystarczały. Czasami można było na tym zarobić, jak był duży egzamin; jak było dużo małych egzaminów – nie. Raczej teraz przyszły cięższe czasy, grupy są małe. I to jest rzeczowa, merytoryczna informacja, a nie dopiekanie związkom za wszelką cenę, żeby jeszcze obniżyć opłaty z pięćdziesięciu na czterdzieści dwa. Tak się składa, że to nie wy, koledzy, ponosicie konsekwencje – jak by to powiedzieć ładnie? – dużej dbałości o finanse związków sportowych, tylko do tej pory ponosiliśmy je my, jako faktyczni organizatorzy egzaminów. I jako poszkodowani prosilibyśmy, żeby już nie robić farsy z tych opłat.

PIOTR KUDELSKI:

Dziękuję bardzo za ten głos. Jedna prośba: sala i miejsce, gdzie jesteśmy to „dialog”, tak? i ja apelowałbym... Możemy się spierać i też po to tu jesteśmy, żeby ucierać to stanowisko i jak najwięcej się od siebie nauczyć, ale też szanujmy się; i może nie używajmy takich [zwrotów], jak „zielone pojęcie”, bo to tylko antagonizuje nas a nie jest nam potrzebne. Szanujmy się nawzajem.

PAN ? NIE PRZEDSTAWIŁ SIĘ PONOWNIE:

Odnosnie realnych kosztów egzaminów – też możemy to przyrównać do tego brytyjskiego systemu RYA. Zdawałem tam taki egzamin i powiem tak: wynajęcie łódki z osobą, która

będzie towarzyszyła i żeby na tym egzaminie być – powiedzmy – osiem godzin kosztuje około trzystu pięćdziesięciu funtów. Do tego należy pokryć opłaty właśnie samego egzaminu i wydania patentu – i to jest sto czterdzieści funtów. Czyli taki łączny koszt, rynkowy, realny jest w okolicach pięciuset funtów. W Polsce będzie troszeczkę niższy, aczkolwiek jest to jakiś punkt wyjścia. Nie wiem, łódki kosztują wszędzie tyle samo. W Polsce jest niższa stawka zarobków; natomiast jeśli chodzi o jachty i o koszty eksploatacyjne, to w Anglii paliwo kosztuje tyle samo, łódka kosztuje tyle samo.

PIOTR KUDELSKI:

Dziękuję za ten głos. Natomiast tak jak mówię – ten mój apel z samego początku – w miarę możliwości poruszajmy się cały czas w materii rozporządzenia a nie ustawy. Ta informacja co do praktyki brytyjskiej jest cenna, natomiast ona na tym etapie – na etapie rozporządzenia – nie jest do zastosowania.

GRZEGORZ DYJAS:

Dolnośląski Okręgowy Związek Motorowodny. Proszę Państwa, ja uważam jedno: w całej Polsce ten egzamin powinien kosztować jedną kwotę i czy ja będę przystępował w Szczecinie czy we Wrocławiu czy w Białymstoku...

PIOTR KUDELSKI:

Przepraszam, że Panu przerwę. Dwukrotnie już powtarzałem, że nie ma takiej możliwości, żeby koszt egzaminu był jakby zróżnicowany geograficznie. Mogę Pana zapewnić, że takiej możliwości nie ma; więc proszę uznać moje zapewnienie za pewnik i żebyśmy ten czas, który mamy wykorzystali jak najbardziej efektywnie i merytorycznie, dobrze?

MARCIN WĄSIK:

Akademia Kusznerewicza. Może w takim razie, skoro parę lat temu było wprowadzone, że – założmy – dwieście złotych za żeglarza i sternika motorowodnego, uwzględnijmy czynnik inflacji, podnieśmy o tyle i nie spierajmy się. Zróbmy z tego, no – przesadam - dwieście pięćdziesiąt, inflacja była troszkę mniejsza, albo trzysta złotych. Na pewno nie możemy zrobić czegoś takiego, jak jest w Wielkiej Brytanii, gdzie ludzie płacą za coś, czego nie muszą robić, tylko chcą. U nas musimy zdawać te patenty, wobec czego muszą to zdawać również ludzie, którzy mają niedużo pieniędzy. Dziękuję.

ZBIGNIEW LEWCZUK:

Zbigniew Lewczuk, Parasailing Center. Poruszamy wszyscy, proszę Państwa, sprawy tylko patentów; natomiast są jeszcze tak zwane licencje, które zostały wprowadzone w Polsce w 1997 roku i w zasadzie nie wiadomo, czemu one służą, bo na świecie czegoś takiego – tak naprawdę – nie ma. Jeśli chodzi o szkolenia – można je prowadzić; niekoniecznie muszą być egzaminy i pobieranie dodatkowych opłat, bo to podraża, to pierwsza sprawa; druga, że niektóre licencje na holowanie statków powietrznych kolidują z przepisami lotniczymi. Czyli ta licencja, która jest uzyskiwana w ramach Polskiego Związku, tak naprawdę na holowanie samolotów, wszystkiego, co lata, tak zwanych statków powietrznych. Tutaj konkretnie, jeżeli chodzi o obsługę statków powietrznych, reguluje to ustawa prawo lotnicze i tutaj wchodzimy całkowicie w kompetencje... Na świecie w ogóle nie ma czegoś takiego, jak licencje na holowanie.

PIOTR KUDELSKI:

Przepraszam, że Panu przerwę. Ja będę z uporem maniaka tą naszą dyskusję starał się precyzować do zagadnień, które są akurat na tapecie. Jesteśmy przy kwestii opłat i jeśli Pan się chce odnieść do kwestii opłat przy licencji – jak najbardziej. Natomiast co do kwestii celowości i samych licencji na holowanie, to do tego wrócimy później i nie ma z tym problemu.

ZBIGNIEW LEWCZUK:

Te opłaty są wykazane w tym projekcie, bo tu chodzi konkretnie o licencję, która kosztuje trzysta złotych plus pięćdziesiąt złotych wydanie licencji. Nie wiem, skąd się te trzysta złotych bierze, my jako organizatorzy kursu żadnego grosza nigdy nie dostawaliśmy z tego. Więc nie wiem, dlaczego tak to jest wygórowane, bo nie jest aż tak wielką filozofią...

PIOTR KUDELSKI:

Przepraszam, że przerwę, ale naprawdę też szanujemy swój czas. Nie będę Panu ponownie... Powiem to, żeby już uporządkować dyskusję: opłata, o której mówimy, to jest opłata za egzamin. To, co Państwo mówiliście o praktyce, że koszty, które ponosiły szkoły – cenna dla nas informacja; natomiast to nie jest to, co ma regulować rozporządzenie. Jeśli jakby ukryte koszty egzaminu były ponoszone przez szkoły, to dobrze, że Państwo o tym mówicie.

PIOTR KUDELSKI:

..jeśli Państwa jakby ukryte koszty egzaminu były ponoszone przez szkoły, to dobrze, że Państwo o tym mówicie. Zakładam, [że] to powinno wpłynąć na zrewidowanie tych szacunków, które polskie związki przedstawiły – jako jedyni, którzy formalnie te rzeczy do tej pory wykonywali. Natomiast odnośmy się do kwestii. Jeśli Pan porusza kwestię opłat do licencji – uważa Pan, że kwota zaproponowana w tym pierwotnym projekcie rozporządzenia jest nierealna, nieprawidłowa to proszę, żeby Pan odniósł się do tego merytorycznie. Natomiast rozmawiajmy o rzeczach konkretnych, które pozwolą nam te rzeczy poprawić. Co do sensu i celowości samych licencji – później będziemy mieli jeszcze możliwość porozmawiania o tym.

ZBIGNIEW LEWCZUK:

Dobrze. W takim razie powiem Panu tak, że ta kwota nie wiadomo skąd się bierze, bo tak naprawdę cały sprzęt... Zakładam, że ja dysponuję sprzętem, ja muszę pojechać czy też dowieść dokumenty, rozliczyć się z tych wszystkich dokumentów i czekam tylko – zakładam: trzy tygodnie co najmniej – na wydanie czegoś takiego jak licencja. Koszty nie wiadomo skąd się biorą, te trzysta złotych.

PIOTR KUDELSKI:

To ja już Panu odpowiadam. Punktem wyjścia były oczywiście opłaty, które były w poprzednim rozporządzeniu. Po to też jest to spotkanie, żeby te rzeczy, które były jakby przejęte z poprzedniego rozporządzenia zostały zweryfikowane o praktykę, tak? No i na takie odpowiedzi czekamy. Rozumiem, że dla Pana ta kwota jest abstrakcyjna? W porządku.

ZBIGNIEW LEWCZUK:

Oczywiście, tak.

ANDRZEJ SZKLARSKI:

Andrzej Szklarski, Akademia Morska, Ośrodek Żeglarski. Tak przysłuchuję się – właściwie od kilkudziesięciu minut powtarzamy non stop te same argumenty, a właściwie problem sprowadza się tylko i wyłącznie do jednego - czy ustalamy tą stawkę, czy ona powinna być podniesiona. W moim przekonaniu - ponieważ ta stawka, która istnieje, istnieje bodajże od 2006 roku czyli sześć lat – więc powinna być nieco podniesiona, przynajmniej o stopień inflacji. Natomiast wydaje mi się, że ponieważ Polski Związek Żeglarski był uprzejmy i spokojnie sobie ładnie wyliczył koszty obsługi jachtu, to teraz moim zadaniem – jako

organizator egzaminu – będzie dogadanie się z moją komisją, którą ja zamawiam, że: słuchajcie kochani, ale mnie kosztuje ten jacht czy tam te jachty i sala tyle i tyle – dajcie mi. I się dogaduję. Tylko wtedy właśnie jest problem, czy związek... Ale wiesz, wolny rynek jest, pojedziemy do innej komisji. Dziękuję.

MAGDALENA JABLONOWSKA:

Dziękuję bardzo, bo ja muszę już niestety wyjść; także dziękuję jeszcze raz za zaproszenie. Będziemy brali udział jeszcze w konsultacjach społecznych nad następnymi rozporządzeniami. Tutaj zostawiamy przedstawiciela, ale proszę być miłym dla niego, bo to nowy pracownik. Natomiast chciałam się jeszcze odnieść do opłat i może troszkę – niestety utrudnić; ale tak: to, co wyliczone zostało, z tego, co rozumiałam... Bo ustawa i rozporządzenie mówią o koszcie przeprowadzenia egzaminu. I Panie dyrektorze, problem jest – też jestem prawnikiem – co rozumiemy pod hasłem: przeprowadzenie. Czy rozumiemy dojazd, dietę i nocleg, czy rozumiemy koszty sprzętu. I to jest ten problem, tak naprawdę; bo jeżeli jest dojazd, dieta i nocleg to jest sto, sześćdziesiąt i sześćdziesiąt – dwieście dwadzieścia; powiedzmy: trzysta powinno być O.K. tak? I praca komisji chociaż nigdzie w ustawie ani w rozporządzeniu nie ma opłaty dla egzaminatora, co jest w ustawie o bezpieczeństwie morskim i innych tych. Ale zostałam wywołana do tablicy, nie chciałam o tym wspominać. Według prawa egzaminatorzy nie mają prawa pobierać opłat za przeprowadzenie egzaminu. Ale zostawmy to, bo na szczęście ustawa mówi, że dochód z egzaminu ma ten podmiot upoważniony bądź... więc niech to już sobie związki wyregulują, na co sobie wezmą. Ale zmierzam do tego: ważne jest tutaj dogadanie się, co rozumiemy pod hasłem: przeprowadzenie egzaminu. Czy przeprowadzenie to jest fizyczne pojawienie się, przeprowadzenie egzaminu, czy to jest również zapewnienie tego sprzętu. Także na koniec chcąc troszkę utrudnić, ale myślę, że to jest ważne; bo to będzie później w wymaganiach dla podmiotów upoważnionych – czy mają zapewniać sprzęt na rzecz przeprowadzenia egzaminu, czy mają tylko po prostu brać udział w egzaminie. Koniec, kropka. Dziękuję.

PIOTR KUDELSKI:

Dziękuję za ten głos, Pani dyrektor. Niewątpliwie to drugie rozporządzenie jest wydawane przez Państwa ministra, wspólnie z naszym ministrem. To jest najsilniejsza forma współdziałania dwóch ministrów, więc my też na pewno się z tym zderzymy, tak? Będziemy o tym mocno rozmawiać. Dziękujemy za ten głos. Czy ktoś jeszcze na temat opłat chciałby zabrać głos? Bo jeśli nie, to... proszę bardzo.

JACEK PYTKOWSKI:

Jacek Pytkowski. Panie dyrektorze, mam takie pytanie: ponieważ Pan wiele razy powołał się na zapis ustawowy - to czy według Pana – zapis delegacji ustawowej dotyczący tych egzaminów zabrania, aby egzamin odbył się na jachcie morskim podczas rejsu, bo wtedy komisja mogłaby stanowić załogę tego jachtu i te koszty by się rozłożyły. Przecież kapitan może być egzaminatorem.

PIOTR KUDELSKI:

Znaczy, to jest w mojej ocenie materia rozporządzenia, ale nie jestem w stanie w sposób wiążący odnieść się do takiej kwestii. Na pewno [słowo niezrozumiałe 5:23] ona będzie wynikała, my się nad tym też mocniej pochylimy. Ale prosiłbym naprawdę, żeby te głosy [były] krótkie.

SŁAWOMIR KULCZAK: [?]

To kwestia praktyczna. W tym systemie nowym, który regulowałoby obecne rozporządzenie, ten nowy projekt: jestem osobą, która nie chce odbywać szkolenia, chcę bezpośrednio podejść do egzaminu, tak? powiedzmy na tego sternika jachtowego. W jaki sposób mam się do tego zabrać? Do kogo zgłosić? Kto odpowiada za wynajęcie sprzętu? Czy mam gwarancję, że egzamin się odbędzie? Jak to będzie wyglądało dla takiego człowieka, który po prostu konkretnie ma być beneficjentem tego systemu, tak? I tutaj jest pytanie, jak ten temat ma być rozwiązany, skoro jest maksymalna opłata egzaminacyjna – powiedzmy – pięćset złotych i on nie może wynająć jachtu, nie może zapłacić komisji i tak dalej?

PAN NUMER 2 [?]:

Wydaje mi się, że to, co proponowała Pani dyrektor Jabłonowska jest naprawdę warte rozważenia, dlatego że jeżeli rozseparujemy – w pierwszej wypowiedzi wspominałem – te koszty samego egzaminu od kosztów związanych z przeprowadzeniem egzaminu – to w tym momencie nie będzie takiego problemu, o jakim kolega wspomniał, dlatego że jest to zmartwienie egzaminowanego. Najprościej się zmówić w kilka osób, wyczerterować jacht i ten egzamin przeprowadzić, nie ma problemu. Coraz więcej osób w naszym kraju ma prywatne jachty. Dlaczego te osoby mają płacić koszt wynajmu jachtu, skoro mają swój jacht i na tym jachcie jak najbardziej może być przeprowadzony egzamin. Dlatego z tego względu ja uważam, że to, co Pani dyrektor Jabłonowska podniosła o oddzielenie kosztów

ponoszonych bezpośrednio przez egzaminatora od kosztów zapewnienia sprzętu, dostarczenia sprzętu jest jak najbardziej sensowne.

PIOTR KUDELSKI:

Dziękuję za ten głos. Ja apelowałbym jednak, żebyśmy odnosili się do materii tego rozporządzenia. Z tych głosów ewidentnie wynika, że jedno rozporządzenie jest skorelowane z drugim, tak? Natomiast tutaj proponowałbym, żebyśmy jednak do materii tego rozporządzenia. Jeśli nie ma dalszych głosów w tym wątku, to poproszę kolegę o przedstawienie kolejnego tematu.

CEZARY GRZANKA:

To jeszcze jeden obszar i wtedy może przerwę krótką [zrobimy]. Skutery; prowadzenie skuterów. Przedmiot bardzo wielu zgłaszanych uwag. Powiem, jak rozwiązaliśmy sprawę skuterów (śmiech w tle) - podobnie jak w poprzednim stanie prawnym. O skuterach w rozporządzeniu nie było mowy; tak i teraz Państwo nie znajdziecie o skuterach nic w rozporządzeniu, oprócz załącznika. Natomiast trzeba patrzeć na skutery w kontekście zapisów ustawowych. Skutery zostały zaliczone do jachtów motorowych i wymienione z imienia w ustawie. W związku z tym, traktując licencje, które są, jako dodatek do patentu powinniśmy – w przypadku skuterów – zastosować dokument kwalifikacyjny, który jest patentem. I tak zrobiliśmy. Uprawnienia na skutery uzyskuje osoba, która zdobędzie ten najniższy patent motorowodny. Po prostu zrobiliśmy to w ten sposób, że zrezygnowaliśmy z kryterium mocy silnika; stosując tylko kryterium długości jednostki i w związku z tym osoba, która uzyska stopień sternika motorowodnego, będzie miała uprawnienie do prowadzenia skuterów. Proszę bardzo, otwieramy dyskusję.

PAWEŁ SZABELEWSKI:

Paweł Szabelewski, Polski Związek Motorowodny. Jeżeli dobrze rozumiem, to jest jeden patent na śródlądzie motorowodne. To jest patent sternika motorowodnego i nie ma żadnych ograniczeń odnośnie mocy. Tak jak wcześniej mówiliśmy o wprowadzeniu dwóch patentów – właśnie po to, żeby było rozgraniczenie dla młodzieży, żeby miała ten pierwszy... żeby zachować to... my przede wszystkim kierujemy się względami bezpieczeństwa – tak i teraz przy skuterach, to tak, jak najbardziej możemy się z tym zgodzić, ale w sytuacji, kiedy również mamy rozgraniczenie na dwa patenty: patent podstawowy – sternik motorowodny i patent wyższy – starszy sternik motorowodny; bo tam jest wiek, skutery obecnie

produkowane. Doskonale wiemy, że ciężko jest znaleźć skuter poniżej stu koni, więc pamiętajmy, że różnie to wygląda – my jesteśmy nad tą wodą i często stoi skuter i jest dziecko i ojciec mówi: No tutaj przy brzegu sobie przepłyni, no. Więc patrzmy na te względy bezpieczeństwa. Ja już nie chciałbym dalej tu opowiadać, ale naprawdę względy bezpieczeństwa powinny wszystkich przekonywać do tego, żeby były dwa uprawnienia motorowodne; te pierwsze – młodzieżowe i drugie – starszy sternik, który będzie pozwalał... i ureguluje w tym momencie te uprawnienia skuterów wodnych, bo będą... po prostu to patent śródlądowy, bez morskich spraw. My mieliśmy głosy w Związku takie: zaraz, to ja chcę pływać skuterem, a ja się muszę uczyć locji, nawigacji, żeby zrobić uprawnienia starszego sternika. Gdzieś to się mija. Dlatego jeżeli wprowadzimy konkretny system - to znaczy, że mamy tego starszego sternika i on jest tylko i wyłącznie na śródlądzie, to to pozwoli nie kombinować nad dodatkowymi uprawnieniami dla jakiejś grupy osób, tylko pływających na skuterach. Dziękuję.

ARTUR PYTLAK:

Artur Pytlak po raz trzeci. Według starego systemu osoba, która chciała popływać sobie skuterem po jakiejś większej kałuży, kilometr w jedną, kilometr w drugą – poszaleć sobie po prostu, poczuć wiatr we włosach i dobrze się przy tym zmoczyć i zabawić – musiała odbyć staż pełnomorski. Tak, tak, tak, bo musiała uzyskać stopień starszego sternika motorowodnego, a do tego wymagany był staż morski. Kompletna bzdura! Nie bez kozery – uważam – ustawa o żegludze śródlądowej wyodrębniła skutery – oczywiście, skuter jest jachtem motorowodnym, tutaj dyskutować nie mam zamiaru – ale z jakiegoś powodu zostały wyodrębnione. Tak, zostały wyodrębnione, ponieważ ustawa o żegludze śródlądowej podaje definicję skutera wodnego. I teraz tak: prowadzenie skutera... Wiem, że pojawił się taki głos na stronie internetowej, w jednym ze zgłoszeń, że prowadzenie skutera nie różni się niczym od prowadzenia motorówki. Tutaj polemizowałbym z tym, bo to jest i inna bezwładność i inne przyspieszenia, nawet przy motorówce z porównywalną mocą silnika, prawda?, skuter może być kilkakrotnie lżejszy, ale mówię: bezwładność takiej jednostki, przyspieszenia, które może osiągać – to jest zupełnie co innego. Oczywiście, są także inne różnice. Nie wyobrażam sobie na przykład... znaczy, wyobrazić sobie mogę, ale gdybym zapytał ludzi, którzy pływają skuterami wodnymi, ile razy na przykład kotwiczyli skuterem albo ile razy dowodzili załogą, pływając skuterem wodnym – a przecież teoretycznie jest to tak samo jacht motorowodny. Powtarzam: różnica między skuterem a motorówką jest; nie możemy od niej uciekać, nie możemy udawać, że tej różnicy nie ma. I są takie osoby – ja powtarzam: nie reprezentuję tutaj

władz żadnego gremium, żadnej organizacji, która za mną by stała – ale znam osobiście osoby, które zainteresowane są tylko i wyłącznie pływaniem skuterami wodnymi. Innymi jachtami ich nie interesuje, wożenie się gdzieś tam, po Wielkiej Pętli Wielkopolski, czy pływanie po morzu, czy wywożenie ze stawu wędkarskiego gdzieś na środek jeziora – oni chcą po prostu poszaleć. Stać ich na to, żeby skuter kupić i chcą sobie na tym skuterze popływać. Powtarzam: w starym systemie prawnym te osoby musiały odbywać staż pełnomorski. Według proponowanego, nowego systemu oczywiście skuterem można pływać już po uzyskaniu pierwszego patentu, patentu sternika motorowodnego. Ale też wymagania egzaminacyjne zakładają manewry, dowodzenie załogą, praca jako członek załogi – wiele rzeczy, które tym ludziom być może do niczego nie będą potrzebne, a tylko utrudnią – czy skomplikują – sprawę szkolenia. Bo oprócz tego, że [żeby] szkolić się na skuterze będzie musiał się przeszkolić na motorówce, kwestia teorii – rzeczy, które być może wcale nie będą temu skuterzyście do niczego potrzebne, a rozporządzenie będzie tego od niego wymagać.

Chciałbym jeszcze zwrócić uwagę na coś takiego, że w przepisach, w projekcie rozporządzenia, które dotyczą pewnej kolizji starego systemu patentów z nowym systemem. Jest coś takiego, że stare patenty zachowują swoją ważność w zakresie takim, na jaki zostały wydane, a więc osoby, które w tej chwili mają patenty sterników motorowodnych będą się mogły poruszać jachtami motorowodnymi o silnikach do mocy sześćdziesięciu kW, a więc nie będą mogły pływać skuterami. I teraz co zrobi taki człowiek, który ma ten stary patent sternika motorowodnego, a będzie chciał sobie popływać skuterem? Ma dwie drogi, według mnie obie złe. Pierwsza droga to jest uzyskanie uprawnienia morskiego. To bez sensu, prawda? Chcę sobie popływać po większej kałuży, gdzieś tam pod domem skuterem, a muszę wypływać na morze, muszę zachować staż morski, muszę zdać egzamin z nawigacji i tak dalej. Druga droga, też według mnie zła, to jest uzyskanie nowego patentu sternika motorowodnego. Czyli tak: mam patent sternika motorowodnego i żeby sobie popływać na skuterze muszę zdawać egzamin znowu na sternika motorowodnego, uzyskiwać nowy patent sternika motorowodnego. Wprowadzenie – nie wiem, jak by to się nazywało – licencji czy jakiegokolwiek innego uprawnienia na skutery załatwiłoby sprawę. Dorabiam sobie skuter i spokojnie sobie pływam. Dziękuję.

RAFAŁ KRAUSE:

Rafał Krause, Polski Klub Morski. Rzeczywiście, tutaj sprawa wprowadzenia jakby osobnej licencji do prowadzenia skuterów wodnych definitywnie załatwi problem; dlatego że Państwo

zapropowowali bardzo fajny, spójny, klarowny system trzech patentów motorowodnych i trzech patentów żeglarskich. Pójście w stronę powrotu do czterech patentów – tego młodszego i starszego sternika motorowodnego – będzie wprowadzało taki dysonans między systemem żeglarskim [i] motorowodnym. Poza tym pamiętajmy, że kiedy w 2006 roku w rozporządzeniu wprowadzono warunki uzyskania starszego sternika motorowodnego, który jakby kwalifikował też do prowadzenia skuterów – tam wyszła sprawa tego stażu morskiego, tak? Tam była nowela; miesiąc później weszło... rozporządzenie, które wprowadzało możliwość uzyskiwania tego stażu na śródlądziu. Później z tego wyszło to nieporozumienie, że Państwo przepisali przy propozycji nowych patentów morskich z większymi uprawnieniami, również tego stażu śródlądowego – rozumiem, że to jest tutaj korygowane. W tym momencie powrót do systemu czterostopniowego nie wydaje się właściwy. Naprawdę, wprowadzenie osobnej licencji dla ludzi, którzy chcą tylko prowadzić skutery motorowe załatwia definitywnie temat. Bo można określić spójny program szkolenia, spójne wymagania egzaminacyjne i zupełnie odejść od prowadzenia jachtów po wodach morskich na innych jednostkach. Dziękuję.

[ogłoszono 10 minut przerwy].

PIOTR KUDELSKI:

Witamy po kolejnej przerwie. Teraz będziemy przechodzić do kolejnego punktu. Nie, przepraszam, jesteśmy w punkcie skutery i kontynuujemy ten temat.

GŁOS Z SALI:

Można się wtrącić?...

CEZARY GRZANKA:

To ja jeszcze, jeśli można, korzystając z przywileju gospodarza. Pan skończył wypowiedź, ja chciałem nawiązać do tego. Pan zaproponował tę licencję dodatkową, ale jako dodatek do patentu tak? Czyli warunkiem...

GŁOS Z SALI: Zamiast patentu.

CEZARY GRZANKA:

Ale to mamy po prostu tutaj...

GŁOSY Z SALI:

...Licencja na holowanie skuterowi [treść częściowo niesłyszalna.]

CEZARY GRZANKA:

...Ale licencja na holowanie jest dodatkiem do patentu. Warunkiem uzyskania licencji na holowanie jest posiadanie wcześniej patentu. I tutaj – tak jak na wstępie powiedziałem – w ustawie jest zapis, ja może przeczytam: przepisy ustępu 1 dotyczą statków przeznaczonych do uprawiania turystyki wodnej o napędzie żaglowym (jachtów żaglowych), które mogą być wyposażone w pomocniczy napęd mechaniczny. Punkt 2 – o napędzie mechanicznym (jachtów motorowych) w tym także skuterów wodnych, łodzi pneumatycznych i poduszkowców. To by wskazywało na to, że to należy uregulować patentem. Jeżeli licencja na skutery miałyby być na tej samej zasadzie, to również jak na ciągnięcie narciarza czy innego obiektu pływającego, to jako dodatek...

GŁOS Z SALI:

...Dodatek do patentu. Jeżeli mamy zachować spójność systemu trzy plus trzy, to licencja rzeczywiście byłaby dodatkiem do patentu sternika motorowego.

CEZARY GRZANKA:

Ale to od razu mówię: utrudniałoby dostęp do pływania na skuterach i na pewno podwyższałoby koszty uzyskania uprawnień do... Czy o to Państwu chodzi?

PIOTR KUDELSKI:

O.K. Może bardziej skupmy się na kwestii...

GŁOS Z SALI:

[Treść niezrozumiała]

CEZARY GRZANKA:

...Ale to na pewno podwyższy koszty...

PIOTR KUDELSKI:

Ja proponowałbym, żeby Państwo skupili się na kwestii zasadności czy nie zasadności wyodrębniania uprawnień dotyczących skuterów, bo czy nazwiemy to licencją, czy żeby był spójny system nazwiemy to... czy to będzie odrębny patent ograniczony do tej kategorii jachtów motorowych, to już jest kwestia wtórna, tak? Natomiast kwestia bardziej – czy i zasadnym jest wyodrębnienie dokumentu kwalifikacyjnego dotyczącego w szczególności skuterów.

PAWEŁ SZABELEWSKI:

Polski Związek Motorowodny. Nam się wydaje, że sytuacja – raz, że tutaj tej spójności żeglarzy z motorowodnikami... No, nie ciśnijmy, to naprawdę są różniące się dyscypliny, to jest raz. Dwa: w zaproponowanym przez nas rozwiązaniu, które mówi, że dwa patenty śródlądowe, nie zachodzi – naszym zdaniem – potrzeba oddzielnej licencji, patentu czy coś takiego, na skuter. Jeżeli podtrzymujemy, że jest jeden patent motorowodny to jak najbardziej. Zresztą, tutaj mamy więcej argumentów za tym, żeby jednak utrzymać dwa. Oczywiście, tak samo nie będziemy stawać wbrew, jeżeli tutaj gremium uzna, że taki dodatkowy patent jest niezbędny.

PIOTR KUDELSKI:

O.K. Dziękujemy za ten głos. Proszę, Pan z tyłu.

ANDRZEJ SZKLARSKI:

Andrzej Szklarski, Akademia Morska, Ośrodek Żeglarski. Szanowni Państwo, przyjrzyjmy się załącznikowi, a mianowicie proponowanym wymogom na patent sternika motorowodnego. Mówimy o podniesieniu kosztów; jeżeli zdecydujemy się na to, żeby uprawnienia do prowadzenia skutera wodnego były nadawane na podstawie patentu sternika motorowodnego, to proszę zobaczyć, że wszystkie osoby przystępujące do egzaminu na patent sternika motorowodnego są zobowiązane do pływania na motorówce i na skuterze. To już mamy podniesienie kosztów i jestem ciekaw, jak się zmieścimy w tych dwustu złotych opłaty za patent. Bo ja nie wyegzekwuję od Związku Motorowodnego, żeby mi zapłacili za ten skuter; pomijam już fakt, że muszę go kupić...

GŁOS Z SALI:

...Paliwo w skuterze zeżre całe te dwieście złotych...

ANDRZEJ SZKLARSKI:

W moim przekonaniu najwłaściwszym rozwiązaniem – jeżeli nie można wprowadzić licencji, bo rzeczywiście byłoby to podniesienie kosztów dla tych osób, które chcą te uprawnienia na skuter motorowodny zdobyć – jest wprowadzenie osobnego patentu do prowadzenia skutera wodnego. Niech te wymagania będą minimalne, ale niech one są. Dlaczego ja mówię? Ja nie jestem specjalistą od silników strugo wodnych i pływania na skuterze. Ale moje okno od biura mieści się jakieś trzydzieści metrów od wejścia do mariny w Gdyni, czytam też prasę i niestety, jeżeli chodzi o – nie wiem, jak nazwać – prowadzących skutery wodne, to jest najwięcej zdarzeń z tymi prowadzącymi skutery wodne, bo to są jednostki szybkie. Oni często – być może – chcą się popisać, pływają w pobliżu kąpielisk. No powinna być jakaś wiedza, chociażby w minimalnym zakresie, przekazana. Na pewno – tu będę bronił swojego stanowiska – nie może to być jeden patent wspólny dla sternika motorowodnego pływającego na motorówce i na skuterze. Dziękuję.

PIOTR KUDELSKI:

Dziękujemy za ten głos. Proszę bardzo.

WITOLD CHOCHOLAK:

Pozwolę się nie zgodzić z przedmówcami. To znaczy, jako właściciel szkoły żeglarskiej być może powinienem się cieszyć, że im więcej tych licencji czy patentów, tym lepiej na tym zarobimy. Ale tak naprawdę zastanówmy się nad sensem tej propozycji. Skutery wodne inaczej pływają – to co? – już oddzielna licencja. To może wydzielić jeszcze DZ'ty, które pływają jeszcze inaczej i wymagają więcej umiejętności, to oddzielna licencja. A czy poduszkowce zachowują się tak samo – to może oddzielna licencja. A tak naprawdę wiedza – przynajmniej teoretyczna – na tych wszystkich kursach będzie przekazywana dokładnie ta sama. Komplikowanie tylko systemu uprawnień moim zdaniem po prostu nie ma sensu, bo są to granice sztuczne. Jeżeli chodzi o skutery, które rzeczywiście potrafią być uciążliwe - to nie skutery są uciążliwe, tylko ich użytkownicy i żadne szkolenie nie nauczy ich ani kultury ani odpowiedzialności. Taka jest brutalna prawda. Przyjdą na kurs, odbędą go i tak będą zachowywali się tak samo. W związku z tym mnożenie tych uprawnień, mnożenie licencji wydaje mi się nieporozumieniem. Jeżeli chodzi o wiedzę – przekazujemy uczestnikom szkoleń dokładnie te same informacje na wszystkich kursach; w związku z czym egzamin teoretyczny wygląda tak samo i naprawdę nie ma sensu za wszelką cenę wymyślać nowych, dodatkowych dokumentów, tak jak już kilkanaście lat temu wymyślono licencję na holowanie. Oczywiście, my jako ośrodek szkoleniowy możemy realizować takie zadania państwowe czyli prowadzić takie kursy, tylko nie mamy wrażenia, żeby to miało jakiś szczególny sens. Ze skuterami jest jeszcze jeden problem, który warto uwzględnić. To są urządzenia dosyć specyficzne. Tak naprawdę na świecie najbardziej popularny sposób ich użytkowania to jest postawienie ich na plaży albo w porcie, gdzie każdy ma prawo – bez przeszkolenia albo po krótkim przeszkoleniu – po prostu na tym popływać. A my chcemy, żeby na to robić jeszcze dodatkowe prawo jazdy. Mimo, że jako szkoła żeglarska odniósłbym korzyści z tego, że taki dokument będzie istniał i będziemy na tym zarabiali - wydaje mi się, że posuwamy się za daleko, wymyślając kolejny, nowy dokument. Z punktu widzenia przepisów żeglugowych ten skuter wodny na wodzie jest dokładnie takim samym statkiem jak motorówka, jak poduszkowiec i myślę, że tworzenie dodatkowych przepisów na jakiś rodzaj jednostek nie ma sensu. Dam jeszcze przykład, który tutaj będzie adekwatny: jeszcze parę lat temu mieliśmy patenty bojerowe, one zniknęły od roku 2005. Ale co było ciekawego? Trzeba było mieć patent na bojer, a nie trzeba było go mieć na jakiegoś kite'a, nie trzeba było mieć na iceboard'a. Tutaj jest sytuacja podobna. Nie wymyślamy dokumentów na każdy rodzaj jednostki tylko dlatego, że [ona] się tylko troszeczkę różni. Tak mi się wydaje i sugerowałbym nie komplikować systemu uprawnień.

PIOTR KUDELSKI:

Dziękuję. Proszę bardzo.

GŁOS Z SALI:

Propozycja Ministerstwa jest optymalna.

MARCIN WĄSIK:

Nie zgodzę się, że propozycja ministerstwa jest optymalna. Wyobraźmy sobie egzamin, gdzie jest właśnie wymóg pływania również na skuterze wodnym. Jak ten egzamin na skuterze ma wyglądać? Znowu poruszamy temat kosztów tego egzaminu, kosztów wyposażenia ośrodków egzaminacyjnych w te skutery – jako dodatkowy koszt – i egzamin motorowodny w marcu albo w październiku, na skuterze...

GŁOS Z SALI:

Określenie zapisu o egzaminie skuterowym [treść częściowo niezrozumiała.]

MARCIN WĄSIK:

Dokładnie tak.

GŁOS Z SALI:

...A poduszkowiec nie ma...

MARCIN WĄSIK:

no właśnie.

GŁOS Z SALI:

[Treść wypowiedzi niezrozumiała.]

PIOTR KUDELSKI:

Dziękuję za ten głos. Tutaj trochę łączymy te wątki z kwestią, co jest w załączniku numer 4, tak? Natomiast na tym etapie ja miałbym pytanie do Polskiego Związku Motorowodnego. Jak to jest w chwili obecnej, bo tutaj obowiązywało to rozporządzenie, które już nie obowiązuje. Tam przecież uprawnienia na pływanie na skuterze mieściły się w drugim stopniu, tak?

GŁOS Z SALI:

...Niezupełnie. Do roku 2005 [treść częściowo niezrozumiała.]

INNY GŁOS Z SALI:

...Mów do mikrofonu...

PIOTR KUDELSKI:

...Chodzi mi generalnie o to, żeby wykreślić z załącznika numer 4 ten fragment, który nakłada obowiązek zweryfikowania umiejętności prowadzenia skutera, żeby do tego się odniósł Związek.

PAWEŁ SZABELEWSKI:

Więc był jeden patent starszego sternika motorowodnego i on obejmował również skutery. Tutaj faktycznie problem był bardzo duży i naciski na nas były bardzo duże. W pierwszych, wstępnych analizach tego problemu chcieliśmy przedstawić takie stanowisko, żeby było oddzielne uprawnienie na skuter. Z tym, że słyszeliśmy od ministerstwa, że rozszerzanie wachlarza tych uprawnień to nie jest dobry kierunek. Uznaliśmy, że uporządkowanie w końcu tego w Polsce, to znaczy, że... Bo co ci skuterzyści mieli za problem? Największy problem mieli z tym, że to są na ogół ludzie – z całym szacunkiem dla nich – którzy mają dosyć sporą gotówkę i on chce sobie kupić skuter i polansować się w Giżycku, tak? I on nie potrzebuje do tego uczyć się nawigacji, locji i zagadnień morskich, bo wiadomo, że on na tym skuterze nie wypłynie w morze za daleko. Więc dlatego zaproponowaliśmy, żeby było rozbiecie, uporządkowanie tych wszystkich uprawnień – dwa patenty: sternik i starszy sternik motorowodny dotyczące tylko i wyłącznie śródlądzia i dwa uprawnienia morskie. Wtedy mamy porządek i wtedy – tak jak Witold mówił – nie dokładamy kolejnych uprawnień i kolejnych obostrzeń, tylko to się mieści w tym starszym sterniku motorowodnym, który dotyczy wszystkich jednostek pływających po śródlądziu.

PIOTR KUDELSKI:

Może ja doprecyzuję: chodzi mi o kwestię, jak w chwili obecnej odbywa się egzamin przy uprawnieniach na drugi stopień na motorówkach?

PAWEŁ SZABELEWSKI:

W większości przypadków na motorówkach.

CEZARY GRZANKA:

Ja mam jeszcze... Ciągnąc ten wątek: czy wykreślenie z załącznika numer 4, gdzie są wymogi egzaminacyjne zapisu o jeździe i o prowadzeniu skuterów zapewni bezpieczeństwo, z punktu widzenia bezpieczeństwa będzie można ten egzamin przeprowadzić i dać uprawnienia na prowadzenie skuterów? Mając na uwadze, bo Państwo kierujecie się kosztami...

PAWEŁ SZABELEWSKI:

...Przepraszam, jeśli będziecie... [treść częściowo niezrozumiała]

CEZARY GRZANKA:

Wprowadzenie dodatkowego elementu, prowadzenie skuterów znacznie podwyższą koszty egzaminacyjne. I teraz: jeżeli my to wykreślimy, czy osoba, która w zakresie egzaminu zostanie zweryfikowana, będzie również miała uprawnienia na skuter, wystarczające do zachowania bezpieczeństwa na wodzie?

PAWEŁ SZABELEWSKI:

Jeśli chodzi o bezpieczeństwo, to ja odpowiem pytaniem na pytanie. Jeżeli będą dwa uprawnienia na śródlądzie to w tym momencie mamy zachowane bezpieczeństwo, bo nie dopuszczamy dzieci do pływania na skuterach po śródlądziu.

CEZARY GRZANKA:

To ja rozumiem. Ale teraz ograniczając się do jednego uprawnienia: czy wykreślenie przy tym stanie będzie jakimś zagrożeniem dla bezpieczeństwa przez prowadzących skutery?

PAWEŁ SZABELEWSKI:

Przy podtrzymaniu jednego uprawnienia wydaje nam się, że powinno być wprowadzone oddzielne zupełnie uprawnienie do prowadzenia skuterów, bo to są małe jednostki z wielkimi silnikami i z wielkimi przyspieszeniami.

GŁOS Z SALI:

...Grupa wiekowa... [treść częściowo niezrozumiała]

CEZARY GRZANKA:

...Ale to inny temat...

KRZYSZTOF KWAŚNIEWSKI[?]:

Jest różnica między specyfiką tego sportu, tak? Mówię o łódce a o skuterze. Pływanie na skuterze, to są manewry.

CEZARY GRZANKA:

Właśnie ja pytam o specyfikę. Czy to jest na tyle istotne, że musi być to w treściach egzaminu, czy pominięcie jej zagrozi w jakiś sposób bezpieczeństwu osób, które będą na tym skuterze pływać?

PIOTR KUDELSKI:

Pozwolę sobie zmodyfikować pytanie kolegi – jeśli mogę Czarek. To jest trochę rozmowa hipotetyczna. Ten argument, który Pan ze Związku powiedział, jest dosyć ważny, że jakby tak naprawdę skutery kryły się pod drugim stopniem uprawnień. A tamto uprawnienie było determinowane wiekiem osiemnastu lat. I to jest ważny argument, że teraz tak naprawdę przesuniemy uprawnienia na korzystanie ze skutera – z uwagi na to, że jest na pierwszym stopniu – to do dwunastu lat. W kwestii wieku tutaj wszyscy Państwo się zgadzaliście i zapewne to będzie miało odbicie, że ten wiek się zmieni w górę. Ale ja mam pytanie ponowne: w chwili obecnej – zostawiając argument wieku, bo on jest oczywiście ważki - w tej naszej zaproponowanej siatce trzystopniowej, ten pierwszy stopień też jest od osiemnastu lat – przyjmijmy takie hipotetyczne założenie. Jak rozumiem, do tej pory na egzaminie na drugi stopień Państwo nie weryfikowaliście umiejętności jazdy na skuterze. Tak?

GŁOS Z SALI:

...Tak... Praktycznie... [treść częściowo niezrozumiała]

PIOTR KUDELSKI:

...Praktycznie nie weryfikowaliście. Czyli w tym sensie wykreślenie z załącznika numer 4 tego wymogu zweryfikowania umiejętności jazdy na skuterze, nie zmieni praktyki w stosunku do tego, co było w chwili obecnej?

GŁOS Z SALI:

.. Ale czy praktyka... [treść częściowo niezrozumiała]

WITOLD CHOCHOLAK:

Zakładając, że jest osiemnaście lat, tak, tak...

CEZARY GRZANKA:

Bardziej nie chodzi o praktykę, tylko właśnie o zapewnienie tego bezpieczeństwa. Czy zrezygnowanie z tego zapisu nie obniży poziomu bezpieczeństwa na wodzie, właśnie przez używających skuterów?

WITOLD CHOCHOLAK:

Ja mam cały czas tą samą odpowiedź. Jeżeli będą dwa...

CEZARY GRZANKA:

...No to ja znam...

GŁOS Z SALI:

...To wrócimy do sytuacji sprzed szesnastego października i trzeba by sięgnąć do statystyki..
[treść innych wypowiedzi w tle niezrozumiała]

CEZARY GRZANKA:

...No właśnie...

WITOLD CHOCHOLAK:

Panie dyrektorze, jeszcze raz: zagrożenie na skuterach nie wynika z jakiejś szczególnej trudności w ich prowadzeniu...

PIOTR KUDELSKI:

...Dobra, O.K. Czy w tym temacie ktoś by jeszcze chciał zabrać głos?

WITOLD CHOCHOLAK:

Tak, jeżeli można. Chciałbym jedną rzecz wyjaśnić, tak jak na co dzień szkolimy. Jeżeli pojawiały się zagrożenia na skuterach, to one nie wynikały z jakiejś szczególnej trudności ich prowadzenia, żeby ludzi należało specjalnie szkolić. Raczej urok skuterów polega na tym, że

to jest specyficzna dosyć jednostka. Pozwolę sobie na małą dygresję, ale ona wyjaśni problem. Kolega żeglarz-instruktor został zaproszony na skuter wodny. Jako rasowy żeglarz, instruktor patrzył na ten pojazd z pogardą, bo on to jest żeglarz. Wsiadł na ten skuter wodny, zaczął pływać z taką lekką dozą obrzydzenia, końcem palców dotykając kierownicy. Po czym zobaczyliśmy, że ten sam człowiek po kilkunastu minutach zaczął robić jakieś szalone manewry na wodzie, zobaczył co może z tej jednostki wyciągnąć. Coś takiego w tych skuterach jest, że one dosyć dzikie instynkty budzą u użytkowników i czasami są to dosyć męczące jednostki. Ale to nie ma nic wspólnego ze szkoleniem. Problem polega na tym, że jeżeli ktoś jest osobą kulturalną i starającą się być nieuciążliwą dla otoczenia, to nie będzie problemem. A my tej kultury na kursie żadnym ani egzaminie nie nauczymy. Stąd też wydaje mi się, że wyodrębnianie skuterów jako osobnej grupy jednostek skoro – one owszem, są groźne – ale i tak egzamin niczego nie zweryfikuje, nie ma sensu. Umiejętności przekazywane na kursie, na egzaminie są dokładnie te same.

PAWEŁ SZABELEWSKI:

Przepraszam. Na podstawie tego, co mówiłeś, wydaje się tym bardziej zasadne, żeby nie dopuszczać do takich jednostek.

CEZARY GRZANKA:

Przepraszam, bo ja mam pytanie à propos tego. rozumiem, że skutery mają dużą moc, po prostu pływają z dużą prędkością. Czy to nie jest tak, że bez tego egzaminu praktycznego, dajemy nagle komuś możliwość pływania po wodzie – tak jakby sportowym samochodem czyli z dużą prędkością prowadzić. To tak, jakby ktoś, kto prowadził samochód, który ma małą prędkość i powoli gdzieś sobie tam pływa; i nagle dać mu – bez możliwości sprawdzenia praktycznego egzaminu – dać mu na korwetę się po prostu dostać...

GŁOSY Z SALI:

...Znaczy... [treść niezrozumiała]

CEZARY GRZANKA:

... Albo na motor, że ktoś, kto jeździł zwykłym samochodem osobowym, nagle bez sprawdzenia praktycznej możliwości sprawdzenia tego, gdzie to jest większa specyfika, prowadzi sobie motor z ogromną mocą

GŁOS Z SALI:

...Tylko do tej pory pojazdy cały czas.. [krótka cisza w nagraniu; treść częściowo niezrozumiała]

PIOTR KUDELSKI:

Dobrze. Ponieważ ta argumentacja się powieliła, proszę Pana na końcu sali i będziemy przechodzić do kolejnego wątku.

KRZYSZTOF PIWNICKI:

Dziękuję bardzo; Krzysztof Piwnicki, Szkoła Żeglarstwa 4Winds. Tutaj rzeczywiście tak jest, jak koledzy mówili. Natomiast ja chciałem zwrócić na jedną rzecz uwagę: tutaj Pan pytał o prędkość, czy jest niebezpieczna. Jest zrywka, która powoduje, [że] kiedy wypadamy – silnik się odłącza i jest to pewne zabezpieczenie, po prostu trzeba na to w czasie szkolenia zwracać uwagę.

Natomiast jest jeszcze inna kwestia: proponowany sternik motorowodny – a więc automatycznie również skuter – dopuszcza zgodnie z propozycją rozporządzenia wejście takiej osoby na morze dwie mile od brzegu. W związku z tym taki postulat ze strony ośrodka szkoleniowego, który reprezentuję, ażeby w tym rozporządzeniu również zaproponować chociażby podstawy locji morskiej i oznakowania statków morskich. Jest to strefa przybrzeżna, oznakowanie chociażby prawej i lewej strony toru wodnego to są diametralnie różne rzeczy, oznakowanie statków. Pływają przy portach, przy wejściach do portów – niech chociaż fundamenty, podstawy locji morskiej znają i fajnie by było, gdyby to zostało tam zawarte. Dziękuję.

CEZARY GRZANKA:

I w ten sposób płynnie przeszliśmy do następnego obszaru. Dziękuję Panu za ten głos. Chyba, że jeszcze ktoś chce w sprawie skuterów? Ale Pan pozwolił mi płynnie przejść do następnego obszaru, który nas bardzo interesuje. To jest załącznik numer 4 – właśnie treści, które powinien zawierać egzamin na poszczególne stopnie.

WITOLD CHOCHOLAK:

...Przepraszam, ale może najpierw check lista stopni? Czy będzie jakoś dyskutowana?

CEZARY GRZANKA:

W trzeciej części.

PIOTR KUDELSKI:

Proszę bardzo.

WŁODZIMIERZ RING:

zadam pytanie w imieniu Magdy Jabłonowskiej, która prosiła o zadanie tego pytania. Czy ten zakres wiedzy i umiejętności wymagany do uzyskania patentu żeglarsza jachtowego zawarty w załączniku wymagań numer 4 będzie realizowany w całości? Czy to jest do potraktowania wybiórczo czy mają być zrealizowane wszystkie punkty z tego zakresu wiedzy i sprawdzian z zakresu wiedzy? Pytanie nie moje, tylko Magdy Jabłonowskiej. Dziękuję bardzo.

PIOTR KUDELSKI:

Dziękuję za pośrednictwo. Wydaje mi się, że z Panią Dyrektorem i tak będziemy rozmawiali, bo to jest niezbędne. Te kwestie przedyskutujemy, bo Ministerstwo Transportu w uzgodnieniach między nami ma procedować jako pierwsze, to znaczy ma przygotować wstępny zarys tego drugiego rozporządzenia. Te kwestie na pewno będziemy [omawiać] dokładniej między nami, a w konsekwencji też przy udziale Państwa, bo zakładamy, że formuła będzie taka sama, takiej samej otwartości; więc te rzeczy będą tam poruszane.

WITOLD CHOCHOLAK:

Egzaminy, szkoła żeglarska. Od razu rozwinę to, co powiedział Włodek przed chwilą, bo jest to bardzo poważny problem. Moim zdaniem wszystkie wymagania egzaminacyjne zostały sformułowane wadliwie. Tutaj, na tej liście są sformułowane wadliwie. Dlatego że my do tej pory na egzaminach sprawdzaliśmy nie wszystkie manewry, tylko wybrane; co sprawiało, że egzamin żeglarski jednej osoby manewrowy trwał około godziny, motorowodny – kilkanaście minut. Tymczasem w tym załączniku numer 4 są takie sformułowania, że jeżeli chodzi o egzamin praktyczny – należałoby wykonywać wszystkie te czynności, a to by wydłużało czas jego trwania oraz koszty przeprowadzenia w nieskończoność. Egzamin sam w sobie nie może sprawdzać wszystkiego; jego istotą jest to, że sprawdza się to losowo. Tak samo zdajemy egzaminy maturalne czy każdy inny egzamin w życiu, że nie można spytać ze wszystkich

rzeczy. Sugerowałbym takie sformułowanie tutaj tych zagadnień, aby było wyraźnie ujęte, że to są jedne z manewrów a nie, że należy wykonać je wszystkie.

PIOTR KUDELSKI:

Dziękujemy za ten głos, będziemy go uwzględniać. Rozumiem, że to jest taki wniosek jak w przypadku na przykład egzaminu na prawo jazdy, że są pewne grupy wymagań i w danej grupie jedna kwestia jest weryfikowana. Proszę bardzo.

CEZARY GRZANKA:

Przepraszam, ja się jeszcze wtrączę. Ten zakres jest potencjalny, całościowy; natomiast to nie znaczy – przynajmniej w moim odczuciu – że on będzie w stu procentach sprawdzany na egzaminie, nie ma takiej możliwości; na tej samej zasadzie, co prawo jazdy...

PIOTR KUDELSKI:

...Po to tu właśnie jesteśmy, żeby te kwestie...

CEZARY GRZANKA:

...A jak Państwo proponujecie, jak powinno być sformułowane? Chodzi o tytuł załącznika?

WITOLD CHOCHOLAK:

Jeśli mogę. Chodzi o to, żeby było: manewry obowiązkowe i manewry dodatkowe. Wystarczy takie rozróżnienie. Tak jak to było do tej pory, w dotychczasowych przepisach zatwierdzonych przez ministra sportu.

CEZARY GRZANKA:

To znaczy, do tej pory nie mamy się do czego odnieść, bo nie było takich przepisów, nie było żadnego załącznika. Rozporządzenie, które by mówiło o egzaminach zamykało się w jednym ustępie, który mówił, że egzamin składa się z części teoretycznej i praktycznej.

WITOLD CHOCHOLAK:

Tu się wtrączę: niezupełnie; minister sportu zatwierdził program szkolenia i egzaminowania Polskiego Związku Żeglarskiego i w ten sposób to obowiązywało.

CEZARY GRZANKA:

Tak, zatwierdził zgodnie z ustępem 13 program szkolenia.

WITOLD CHOCHOLAK:

I egzaminowania. Wymagania egzaminacyjne były zatwierdzone przez ministra.

CEZARY GRZANKA [?]:

Tak, też.

PIOTR KUDELSKI:

Dobrze. Proszę bardzo.

RAFAŁ KRAUSE:

Uwaga odnośnie zakresu wymagań egzaminacyjnych – chodzi o „żeglarza”, podstawy locji. Ponieważ tutaj były postulaty ze strony konsultantów w sprawie rozszerzenia uprawnień żeglarza jachtowego powyżej dwóch mil morskich od brzegu, najbardziej niebezpieczna strefa. My z PKM'u argumentowaliśmy, że to jest cięcie po płytkich wodach, po sieciach, po torach wodnych i tak dalej. A w praktyce żeglarze na Zatoce Gdańskiej czy Zalewie Wiślanym i tak przecinali po prostu ten obszar, który był poza ich uprawnieniami, płynąc do Jastarni, czy na Hel, czy z Krynicy na przykład do Suchacza i dlatego jest kwestia rozszerzenia tych uprawnień na wody wewnętrzne, osłonięte czyli cała Zatoka Gdańska na linii cały Zalew Wiślany, cały Zalew Szczeciński; ale coś za coś czyli wprowadzenie w wiedzę teoretyczną podstaw locji śródlądowej i morskiej. Tak jak tu kolega wspomniał – żeby ten żeglarz, ten skipper jachtu śródlądowego z rozszerzeniem na te wody osłonięte miał jakieś pojęcie o tym oznakowaniu, które jest istotne z punktu widzenia bezpieczeństwa.

CEZARY GRZANKA:

Tak, to będzie uwzględnione.

MARIUSZ GRZYWA: (?)

Uważam, że z tego nagłówka, który mamy w paragrafie 1 wcale nie wynika to, że wszystkie te umiejętności mają być wyegzekwowane w trakcie egzaminu. Jest to zakres wiedzy i umiejętności wymaganych, natomiast czy to automatycznie oznacza, że mamy w trakcie egzaminu wyegzekwować od kandydata te wszystkie umiejętności – to nie jest takie oczywiste. Natomiast mam uwagi do niektórych zapisów. W umiejętnościach praktycznych,

mówię o stopniu żeglarza jachtowego, w dziale: manewry pod żaglami mamy coś takiego: prowadzenie jachtu pod żaglami przy spotkaniu z innym, jachtem oraz jego wyprzedzaniem. Szczerze mówiąc, nie bardzo sobie wyobrażam możliwość przeegzaminowania kandydata na żeglarza w momencie wyprzedzania innego jachtu. Albo musimy zorganizować inny jacht na egzamin i odpowiednio ustawić jego kurs albo trafić na sytuację taką na wodzie, że jakiś jacht tan sobie idzie i akurat jesteśmy w stanie go wyprzedzić. Czy to jest możliwe? To jest mało prawdopodobne, bo kandydat na żeglarza zazwyczaj będzie wolniejszy niż sternik z praktyką. Także ja proponowałbym wyrzucić ten zapis: prowadzenie jachtu pod żaglami przy spotkaniu z innym jachtem oraz jego wyprzedzaniem. Jest to nierealizowalne. Następnie w punkcie umiejętności praktyczne, podpunkt 5. Zakres wymagań zakresu prac bosmańskich obejmuje: umiejętność wiązania podstawowych węzłów żeglarskich. Nie wiem, czy to jest zasadne, ale ja mimo wszystko określiłbym, co to są podstawowe węzły żeglarskie, bo być może bujna fantazja egzaminatora spowoduje, że będzie to trzydzieści podstawowych węzłów żeglarskich, a nie powiedzmy – pięć; to jest margines. Natomiast drugi punkt, punkt b): podstawowe naprawy jachtu, osprzętu i wyposażenia. Jest to absolutnie niepotrzebne, dlatego że przy jachtach czarterowych – a takich jest w tej chwili większość – właściciel jachtu wręcz zabrania jakichkolwiek samodzielnych napraw. Czyli taka wiedza nie jest konieczna kandydatowi na żeglarza, bo i tak nie będzie miał okazji jej wykorzystać. I jest prosta zasada : masz problem – masz dzwonić. Nie dotykaj się, bo jeszcze więcej zepsujesz. To jest moja własność, nie dotykaj się, nie naprawiaj. W przypadku ludzi, którzy będą posiadali własne jachty – oni z pewnością sami bardzo szybko się nauczą, bez konieczności wcześniejszego poddawania ich egzaminowi. To tak w skrócie tyle.

PIOTR KUDELSKI:

Dobrze. Proszę.

FRANCISZEK HABER:

Związek Motorowodny. Przy programach nasunęło mi się kilka uwag. Mianowicie nic się nie mówi o hipotermii i ten punkt powinien być podany w wiadomościach z zakresu ratownictwa. Jeżeli chodzi o wiadomości z zakresu meteorologii jest jakaś gradacja, zaczynamy od skali prędkości wiatru, a przecież zjawiska meteorologiczne chyba są ważniejsze, to też trzeba by jakoś uszeregować. Sprawa następna, jeżeli chodzi o manewrowanie. Rozumiem, że ujęliśmy tak, że jest całość podana egzaminu praktycznego. To należy podać, że w wytycznych egzaminacyjnych przeprowadzenie egzaminu praktycznego, że są manewry obowiązkowe i

manewry dodatkowe. Panowie, słuchacie mnie, żeby to w ten sposób zawrzeć. Oczywiście brakuje mi tutaj manewru dojścia czy odejścia od kei czy od nabrzeża. Tego w ogóle nie ujęliście, a to jest podstawowa zasada, także prosiłbym, żeby to ująć. No już kolega tu już o paru rzeczach powiedział, dotyczących spraw bosmańskich, to też trzeba uregulować. Jest kilka podstawowych ważnych węzłów, które stosujemy... To na razie tyle przy tym temacie. Dziękuję.

PIOTR KUDELSKI:

O.K. Proszę Panowie na samym końcu sali...

Najpierw Pana, a potem Pana.

ANDRZEJ SZKLARSKI:

...Rozumiem, że chyba ja. Andrzej Szklarski, Akademia Morska, Ośrodek Żeglarski. Podobnie jak mój poprzedni przedmówca czyli Pan Mariusz Grzywa twierdzą, że ten zakres wymagań egzaminacyjnych, który został określony - nie oznacza, że wszystkie te tematy mamy zrealizować na egzaminie.

W przeciwieństwie do kolejnych moich przedmówców jestem przeciwny określaniu manewrów podstawowych i dodatkowych. Co to znaczy manewr podstawowy, a co to znaczy manewr dodatkowy? To znaczy, że dodatkowego mam nie znać? Nie obowiązuje na egzaminie? Manewr to manewr, ma być zrobiony. Natomiast bardzo cieszy mnie to, że wszyscy moi przedmówcy dotychczasowi poruszyli tematy, zagadnienia, które są w opinii Ośrodka Żeglarskiego, dotyczącej egzaminowania na patent żeglarza, więc nie będę ich już poruszał. Dziękuję uprzejmie.

PIOTR NOWACKI:

Piotr Nowacki, HKW „Dal”. Ja będę postulował punkt, przesłany w moim zainteresowaniu, dotyczący paragrafu opisującego istotę egzaminu. Ja tam proponowałem, żeby zapis wyglądał w ten sposób: egzamin na poszczególne patenty albo licencje przeprowadza się w oparciu o listę pytań – część teoretyczna i zadań – część praktyczna, opracowanych zgodnie z zakresem wymagań egzaminacyjnych, załącznik numer 4 do rozporządzenia, zatwierdzonych przez ministra właściwego do spraw kultury fizycznej i opublikowanych w BIP podmiotu upoważnionego do przeprowadzenia egzaminu. Dlaczego? Kwestia jednoznaczności wymagań. Załącznik określa pewne ramy, zakres wiedzy, która – według legislatora – jest

potrzebna, przydatna, żeby uprawiać żeglarstwo czy sport motorowodny na poziomie rekreacji. Natomiast jeżeli chcemy, żeby egzamin był ujednoczony na terenie całego kraju – powinien być wykaz wszystkich pytań, które mogą pojawić się na egzaminie oraz zadań, które osoba zdająca może musieć przeprowadzić na tym egzaminie. Później egzaminator z tego zakresu wybiera w określonych proporcjach zakres poszczególnych pytań, który uzna, że powinien w danym egzaminie się pojawić. Wtedy mamy czystą sytuację; osoby, które przygotowują się do egzaminu wiedzą, jakie pytania mogą się tam pojawić. Dziękuję.

PIOTR KUDELSKI:

Dziękujemy za ten głos. Chciałem Pana uspokoić, że ta kwestia ujednoczenia egzaminu jest wprost wyrażona w delegacji do tego drugiego rozporządzenia; także ta kwestia na pewno będzie uregulowana.

MARCIN WĄSIK:

Marcin Wąsik, Akademia Kusznierewicza. Dwie kwestie chciałem poruszyć. Pierwsza to kwestia tych manewrów obowiązkowych i dodatkowych. Jako dodatkowe rozumiem manewry, które kursant musi umieć, czy osoba egzaminowana musi umieć; natomiast to egzaminator decyduje, czy akurat ten manewr dodatkowy powinien robić, ze względu na czas. Jeden zrobi, inny nie zrobi; wyrywkowo to sprawdzimy, tak jak było do tej pory.

Druga rzecz – Pan Franciszek poruszył kwestię podejścia do kei na żaglach. Ja uważam, że tego manewru nie powinno być z tytułu tego, że w zdecydowanej większości portów nie można w ogóle podchodzić na żaglach. Jest to manewr niebezpieczny i 95% jachtów posiada silnik. sprawny silnik. Mamy też ograniczony czas szkolenia, kiedy możemy tę wiedzę przekazywać; bezpieczniej i lepiej nauczyć kursantów dobrze robić zwrot przez sztag, dobrze robić zwrot przez rufę, inne manewry, a keja – dodatkowo, jak starczy czasu.

PIOTR KUDELSKI:

Dziękuję bardzo. Proszę.

CEZARY GRZANKA:

Chciałem tylko wtrącić, że te manewry zakazane w portach będą poprawione. Żeby już nie ciągnąć dyskusji na ten temat.

PIOTR PIWOWARCZYK:

Dzień dobry, Piotr Piwowarczyk, Wrocławski Okręgowy Związek Żeglarski. My przyglądamy się załącznikowi 4, a dokładniej – parametrom jednostek przy egzaminie praktycznym. I tu jest [zwrot]: egzamin przeprowadza się przy sile wiatru, na akwenu, na jednostce dostosowanej do uprawnień żeglarza jachtowego. Tutaj można by mniemać, że chodzi o jacht większy niż siedem i pół metra. Dotychczas różne były tam historie – raz to były jachty dwumasztowe, raz kabinowe, to się na przestrzeni lat zmieniało, ale taki zapis, jeżeli w tym rozporządzeniu został stworzony, to właściwie nas – jako wrocławian – wykluczał właściwie z możliwości egzaminowania dalej na stopnie żeglarskie. To są takie jednostki od siedmiu i pół metra w górę - głównie słupy turystyczne na Mazurach, na akwenach, gdzie się turystyka rozwija – a na akwenach węższych, jak na przykład rzeka, niemożliwe jest manewrowanie bezpieczne takim jachtem. I my mamy na przykład taki akwen, parę akwenów nawet we Wrocławiu, szkolimy iluś set żeglarzy rocznie, ale szkolimy na innych jednostkach. Są to jednostki dwumasztowe, jednostki balastowe, jednostki kabinowe, mieczowe – wszystko jest zróżnicowane, ale to obostrzenie, co do długości – że musi być powyżej siedem i pół metra – to nas właściwie wykreśla z rej mapy. Na razie jest to luźne określenie, ale wskazujemy takie niebezpieczeństwo. To samo jest przy sterniku morskim – jednostka odpowiadająca uprawnieniom sternika morskiego. To jaka to ma być jednostka – dwanaście metrów, piętnaście metrów, osiemnaście, dwadzieścia jeden, dwadzieścia trzy? To są też takie pytania newralgiczne – że tak powiem – zapisy, które mogą budzić potem różne niejasności.

PIOTR KUDELSKI:

Dziękujemy za ten głos. Jakby w tym duchu ja mam pytanie o praktykę: w tym rozporządzeniu, które obowiązywało poprzednio też uprawnienia były zróżnicowane, jeżeli chodzi o wymiary jednostki. I w jaki sposób egzamin faktycznie był przeprowadzany? Bo też nie abstrahujemy od tego, co było dotychczas, w jaki sposób to było robione.

GŁOS Z SALI:

[treść wypowiedzi niezrozumiała]

INNY GŁOS Z SALI:

...Włącz mikrofon...

WITOLD CHOCHOLAK:

...Na śródlądziu były dopuszczone jachty żaglowe o długości od pięciu i pół metra i na wodach morskich były jednostki od siedem i pół, o ile pamiętam, balastowe

GŁOS Z SALI:

...Mówi Pan o systemie szkolenia zatwierdzonym przez Ministra?...

WITOLD CHOCHOLAK:

Nie było... Nie, mówię o tym, jaka była praktyka, jakie jednostki są używane przez ośrodki szkoleniowe. Rzeczywiście, tutaj powstałby spory problem, bo trzymanie się tych zapisów – o których kolega wspominał - wymusiłoby wymianę albo powtórne przerabianie całego sprzętu pływającego, albo prawie całego, który posiadają ośrodki szkoleniowe.

PIOTR PIWOWARCZYK:

Albo jeszcze taką sytuację, że szkolenie – już nieobowiązkowe – odbywałoby się po prostu na jednostkach mniejszych, które są w regionie a egzamin musiałby się odbywać na jednostce, która odbiega ode tego, co znają kursanci.

PIOTR KUDELSKI:

Te informacje są dla nas cenne. Natomiast ten argument ostatni nie jest zbyt przekonujący, bo uprawnienie dotyczy tych jednostek większych. Idąc tym tropem: skoro ktoś nie poradzi sobie na egzaminie na jednostce o takich parametrach, to byłoby dziwne, żeby uzyskiwał uprawnienia do pływania na właśnie takich jednostkach.

PIOTR PIWOWARCZYK:

Można ad vocem?

PIOTR KUDELSKI:

Jasne, proszę bardzo.

PIOTR PIWOWARCZYK:

Wszystko zależy nie tylko od rozmiarów jednostki, ale również od akwenu. Jeżeli mniejszą jednostką manewrujemy na akwenu mniejszym, to nie ma problemu z przesiądnięciem się na większy akwen, na większą jednostkę. Nawet poszedłbym trochę dalej, na małej jednostce

balastowanie jest dużo bardziej uwidocznione, zaartykułowanej potem przejście na jednostkę balastową czy ciężką mieczówkę jest po prostu prostsze niż w drugą stronę .

ANDRZEJ GRZEBIEŃ:

Andrzej Grzebień. Do tej pory żeglarz na śródlądziu – od dłuższego czasu – miał nieograniczoną długość jachtu, nie ograniczano długości gabarytu; a egzaminowano na pięciometrowych, powyżej pięciu i pół metra. Nikomu to nie przeszkadzało, bo trudno stworzyć jacht o nieograniczonej długości. Jest to możliwe, ale nie w naszym wymiarze. Natomiast dla samochodów: trzy i pół tony możemy prowadzić – egzaminy są na clio, na kategorię B; też nikomu nie przeszkadza. A każdy powinien poćwiczyć busa sześciometrowego, dwa dwadzieścia szerokości i powinien to umieć prowadzić. I od nikogo nie wymagamy holowania przyczepy na samochodzie, a każdy – w prawie jazdy B – ma uprawnienia do holowania lekkiej przyczepy. A nikogo na placu manewrowym nawet nie pytają, czy umie cofnąć z przyczepą.

PIOTR KUDELSKI:

O.K. Dziękuję...

GŁOS Z SALI:

...Na traktory jest oddzielne...

PIOTR KUDELSKI:

Dziękuję za to porównanie. Proszę bardzo Pani.

ANDRZEJ SZKLARSKI:

Andrzej Szklarski, Akademia Morska, Ośrodek Żeglarski. Przepraszam bardzo, ale tak blisko siedzimy, że myślałem, że to do mnie. Popieram moich przedmówców. Pan dyrektor – nieświadomie rozumiem – użył bardzo, bardzo złego porównania, bo w przypadku jachtowego sternika morskiego, tego nowego patentu, projekt przewiduje jacht o długości dwudziestu czterech metrów. Mamy mniej więcej jeden taki jacht, którego armator w życiu nie udzieli do egzaminowania na ten patent. Dlatego wydaje mi się, że należy w rozporządzeniu umieścić minimalną długość jednostek, na których można egzaminować; a jeżeli ktoś chce na tej „Gdaniu” egzaminować – niech sobie egzaminuje, jego problem.

Minimalna długość powinna być określona i jestem przekonany, że te długości, które obowiązywały dotychczas są właściwe. To są jachty dydaktyczne. Określimy ...

PIOTR KUDELSKI:

Dziękuję bardzo. Czuję się w obowiązku wyjaśnienia swojego stanowiska. Słusznie Pan zauważył, że to pojęcie, użyte w rozporządzeniu jest nieostre i może prowadzić do różnych wniosków. Do takiego wniosku, że ma być siedem i pół i odpowiednio dalej; ale też do takiego, że skoro do tej pory egzaminowanie na mniejszych jednostkach wystarczało, to teraz też można pokusić się o interpretację, że teraz też wystarczy. Natomiast tu rozmawiamy na temat tego, czy nie warto tej kwestii doprecyzować, żeby przeciąć tego typu problemy interpretacyjne. Po to tu jesteśmy i rozmawiamy, żeby nie tworzyć przepisów, które odbiegają od rzeczywistości. I teraz tak, jak wcześniej chciałem już Pani głosu udzielić, proszę bardzo.

BARBARA STĘPIEŃ:

Dziękuję, Barbara Stępień. Chciałam – trochę zmieniając tok dyskusji – odnieść się do zakresu wiedzy teoretycznej i znajomości przepisów, ponieważ ten zapis: znajomość przepisów z zakresu żeglugi na śródlądowych drogach wodnych jest bardzo szerokim i nieostрым pojęciem. Natomiast niezwykle istotna w zakresie wiedzy teoretycznej na wszystkie te stopnie, niezależnie, czy są to uprawnienia motorowodne czy jachtowe – jest znajomość międzynarodowych przepisów, dotyczących drogi morskiej, które stanowią załącznik do Konwencji (Colreg?); ponieważ niezależnie od tego, czy żeglujemy w obszarze dwóch mil morskich od brzegu, czy po śródlądowych drogach wodnych, czy po morzu otwartym, znajomość przepisów prawa drogi jest czynnikiem, który bezpośrednio wpływa na poziom bezpieczeństwa na morzu. W związku z tym ten zapis powinien się znaleźć w wymaganiach egzaminacyjnych; powinien być – jako jeden z najistotniejszych – w pełni egzekwowany w czasie egzaminów, szkoleń, ponieważ do wielu wypadków na morzu nie doszłoby, gdyby ludzie wiedzieli, czym różni się zielone światło od czerwonego, w którą stronę statek płynie, czy zbliża się do nas, czy nie, jak należy ustąpić mu drogi, kto ma pierwszeństwo, kiedy następuje ryzyko zderzenia i co to jest bezpieczna prędkość – o tym właśnie stanowią przepisy. Jest to bezpośrednio – jeszcze raz chciałabym podkreślić – wpływające na bezpieczeństwo ludzi i mienia na morzu. Dziękuję.

CEZARY GRZANKA:

Dziękujemy; będzie to poprawione. Żeby już nie ciągnąć na ten temat.

PIOTR KUDELSKI:

O.K. Proszę bardzo.

KRZYSZTOF PIWNICKI:

Krzysztof Piwnicki, Szkoła Żeglarstwa 4Winds. Proszę Państwa, tam mamy jeszcze taki zapis: podstawowe przyrządy nawigacyjne. Zróbmy coś z tym, bo co to znaczy? Czy to mam być trójkąt, czy to ma być przenośnik, sekstant? Nie wiem, o co w tym chodzi, nie wiem, co autor miał na myśli, więc trudno nawet się odnieść. Spróbujmy to sprecyzować w jakiś sposób.

CEZARY GRZANKA:

A czy za podstawowe przyrządy nawigacyjne nie można uważać na przykład GPS – a?

KRZYSZTOF PIWNICKI:

Oczywiście, tak; tylko spróbujmy to sprecyzować w jakiś sposób, o co chodzi.

CEZARY GRZANKA:

No. ale czy... Taki przykład podaję: GPS albo kompas, zwykły kompas

GŁOS Z SALI:

Kompas tak, GPS nie.

PAWEŁ SZABELEWSKI [?]:

Na śródlądziu nie stosuje się pomocy nawigacyjnych, chyba że są to pomoce nawigacyjne wykorzystywane na własne potrzeby. W przypadku podstawowych patentów śródlądowych ten napis powinien zniknąć; to jest niepotrzebny wydatek. Jak ktoś sobie chce użyć podstawowych pomocy nawigacyjnych, to je sobie kupi i użyje. Ale nie są mu do niczego potrzebne.

CEZARY GRZANKA:

Ja rozumiem – nie ma takiej potrzeby i nie zagrazi to bezpieczeństwu na śródlądziu?

GŁOS Z SALI:

Na śródlądziu nie.

CEZARY GRZANKA:

Na śródlądziu mówimy.

PIOTR KUDELSKI:

Dziękuję. Tutaj proszę, bo Pan ze Związku.

ROMAN WINKLER:

Chciałem zmienić troszeczkę temat. W ramach tych wymogów egzaminacyjnych, które tu mamy, to mam dwie rzeczy. Pierwsza to egzaminy manewrowe na oba stopnie – żeglarza jachtowego i jachtowego sternika morskiego – mają człowieka za burtą pod żaglami; natomiast w manewrach na silniku go nie ma, co jest moim zdaniem, dużym błędem. Tu go nie ma, ale będzie? I bardzo dobrze, bo on najczęściej na silniku powinien być robiony...

CEZARY GRZANKA:

...Także dziękuję, ale to już będzie poprawione...

ROMAN WINKLER:

...Druga sprawa, którą chciałem zasygnalizować, to chciałem powiedzieć, że ten egzamin na drugi stopień – na jachtowego sternika morskiego – ma uprawnienia na poziomie ocean czyli najwyższym stopniu możliwym, bo to jest na wodach morskich bez żadnych ograniczeń, natomiast wymagania są na podstawie przybrzeżnej, bo zarówno w naszych dawnych wymaganiach to był sternik jachtowy, który miał takie wymagania i z ACC to też jest poziom coaster *lub* coastal a nie wyższy. Tu wielu rzeczy mnie osobiście brakuje. To jest za dużo rzeczy, żeby o tym tu mówić punkt po punkcie. Ale – tak jak mówię – to jest wiedza na poziomie przybrzeżnym a uprawnienia dajemy na cały świat czyli na poziomie ocean. Tak samo jest ze startami. Przecież start na pierwszy stopień to jest dwieście godzin, czyli nawet nie tak, jak na poziomie coaster *lub* coastal w Anglii, bo tam jest wymagane trzydzieści dni a jeśli gość ukończył kursy, to mu to obniżają do dwudziestu dni, siedemset dwadzieścia lub czterysta osiemdziesiąt godzin. Ale to jest poziom coaster *lub* coastal czyli pierwszy z angielskich stopni, a my go dajemy na poziomie ocean czyli tym, który uprawnia już do prowadzenia prawie wszystkiego i wszędzie, bo do dwudziestu czterech metrów jachty, to są jachty naprawdę duże i my na to pozwalamy ludziom, którzy mają mieć dwieście godzin- bo

rozumiem, że tam zostały skreślone te śródlądowe - i zdają egzamin taki, jak dotychczas się zdawało na sternika jachtowego, czyli poziom do dwudziestu mil.

CEZARY GRZANKA:

Dziękuję bardzo. Ja miałbym prośbę – bo teraz nie ma na to czasu – ale czy mógłby Pan, jako przedstawiciel Związku, sprecyzować ten zakres, o który należy uzupełnić...

GŁOS Z SALI:

... Nie ma... [treść częściowo niezrozumiała]

INNY GŁOS Z SALI:

...Ja mam nieco inne zdanie niż...

CEZARY GRZANKA:

...Ale to i tak się przyda, uzupełnienie, bo...

PIOTR KUDELSKI:

...Dokładnie...

GŁOS Z SALI:

...A w Anglii nie są wymagane [pływy?]? [treść częściowo niezrozumiała]

[Słyszalny jest śmiech kilku osób]

...będzie wtedy problemu...

PIOTR KUDELSKI:

...Proszę nie odbierać mi mojej roli. Tutaj muszę odpukać. To kwestia dodatkowych informacji, bo Pan wspomniał, że kwestii jest dużo więcej, natomiast nie jest [to] czas, żeby je wszystkie wymieniać. Prosilibyśmy o zajęcie stanowiska też na piśmie.

ROMAN WINKLER:

Mamy po prostu chociażby w naszych wymaganiach mamy to przygotowane gdzieś. Natomiast cały program przedstawiać tutaj...

PIOTR KUDELSKI:

Jasne, żebyśmy nie zajmowali tego czasu. Jeśli możemy – tak jak kolega tutaj poprosił – o kwestie na piśmie, poproszę tutaj o odniesienie się.

JAROMIR ROWIŃSKI:

Jeśli można raz jeszcze, Jaromir Rowiński. Ja chciałem się jedynie odnieść do przedmówcy. Nie rozumiem porównywania brytyjskiego, bo przecież nie angielskiego, systemu kompetencyjnego z obowiązkowymi uprawnieniami do prowadzenia jachtów. Przypomina, że w Wielkiej Brytanii, która została kolejny raz przywołana jako przykład przez PZZ – zarówno w ich pismach, jak teraz tutaj, w dyskusji - do dwudziestu czterech metrów nie trzeba żadnych uprawnień, żadnych egzaminów. Dziękuję bardzo.

PIOTR KUDELSKI:

Proszę bardzo.

SŁAWOMIR KULCZAK:

Sławomir Kulczak, Klub TSUNAMI. Jeżeli chodzi o podział na rejony żeglugi, to naturalnym podziałem na morzu, na świecie jest podział na trzy opcje: coaster *lub* coastal czyli żeglugę przybrzeżną, offshore czyli żeglugę pełnomorską do mniej więcej dwustu mil od portu schronienia i ocean czyli żeglugę oceaniczną. Taki podział jest też w systemie brytyjskim, gdzie z zawodowych uprawnień jest old master coaster *lub* coastal i old master offshore i old master ocean. To są trzy rejony żeglugi, które się wiążą z różnymi zagrożeniami i różnymi umiejętnościami potrzebnymi do tego, by w tych rejonach bezpiecznie nawigować. Osobnym tematem jest wielkość jachtu; właśnie, czy osoba, która będzie zdawała egzamin na jachcie siedmio, dwunastometrowym, czy będzie mogła prowadzić łódkę dwudziestoczwierometrową, która się diametralnie różni w manewrowaniu.

MARIUSZ GRZYWA:

Wydaje mi się, że to porównanie było zupełnie bez sensu, dlatego że Pan wspomniał o stopniach zawodowych brytyjskich. Wydaje mi się, że rozmawiamy o patentach amatorskich. Natomiast powtórzę to, co kolega powiedział wcześniej: w Wielkiej Brytanii są nieobowiązkowe certyfikaty, na bazie których później MCA wydaje uprawnienia zawodowe. Ale podkreślę – one są nieobowiązkowe. I tam nie ma problemów z tym, żeby ktoś, kto na

przykład zdał egzamin na coastal'a czyli coastal skipper płynął na drugą stronę wielkiej wody czyli na drugą stronę oceanu; nie ma absolutnie żadnych przeciwwskazań formalnych. Owszem, te przeciwwskazania się pojawią dopiero wtedy, kiedy owa osoba będzie chciała przeprowadzić zawodowo jacht z jednej strony na drugą, mając na pokładzie kursantów czy kogokolwiek innego, ale będzie to robić za pieniądze. Natomiast wydaje mi się, że przedmiot naszej dyskusji czyli patenty do spraw turystyki wodnej nie są patentami zawodowymi, tylko raczej uprawnieniami do prowadzenia jachtów rekreacyjnych.

SŁAWOMIR KULCZAK:

Jeśli można odpowiedzieć, bo tutaj ja zostałem troszeczkę wywołany do tablicy. W Anglii faktycznie jest tak, że uprawnienia rekreacyjne są nieobowiązkowe; natomiast wszelkiego rodzaju pływanie za pieniądze, gdzie armator czarteruje łódkę, pobiera jakieś pieniądze za to od ludzi, że płyną na jego łódce, bądź szkoły żeglarskie, które szkolą – muszą te uprawnienia formalne posiadać właśnie na odpowiednim poziomie certyfikacji. I teraz my nie mamy rozdzielenia w powyższym rozporządzeniu na te patenty – nazwijmy to – rekreacyjne i zawodowe, tylko mamy wrzucone to wszystko do jednego, bo na te teoretycznie rekreacyjne patenty...

GŁOSY Z SALI:

[Treść niezrozumiała]

SŁAWOMIR KULCZAK:

...Ale przepraszam, ja Panom nie przeszkadzałem. W momencie, kiedy ten sam patent uprawnia jednocześnie do prowadzenia jachtów zawodowo czyli wynajmowania się jako skipper, prowadzenia jako instruktor i tak dalej... [Słyszalne są głosy z sali, resztę wypowiedzi jest na ich tle] STCW tylko zrobić dodatkowo. Ale w Anglii to nie jest tak, że się robi tylko STCW...

GŁOSY Z SALI:

...Muszą spełnić... [treść większości wypowiedzi niezrozumiała]

SŁAWOMIR KULCZAK:

... STCW tylko zrobić dodatkowo...

GŁOSY Z SALI:

[Treść niezrozumiała]

SŁAWOMIR KULCZAK:

...Ale w Anglii nie jest tylko tak, że się robi STCW...

PIOTR KUDELSKI:

Przepraszam, ja muszę... jednak czas nas trochę goni. Rozmawiamy o załączniku numer 4 i chciałbym, żeby z tej naszej wymiany poglądów coś jakby wynikało; żeby te Państwa wypowiedzi były mniej takie – no, powiedzmy szczerze – teoretyczne, tylko żeby były bardziej do tego załącznika. Jeśli Państwo uważacie, że w załączniku brakuje czegoś, na przykład... bo w związku z tymi odpowiednimi jakby szczeblami zaproponowanymi w projekcie uprawnień. Na przykład trzeba sprawdzić jeszcze – tak jak Pani wcześniej wskazała - w jakim zakresie i dlaczego wymagania, co do znajomości odpowiednich przepisów powinny być rozszerzone. W tym duchu, żeby z Państwa wypowiedzi wynikało, co w konsekwencji ma – Państwa zdaniem – ulec zmianie w tym załączniku, dobrze? Proszę bardzo.

ANDRZEJ GRZEBIEŃ:

Andrzej Grzebień. Dla kilkuset czy kilku tysięcy ludzi, którzy mieszkają na Pomorzu i oni z natury rzeczy najczęściej mają akwenty w postaci wody Zatoki Gdańskiej czy lekko słonej. Wszyscy na śródlądziu muszą się nauczyć locji morskiej; 90% z tych uprawnień nie będzie korzystać. Kiedyś za dawnych czasów sternik jachtowy, który był pierwszym stopniem przymorskim, bo żadnych uprawnień do prowadzenia na morzu nie miał, ale był kwalifikowanym członkiem załogi jachtu morskiego - miał uprawnienia tak zwane rozszerzone. Czyli zdawał egzamin z części śródlądowej, jak chciał dostać pieczętkę z tyłu patentu – to zdawał egzamin morski. I tych rozszerzonych uprawnień zrobiono ileś tam; potem wszystkich sterników wrzucono do jednego wora – dostali uprawnienia morskie nawet ci, co na morzu nigdy nie byli, bo mieli prawo prowadzić jachty po morzu. Czy w tej chwili, dlatego że ktoś ma uprawnienia, powinien zdawać locję morską na każdym egzaminie na śródlądziu czy też zrobić to wariantowo - chcesz mieć te uprawnienia, to zdawaj; nie chcesz z nich korzystać, może dorośniesz do tego żeglarstwa, to sobie je uzupełnisz. To jest tylko pod

rozważę, bo kiedyś coś takiego było. W tej chwili uszczęśliwilibyśmy wszystkich locją morską; albo będziemy ją robić po łebkach, albo jak chcemy nauczyć porządnie to i wymagać na egzaminie musimy porządnie czegoś, co dla wielu będzie kwiatkiem do kożucha.

PIOTR KUDELSKI:

Dziękuję za ten głos. Jeżeli dobrze Pana zrozumiałem, to de facto prowadziłyby do takiej sytuacji, że te patenty byłyby takie przepołowione, tak?, że uprawnienia morskie, no O.K.

GŁOS Z SALI:

...Byłby to kolejny patent... [treść częściowo niezrozumiała]

PIOTR KUDELSKI:

No tak.

ROMAN WINKLER:

...Może tylko na minutę do tego. Przepraszam, ale mi zarzucono, że to są stopnie nieobowiązkowe, te na przykład są obowiązkowe. Oczywiście, zdaję sobie sprawę, że u nas po prostu jest inaczej. Tamte są certyfikaty – tutaj są wymagane stopnie. Ale chciałem przypomnieć, że artykuł 37a) zaczyna się od tego, że mówi, że prowadzenie jachtów o długości powyżej siedem i pół metra wymaga określonej wiedzy i umiejętności, zależnie od tego, co mu dajemy. Jeśli mu dajemy państwowe uprawnienia do prowadzenia jachtu po całym świecie, to powinniśmy mu też dać tę wiedzę i umiejętności. A my mu dajemy namiastkę tego wszystkiego; bez większości tego, co powinien umieć i piszemy, że on te uprawnienia ma. A on ich nie ma, bo nie ma tej wiedzy i umiejętności...

GŁOS Z SALI:

...Znaczą uprawnienia ma, tylko...

ROMAN WINKLER:

...Częściej nie, bo my mu je właśnie potwierdzamy tym patentem, że on ma te uprawnienia i ma te umiejętności, a on ich nie ma.

PIOTR KUDELSKI:

Proszę bardzo. Momencik.

RAFAŁ KRAUSE:

Ja chciałem się odnieść tutaj... ponieważ ponad pięć podmiotów tutaj postulowało o ten temat czyli jest istotny; mianowicie chodzi o zapis uprawnień na samym patencie, wzorze patentu, załącznik numer 2...

GŁOS Z SALI:

...Właśnie jest pytanie, czy my cały czas jeszcze w załączniku numer cztery, bo ja czekam też spokojnie jeszcze z załącznikiem numer dwa.

CEZARY GRZANKA:

...W załączniku...

RAFAŁ KRAUSE:

...Czyli załącznik numer dwa jeszcze będzie?

CEZARY GRZANKA:

...Tak, jeszcze będzie. Wszystkie inne tematy w trzecim bloku.

PIOTR KUDELSKI:

Tak jest. Na razie jesteśmy w załączniku numer cztery...

CEZARY GRZANKA:

...Jeżeli ktoś jeszcze w sprawie załącznika numer cztery.

PIOTR KUDELSKI:

Proszę, Pan na końcu sali. No, Pan na samym końcu sali.

KRZYSZTOF PIWNICKI:

Tak, przepraszam bardzo, Krzysztof Piwnicki, Szkoła Żeglarstwa 4Winds. Sami zauważamy w pewnym momencie, że przytaczając brytyjskie uprawnienia, ISS'owskie czy jakiegokolwiek inne, my przez cały czas obracamy się w bardzo problematycznej sferze – ministerstwo podjęło bardzo ciężką próbę połączenia, stworzenia de facto dwóch patentów – kiedy na całym świecie certyfikaty umiejętności, kompetencji, a przecież to tak naprawdę tworzymy,

są bardziej rozbudowane. Nie sugeruję absolutnie tego, żeby to bardziej rozbudowywać, ale to jest bardzo trudne zadanie. To, co stworzyła YRA, czy stworzyła ISSA czy Baskijski Związek Żeglarski, gdzie tych stopni żeglarskich – nie ma znaczenia, czy one są obowiązkowe czy nie – one mają odzwierciedlać umiejętności, które ktoś posiadał. I teraz bardzo bogatą wiedzę, bardzo duże umiejętności staramy się wkomponować tak naprawdę tylko w dwa takie patenty. To jest bardzo problematyczne. Zwróćmy uwagę, że sugerujemy: dopiszmy locję morską, dopiszmy MPD’my, Corleg, co tam jeszcze sobie zażyczymy – dla żeglarzy, którzy być może chcą tylko pływać na śródlądziu. Czy nie warto zastanowić się przez chwilę nad tym, czy te dwa patenty to nie jest trochę za mało?

PIOTR KUDELSKI:

Dziękuję za ten głos. Proszę bardzo, Pan na samym końcu jeszcze.

PIOTR NOWACKI:

HKW „Dal”. Nawiązując do tego, co było mówione przez kilku ostatnich przedmówców nie będę się upierał co do tego, co w swojej propozycji zmian zamieściłem. Natomiast być może pewnym rozwiązaniem byłoby utrzymanie trzech (plus stopień kapitana) stopni żeglarskich, ale nie powiązanych drabinką, tylko do wyboru. Jeżeli rzeczywiście są takie wątpliwości, czy po egzaminie na siedmiometrowej łódce ta osoba będzie na tyle rozważna, żeby nie brać się za prowadzenie dwudziestoczwierometrowego jachtu, pomijam już to, czy jakkolwiek armator dałby takiej osobie ten jacht, , to można zaproponować dodatkowy stopień dla jachtów najbardziej popularnych czyli – powiedzmy – do czternastu metrów, o niższych wymaganiach egzaminacyjnych, niższym koszcie egzaminu – tylko dla tych, którzy chcą prowadzić tego typu jachty i nie mają ambicji na jednostki większe. Ale mówię: to jest tylko propozycja rozwiązania, rozstrzygnięcia pewnych wątpliwości i nie będę się przy tym upierał. Dziękuję.

PIOTR KUDELSKI:

Dziękuję. Proszę.

KRZYSZTOF KWAŚNIEWSKI:

Krzysztof Kwaśniewski, Wielkopolski Klub Bałtycki jeszcze raz. A propos naszej rozbudowanej drabinki i naszego – powiedzmy – rozwoju stopni żeglarskich i ich wpływu na finanse publiczne to już sobie pozwoliłem napisać, że najpierw była u nas bardzo wysoka drabinka i nasi żeglarze pływający w Chorwacji zobaczyli, że oni mogą sobie zrobić papier

chorwacki i polskie pieniądze wypłynęły do Chorwacji. Potem minister Lipiec wymyślił Lipcowy regulamin i z patentów kapitańskich zrobił kwity na węgiel czy ewentualnie laurki za staż – obojętnie, jak kto to nazwie – i znowu pieniądze zaczęły odpływać do Anglii i to będzie dalej szło. Jeżeli rozbudujemy drabinkę niższych patentów żeglarskich, to nie zatrzymamy w Polsce pieniędzy wyjeżdżających do Chorwacji, gdzie ludzie sobie będą jechali do Chorwacji – mam chorwacki patent i sobie żegluję. I to chyba jest dosyć istotne w tym wszystkim. W takim moim regulaminie pod tytułem: „Autorski regulamin uprawnień żeglarskich Krzysztofa Kwaśniewskiego”, Który cztery czy pięć lat temu rozdawałem w formie papierowej, a wisi na mojej stronie internetowej kwasniewska.pl, to ja sobie w ogóle przewidziałem tylko jeden stopień dla amatorów, gdzie się amatorzy nauczą przepisów i wszystko, a potem rozbudowany egzamin do żeglugi komercyjnej. Więc wydaje mi się, że wydłużanie tego amatorskiego programu o jeszcze jeden patent, jeszcze jeden patent i jeszcze jeden mazur dzisiaj, spowoduje to, że nam pieniądze wytańczą do Chorwacji z tego kraju.

PIOTR KUDELSKI:

Proszę bardzo.

FRANCISZEK HABER:

Franciszek Haber, Polski Związek Motorowodny. Ja ad rem – czyli po prostu do merytoryki wróć - paragraf 3: zakres wiedzy i umiejętności wymaganych do uzyskania patentu sternika motorowodnego. Dla żeglarzy Państwo przewidzieliście punkt, ja tutaj pozwoliłem sobie dodać: instalacje, obsługa i konserwacja. W ogóle nie ma słowa o instalacjach, jakby na jachtach motorowodnych nie istniały, a to jest – niestety – istotne, bo czy to będą zęzówki czy to będą wody pitnej i tak dalej... nie będę tu ich wymieniał, bo wiadomo, o co chodzi. To samo, jeżeli chodzi o hipotermię – też należałoby ją dodać, bo jest to ważny aspekt; szczególnie jeśli chodzi o człowieka za burtą, to wszyscy wiemy. I jeszcze pozwolę sobie, to już koledzy mówili... A już nie będę rozrzedzał.

PIOTR KUDELSKI:

Proszę bardzo.

WŁODZIMIERZ RING:

Włodzimierz Ring, SAJ. Ja się całkowicie zgadzam z propozycją ministerstwa i jako SAJ postulujemy utrzymanie tej trójstopniowej drabinki, bo jest to dobry krok w kierunku

liberalizacji i uproszczenia stopni. Wszelkie próby dodawania jakichkolwiek stopni będą odbierane i de facto będą znowu kolejnym zamordyzmem - przepraszam za brzydkie słowo – zamiast upraszczać i liberalizować, będziemy znowu ludzi zmuszać i narzucać, czego się mają uczyć. Jestem zdeklarowanym zwolennikiem, żeby pozwolić ludziom decydować samym o sobie, jak i gdzie chcą pływać; a jeżeli komuś dajemy patent, to on nie jest miernikiem jego umiejętności i wydaje mi się, że każdy powinien zdawać sobie sprawę, co potrafi czy nie. To mi przypomina sytuację z kartą pływacką, którą kładziemy pod brzuszek i na pewno nie utoniemy. Dziękuję bardzo.

GŁOS ZASTĘPUJĄCEGO PROWADZĄCEGO:

Dziękuję. Może teraz kapitan Piwnicki, bo widzę, że się zgłasza już dłuższy czas.

KRZYSZTOF PIWNICKI:

Tak, dziękuję bardzo. W odniesieniu do tego, co powiedział kolega z SAJ, które bardzo cenię i szanuję – respekt przed Państwa działaniami, mam nadzieję też wspólnymi w jakiś sposób, bo liberalizacja tych przepisów - ja chciałbym, żeby to zostało jasno wyartykułowane i chcę to zrobić: nie chodzi o tworzenie drabiny, po której będziemy się wspinać. Bardzo pięknie ujął to któryś z kolegów - tu chodzi o coś takiego: jeżeli ktoś chce pływać na śródlądziu a morze go nie interesuje, to po co wsadzać w program szkoleniowy, w wymogi egzaminacyjne te elementy związane z morzem? Ktoś powiedział, że ludzie wyjeżdżają do Chorwacji, bo tam jest łatwiej zdobyć patent. Tak. Ale ci ludzie zdobywają patent tylko i wyłącznie na wody chorwackie, odnosi się tylko do morza; nie ma tutaj połączenia z wiedzą, ze śródlądziem absolutnie żadnego. Proszę, żeby to było jasne, zrozumiałe: nie chodzi o tworzenie drabiny, po której żeglarz będzie musiał się wspinać, tylko stworzenie takiej możliwości, żeby na poszczególnych etapach zainteresowania nie musiał przyswajać wiedzy, która jest mu zbędna. Jeżeli ktoś chce na śródlądziu – proszę, pływaj po śródlądziu; ktoś chce na morze – proszę bardzo wprowadzamy takie i takie elementy. A my staramy się w jednym worku zamknąć tych, którzy chcą na śródlądziu, tych którzy chcą na morzu i teraz kombinujemy: czy do siedmiu mil czy do dwóch, jaki zakres locji, a może w ogóle bez locji – to wydaje mi się pewnego rodzaju problemem. Jeszcze raz powtarzam: nie chodzi o drabinę, tylko o stworzenie takiego systemu certyfikacji, który pozwoliłby na taki wybór; tak jak zrobiły to organizacje zagraniczne, gdzie nie ma drabiny, tylko jest wskazanie, że ja chcę to, ten chce to; nie jest tam pomieszane kilka elementów. I tak jak wspomniałem: większość światowych organizacji żeglarskich ma kilka – nie de facto stopni drabiny – tylko kilka certyfikatów ze

względu na możliwość wyboru poszczególnych elementów a nie mieszania tego, tak? O to – generalnie – chodziło. Dziękuję.

GŁOS ZASTĘPUJĄCEGO PROWADZĄCEGO:

Dziękuję. Pan Szklarski, o ile dobrze pamiętam?

ANDRZEJ SZKLARSKI:

Tak, bardzo dobrze. Dziękuję uprzejmie. To się już nie będę przedstawiał. Ale ja szanowni Państwo, odbiegnę trochę od tematu. Mam wrażenie, że my dyskutujemy dokładnie o tym, co dawno żeśmy napisali. Mam też wrażenie, przepraszam Panów z Ministerstwa, że przy zadawaniu niektórych pytań, znaczy to jest moje wrażenie, subiektywne, te pytania wyglądają tak, jakbyście nie czytali tych naszych opinii. W związku z tym pytanie: może wróćmy do zagadnień, o których nie pisaliśmy a chcielibyśmy powiedzieć, bo ja już większość tych wypowiedzi czytałem. Dziękuję uprzejmie.

CEZARY GRZANKA:

To ja się wtrączę. Na początku była właśnie taka prośba, żeby skupić się na zagadnieniach, o których Państwo nie pisali. Dodatkowo – jeżeli pojawiają się te sprawy, o których Państwo pisali, o których wiemy, które analizowaliśmy – też jest to cenne, ponieważ istnieje teraz płaszczyzna wymiany poglądów. Natomiast tak jak na początku prosiliśmy, żeby skupić się na tych sprawach, które nie były wcześniej poruszane, bo te są istotniejsze.

WITOLD CHOCHOLAK:

A czy można w takim razie?

GŁOS ZASTĘPUJĄCEGO PROWADZĄCEGO:

Proszę.

WITOLD CHOCHOLAK:

Mam uwagę, ponieważ tutaj mówimy o problemach szkolenia i egzaminowania. Chciałbym zwrócić uwagę na jedną istotną rzecz. Niestety, tu się wiąże ze sobą załącznik 2 i 4. [Załącznik numer] 2 opisuje uprawnienia, a 4 – wymagania, no nie? Podstawowy zapis ustawowy, regulujący te kwestie czyli artykuł 37 a) punkt 1 wyraźnie stwierdza, że prowadzenie statków przeznaczonych do uprawiania sportu lub rekreacji zwane dalej

uprawianiem turystyki wodnej wymaga posiadania odpowiedniej wiedzy i umiejętności z zakresu żeglarstwa. Zapisy w projekcie, które pozwalają osobom posiadającym pierwszy stopień wodniacki czyli w żeglarstwie żeglarza jachtowego, a w sporcie motorowodnym – sternika motorowodnego; te zapisy dotyczą wód śródlądowych, ale również uprawniają te osoby do prowadzenia jednostek po wodach morskich. Jednocześnie w programie egzaminowania na te stopnie nie ma wiedzy morskiej, są jakieś zupełne podstawy. Taki zapis, z takimi uprawnieniami i małymi wymaganiami egzaminacyjnymi narusza ustawę. Jednocześnie tutaj istnieje bardzo silna żądza zrobienia prezentu - dajmy ludziom jak największe uprawnienia. To miło, że chcemy liberalizować żeglarstwo, ale pamiętajmy, że te dokumenty, które wystawiamy, są zaświadczeniami o posiadaniu kwalifikacji. Twierdzę, że żeglarze jachtowi nie mają kwalifikacji do prowadzenia jachtów na morzu; sternicy motorowodni nie mają tych kwalifikacji. Jeżeli na drugi stopień szkoliliśmy człowieka przez czterdzieści godzin teorii, to nie można twierdzić, że równoważna z tym jest jedna godzina z wiedzy morskiej na żeglarza jachtowego. Krótko mówiąc: te punkty wiążą się ze sobą. Jestem zwolennikiem liberalizowania ale też zachowania jakości systemu. Wydaje mi się, że po prostu należy tutaj – wzorując się na organizacjach w innych krajach, które wydają dokumenty dobrowolne – przyjąć zasadę, że mamy oddzielny patent na śródlądzie, oddzielny na wody morskie i nie bawić się w robienie prezentów niezgodnych z ustawą...

GŁOS Z SALI:

...Ale dobrowolnych, prawda?...

WITOLD CHOCHOLAK:

Nie, ja mówię o uprawnieniach obowiązkowych, ponieważ ustawa mówi o dokumentach obowiązkowych. Wy mówicie o czymś, czego nie ma; ja mówię o polskim prawie. Ustawa wyraźnie stwierdza: posiadanie odpowiedniej wiedzy i umiejętności. Jeśli...

GŁOS Z SALI:

...Bym się wypowiedział, ale trudności zostają [treść częściowo niezrozumiała]

WITOLD CHOCHOLAK:

...Mam straszną prośbę o nie przerywanie. To też jest....

GŁOSY Z SALI:

...ja za dużo mówię.... Ale to też.... [treści częściowo niezrozumiała]

PIOTR KUDELSKI:

...Ale to ja już wróciłem, usiałem. Przepraszam bardzo, [fajny?] telefon... Już jestem z powrotem. O.K. Trochę przyznam, że nie słyszałem całej wypowiedzi... Chcesz się do tego odnieść?

PAWEŁ MATEJ:

Mówimy o kwestii zgodności z ustawą czy niezgodności. To jest bardzo cenna rzecz i myślę, że nie możemy przesądzić w tym momencie, że taki wymóg, który uznamy za stosowny na poziomie załącznika numer 4 będzie niezgodny z przepisami ustawy o żegludze śródlądowej. W taki sposób mamy to ukształtować, aby wprowadzić minimalny poziom wiedzy, którego wymagamy od osób żeglujących, zapewniający bezpieczeństwo. Wszystko to, co zaszło od roku 2006, kiedy pojawiło się rozporządzenie ostatecznie, wskazuje na to, że zmniejszanie rygorów nie przełożyło się na wzrost wypadków czyli pogorszenie bezpieczeństwa. Idziemy dalej w tym kierunku w projekcie i to by było na tyle.

WITOLD CHOCHOLAK:

...Przepraszam, w takim razie bym jeszcze jedną rzecz dodał. Miejmy świadomość, że polskie wody po prostu się dzielą. My mamy dużą grupę żeglarzy, którzy...

PIOTR KUDELSKI:

...O.K. Ale ja pozwolę sobie Panu jednak...

GŁOSY Z SALI:

[TREŚĆ WYPOWIEDZI NIEZROZUMIAŁA]

WITOLD CHOCHOLAK:

...Ale przerwaliście....

PIOTR KUDELSKI:

Panowie, spokojnie...

WITOLD CHOCHOLAK:

...Poprzednio przerwaliście...

PIOTR KUDELSKI:

...Proszę, bo tu Pan bardzo długo zgłasza się. Proszę bardzo, udzielię Panu głosu...

ZBIGNIEW LEWCZUK:

Zbigniew Lewczuk, Parasailing Center – cały czas nawiązuję do tego, że w rozmowie wcześniej mówiłem na temat licencji. Widzę, że nie spotkało się to z jakimkolwiek odzewem. Polska jest jedynym krajem, który posiada licencje. Nie wiem, czy tylko nasz naród jest – że tak powiem – głupi i nie potrafi sobie poradzić z problemem. Czy wreszcie ruszymy ten problem, czy Pan... Bo też się łączy z załącznikiem numer cztery....

PIOTR KUDELSKI:

... Spokojnie, to się ... Jasne. Ja mam jedną tylko jeszcze prośbę...

CEZARY GRZANKA:

...Przy opłatach też się przewija, ale to jednak nie jest istota...

Zbigniew Lewczuk, Parasailing Center – cały czas nawiązuję do tego, że w rozmowie

...Wiem, ale cały czas Panowie odpychacie ten problem...

CEZARY GRZANKA:

Wrócimy do tego na pewno...

PIOTR KUDELSKI:

...Jest godzina siedemnasta trzydzieści...

CEZARY GRZANKA:

...Chociażby z punktu widzenia potem ogarnięcia materiału dla nas, będzie to bardziej czytelne. Skończmy blok dotyczący załącznika numer cztery i przejdziemy do tej trzeciej części, gdzie Państwo będziecie... Czy czwartej...

PIOTR KUDELSKI:

Ja tu właśnie uzupełniając, to znaczy wracając do swojej roli... Kolega wyczerpał listę rzeczy, które my chcemy Państwu narzucić, o których chcieliśmy porozmawiać. Teraz jesteśmy w załączniku numer 4; jeśli zachowamy porządek i będziemy się wypowiadać krócej, to zakończymy ten punkt i będziemy mogli przejść do tej części trzeciej, gdzie Państwo będziecie mogli jakby narzucić tematy, które będziemy dalej poruszać. Także proszę spokojnie, kwestia licencji będzie za chwilę poruszona.

Zbigniew Lewczuk, Parasailing Center – cały czas nawiązuję do tego, że w rozmowie

Dobrze. Dziękuję.

PIOTR KUDELSKI:

To jeszcze teraz, co do kwestii załącznika numer cztery, kto jeszcze chciałby zabrać głos? Proszę bardzo.

RAFAŁ KRAUSE:

W sprawie załącznika nr 4 my tutaj konsultowaliśmy się między przedstawicielami poszczególnych organizacji – mówię tutaj o PKM'ie, SAJ –u, SAMOSTERZE, KWŻ – cie, PTTK –u i tak dalej i stworzyliśmy coś w rodzaju konfederacji na rzecz swobodnego, odpowiedzialnego żeglowania i wychodzimy z założenia, że Państwa propozycja dotycząca tych trzech stopni – czy żeglarskich czy motorowodnych – jest właściwa; natomiast ten załącznik numer 4 czyli opracowanie optymalnego, minimalnego programu w zakresie bezpieczeństwa to jest oczywiście sprawa istotna i można to zrobić w ramach uproszczenia do tych trzech proponowanych patentów żeglarskich i motorowodnych.

PIOTR KUDELSKI:

Dziękuję. Proszę, Pan na końcu.

KRZYSZTOF PIWNICKI:

Dziękuję. Tak w kwestii merytorycznej tego załącznika. Tutaj mamy w jednym z punktów spis świateł[niezrozumiałe słowo] i spis sygnałów radiowych. Wiemy co to jest LRS, wszyscy zdajemy sobie sprawę z tego, nie wiem tylko, czy jest sensowność, żeby osoba na takim poziomie musiała z tego poprawnie korzystać. Wypowiedzcie się Panowie, to jest taka jedna uwaga. I druga, znaki i skróty stosowane na mapach. Wiemy, że każde wydawnictwo ma swoje, (admiraliti?) ma swój spis znaków. One są bardzo podobne. Biuro marynarki wojennej

ma swoje. One są bardzo podobne. Ale to jest dosyć spora książeczka. Tylko niesprecyzowanie tego spowoduje, że ktoś będzie chciał, żeby te znaki znać na pamięć. Nie wiem, taka wątpliwość merytoryczna do tego. Dziękuję.

PIOTR KUDELSKI:

Bardzo proszę.

PAWEŁ SZABELEWSKI:

Paweł Szabelewski, Polski Związek Motorowodny. Ja bym jednak cały czas prosił, żeby nie wrzucać do jednego worka tych uprawnień motorowodnych i żeglarskich. To nie znaczy, że, jeżeli wystarcza Państwa zdaniem, Państwo z Ministerstwa chyba tak samo widzicie, że jesteśmy tutaj niestety w mniejszości. Ci motorowodniacy są w pewnej mniejszości na dzisiejszym spotkaniu. Chciałbym zwrócić uwagę na to, że silnik, motorówka – dwa uprawnienia śródlądowe, dwa uprawnienia morskie. Dziękuję.

PIOTR KUDELSKI:

Dziękuję bardzo. Jeszcze raz zapytam, czy do tego punktu, załącznik numer cztery, ktoś jeszcze chciałby zająć stanowisko? Dobrze, w takim razie zamykamy ten punkt. Czy masz tu wszystko? Chciałbyś jeszcze jakieś zagadnienia poruszać?

CEZARY GRZANKA:

Tu był wcześniej głos, że nie uwzględniliśmy w treściach pływów. Tu pragnę wyjaśnić, że zrobimy to w wymogu, który dotyczy stażu. Będzie staż wymagany w tych ramach, które określiliśmy – w tym ileś tam godzin na wodach pływowych...

GŁOS Z SALI:

...Który stopień?

CEZARY GRZANKA:

Na drugi.

GŁOSY Z SALI:

...morskie.... [treść w większości niezrozumiała]

CEZARY GRZANKA:

No na morzu.

WITOLD CHOCHOLAK:

...I to są bez sensu. Przepraszam, ale to jest bez sensu. Połączyć można stopień trzeci z czwartym, ale...

CEZARY GRZANKA:

...Ale nie mówimy w tej chwili o łączeniu, tylko...

WITOLD CHOCHOLAK:

...Ale jeżeli Pan chce zarządzić polskie żeglarstwo morskie, to można wprowadzać pływy na stopień morski...

GŁOSY Z SALI:

...Mów do mikrofonu...

WITOLD CHOCHOLAK:

Przepraszam, ale mówię coś, co pozostali raczej wiedzą, a Państwo jesteście niezorientowani. Wprowadzenie pływów na pierwszy stopień morski czyli drugi stopień wodniacki zarźnie to wodniactwo. Ja robię rejsy pływowe, proszę bardzo, możemy na tym zarabiać, ale to nie ma najmniejszego sensu. Jeżeli te pływy mają się pojawić, to na tym stopniu wyższym, trzecim. Rzeczywiście, jeżeli ma istnieć jeszcze ten stopień kapitana jachtowego, to niech to będzie osoba o jak najwyższych kwalifikacjach, niech ona również wykaże się stażem samodzielnego prowadzenia jachtu i na pływach. Ale na trzeci stopień, nie na drugi, broń Boże.

CEZARY GRZANKA:

To znaczy, na pewno były takie uwagi zgłaszane. Jeżeli Państwo macie inne zdanie, to proszę teraz się odnieść do tego, co...

WITOLD CHOCHOLAK:

Ci, którzy zaczynają pływać po morzu najczęściej zaczynają od mórz zamkniętych i tak zresztą kiedyś uprawnienia sternika jachtowego były ograniczone do mórz zamkniętych . A na morzach zamkniętych skok pływu rzadko kiedy przekracza pół metra, praktycznie jest pomijalny. Pływy stają się istotne, kiedy zaczynamy żeglować po Morzu Północnym, po atlantyckim wybrzeżu Francji i w wielu jeszcze innych miejscach na świecie. Natomiast do tych miejsc, szacuję, może dociera jedna czwarta ludzi, może mniej, może 10%, więc wydaje mi się, że wymaganie znajomości wód pływowych i wymaganie stażu na pływach od tych pozostałych osiemdziesięciu, czy nawet dziewięćdziesięciu procent żeglarzy, jest bezzasadne. Natomiast same pływy, to jest taki demon, który w naszym żeglarstwie pokutuje. To naprawdę nie jest nic istotnie trudnego. Osoby, które będą pływały na wodach pływowych, z pewnością opanują to w ciągu dwóch dni.

PIOTR KUDELSKI:

Dziękuję bardzo. Proszę.

ROMAN WINKLER:

Od razu do tych pływów. My dajemy im uprawnienia na pływanie nie tylko po morzach...

GŁOS Z SALI:

...Nie [dajecie?] żadnych uprawnień...

ROMAN WINKLER:

...Można mi nie przerywać?

PIOTR KUDELSKI:

Przepraszam, właśnie...

ROMAN WINKLER:

...Czy w Anglii mają inne pojęcie przerywania? Przepraszam, ale dajemy uprawnienia do pływania po całym świecie. Akwen pływowy jest na pewno jednym z najtrudniejszych akwenów. Zaraz za (Bruspittem?), jak się wyjdzie z Kanału Kilońskiego, mamy już pływy rzędu kilku metrów. I nie tak dawno tam właśnie był wypadek polskiego jachtu, w którym zginął sternik jachtowy z małżonką. Bo jak tam się dostanie trochę sztormu plus na przykład pływy, które idą pod wiatr, to się dzieją cuda i nie ma trudniejszego akwenu. A my chcemy

dać uprawnienia na jachty do dwudziestu czterech metrów na wszystkie wody nie wymagając od nich w ogóle tego, żeby te pływy kiedykolwiek widzieli, i żeby w ogóle wiedzieli jak je policzyć. Z tego, co tu słyszę. Oni nawet nie muszą wiedzieć, co to jest pływ. No tak wynika z tej wypowiedzi. Wydaje mi się to niecałkiem rozsądne.

PIOTR KUDELSKI:

Dziękuję za ten głos. Proszę bardzo.

WŁODZIMIERZ RING:

Przepraszam, ale muszę odpowiedzieć. Dajmy ludziom odpowiedzialnym, żyjącym w demokratycznym kraju i z demokratycznie wybranym prezydentem móc swobodnie, na własną odpowiedzialność, w dowolnie wybrany sposób popełnić samobójstwo. Nie próbujmy im na siłę tłumaczyć, co mają umieć. Dziękuję.

PIOTR KUDELSKI:

Przepraszam, ale ja tylko bym prosił, żebyśmy starali się...

WŁODZIMIERZ RING:

...Może dokończę jedno zdanie. Jeżeli idziemy w kierunku liberalizacji, to upraszczajmy zapisy rozporządzenia. Jestem całkowitym fanem Waszego rozporządzenia. Nie dokładajmy do niego niczego więcej.

PIOTR KUDELSKI:

Dziękuję za ten głos wsparcia, natomiast cel naszej konferencji jest taki, żebyśmy te argumenty... Pan rzucił argument, że to jest element, który będzie zagrożeniem dla całego sektora, tak? Ja chciałbym, żebyśmy się jednak odnosili. Bo jak będziemy się tylko posługiwali kategoriami – jesteśmy za liberalizacją, jesteśmy przeciw liberalizacji – to będzie kwestia arbitralnej decyzji. Postarajmy się dostarczyć takie informacje decydentom, które pozwolą na dostarczenie optymalnego rozwiązania. s

FRANCISZEK HABER:

Franciszek Haber, Polski Związek Motorowodny. Panowie, w uprawnieniach jest wyraźnie napisane, że osoba posiadająca uprawnienia jachtowego sternika morskiego jest uprawniona do prowadzenia jachtu po wodach morskich, nie ma nic o wodach zamkniętych. Dla mnie

wody morskie są oczywiste i mówienie o pływach ot tak sobie dwa dni... Ja się trochę na tym znam i nie ma co się oszukiwać – pływy niejednego przewiozły. I nie ma co, muszą umieć zliczyć prąd pływowy, muszą na tej mapie poczytać trochę i absolutnie jestem za tym, że na sternika morskiego musi być odebrany egzamin z pływów. Nie ma w ogóle o czym mówić. Dziękuję.

PIOTR KUDELSKI:

Dziękuję bardzo. Proszę.

RAFAŁ KRAUSE:

W sprawie załącznika numer 4. Przeglądaliśmy sobie tutaj z kolegą z Komisji szkolenia zakres materiału i chciałbym prosić o sprecyzowanie, co autor miał na myśli, czy to jest przepisanie mechaniczne ze starych wytycznych programowych pewnego archaizmu czy chodzi o coś innego? Mianowicie: co rozumiemy pod pojęciem spisy sygnałów radiowych? To znaczy, my wiemy, co pod tym się kryje tylko pytanie, czy na pewno o to ustawodawcy chodziło? Strona 3, paragraf 2 punkt 2, podpunkt b)

GŁOS Z SALI:

...Spisy sygnałów radiowych?

RAFAŁ KRAUSE:

Tak.

GŁOS Z SALI:

...To [został usunięty?]

RAFAŁ KRAUSE:

Aha. Dobrze.

PIOTR KUDELSKI:

Jeszcze jakieś wypowiedzi co do załącznika numer cztery? Proszę Pana, spokojnie. Proszę.

ANDRZEJ KUROWSKI:

Jeżeli chodzi o pływów, to ja chciałbym zwrócić uwagę na aspekt kosztowy. Ewentualne dodanie tego w wymaganiach egzaminacyjnych, to Proszę bardzo. Nie ma tu wielkiej filozofii. To się trochę tak robi, że to jest jakaś czarna magia, a tak naprawdę, to jest kilka prostych obliczeń. Natomiast, jeśli chodzi o aspekt kosztowy, to wiąże się to z tym, że w praktyce płynie się w rejs do Amsterdamu-gdziekolwiek, gdziekolwiek-Amsterdam, taki rejs kosztuje powiedzmy półtora tysiąca, żeby te sto godzin zdobyć. Oczywiście to jeszcze wpływa na bezpieczeństwo, bo znam to z praktyki, że kursanci narzucają – płynmy jak najszybciej, bo my potrzebujemy te sto godzin, najlepiej w tym rejsie. Jeżeli się nie uda zdobyć tych stu godzin, to kolejny rejs za tysiąc pięćset złotych i to w te rejony, w które większość polskich żeglarzy nie pływa. Czyli to jest dla drobnej części. Ja bym może nie był tak optymistyczny jak Mariusz, że dwadzieścia pięć procent, może pięć procent pływa w tym rejonie, a koszty podnosi znacznie. A mamy ułatwiać dostęp do żeglarstwa. powinny być

PIOTR KUDELSKI:

Dziękuję bardzo. Proszę.

PIOTR NOWACKI:

Piotr Nowacki, HKW „Dal”. W odniesieniu do pływów i stażu szerzej. Jestem za potraktowaniem stażu jako pewnego minimum, wskazujące, z czym człowiek może się spotkać – czyli nie mnożyłbym tutaj godzin, bo te godziny mogą być różnie wypływane, byłbym za tym, żeby staż wskazywał, że jeżeli ktoś ma mieć uprawnienia na jednostki duże i małe, takie, gdzie jest załoga, i takie gdzie można od biedy ten jacht obsłużyć samemu, to znaczy, że są tam takie elementy, że on powinien poznać chociaż raz większą jednostkę, jeżeli będzie chciał nią kiedykolwiek pływać. I przydałoby się, żeby pływał w załodze, jeżeli mamy taki system, który uniemożliwia odbycie stażu kapitańskiego przed uzyskaniem stopnia, to powinien w takiej załodze ten człowiek się też jakoś sprawdzać. Natomiast, jeśli chodzi o pływów, z mojej praktyki, a płynam właśnie po Morzu Północnym, po Kanale angielskim, wynika jedno - staż pływowy, który kosztował mnie odpowiednie pieniądze kilka lat temu, to było chyba ponad dwa i pół tysiąca złotych tylko po to, żeby te sto godzin spędzić na tamtej wodzie, nauczyłem tylko tego, że o określonej godzinie tor, którym wejdę do określonego portu będzie drożny. W innych godzinach też byłby drożny, tylko wybierałem tak trasę, żeby ta trasa wiodła po wodach, gdzie mam kilka metrów pod sobą. Nie nauczyłem się czasie stażu ani kwestii prądów ani innych spraw. Tego nauczyłem się później, planując już swoje własne rejsy. Przygotowując je porządnie, ponieważ starałem się być przygotowany na różne

sytuacje. To już była kwestia teorii, którą przyjąłem będąc już kapitanem jachtowym. Z książek. Owszem, na kursie wcześniej też już te rzeczy czytałem, ale praktykę już zrobiłem sobie sam. Staż pływowy zdecydowanie podnosi koszty przygotowania się do egzaminu. Natomiast, jeżeli człowiek nie jest nim zainteresowany, jeżeli musi to odbyć, bo musi, to on się tych pływów nie nauczy. A jeżeli będzie chciał, to nauczy ich się szybko z bardzo porządnych podręczników. Dziękuję.

PIOTR KUDELSKI:

Dziękuję bardzo. Proszę.

KRZYSZTOF PIWNICKI:

Jeżeli można, tylko do pływów. Panowie, tworzymy pewną jakość. Za wzory przyjmujemy sobie różne fajne organizacje. Jeżeli w tej jakości stworzymy patent, który, jak koledzy powiedzieli, będzie mówił, że sternik jachtowy morski ma dostęp do wszystkich mórz, a nie będzie miał z tymi pływami do czynienia, to ta jakość u samego źródła jest już troszeczkę zachwiana. W związku z tym możemy znaleźć dwa rozwiązania: albo te pływy w jakiś umiejętny sposób wkomponujemy, albo ten patent morskiego sternika jachtowego zamknijmy do wód pozapływowych. Sprawa jest zamknięta. Skoro twierdzimy, że polscy żeglarze na pływach nie pływają, to może zamknijmy tą możliwość i wprowadźmy na stopniu kapitana może, albo coś takiego. Bo dyskutujemy cały czas... Ja podziwiam kolegów, którzy mówią, że pływy to nic takiego trudnego, to jest łatwa rzecz pewnie cała nawigacja jest łatwa, jak się umie. Jeśli tworzymy jakąś jakość, to dbajmy o nią, nie róbmy szopenfeldziarstwa (sic!). Tak mi się wydaje. Dziękuję.

PIOTR KUDELSKI:

Dziękuję bardzo. Proszę.

MARCIN WĄSIK:

Wydaje mi się, że w ogóle zaczęliśmy rozmawiać nie od tej strony, co powinniśmy. Najpierw powinniśmy ustalić, jak chcemy, żeby wyglądały te stopnie i za co, który stopień odpowiada, a potem, jakie są na nie wymagania. Bo jeżeli mówimy, że do dwudziestu czterech metrów mają być pływy, albo nie, a zastępujemy tym patent, który był kiedyś do dwunastu metrów, niedawno jeszcze, i był względnie dostępny dla średnio zamożnego człowieka, to tu możemy wrzucić wszystko. Tylko może najpierw pomówmy o tym, jak te patenty mają wyglądać.

PIOTR KUDELSKI:

Dziękuję. Proszę.

SŁAWOMIR KULCZAK:

Jeśli można, to ja się przychylam tutaj do tego, że powinniśmy zacząć od tego, że powinniśmy stworzyć na początek jakby miał wyglądać system tych patentów, i nie kierować się tutaj na siłę ilością tych patentów, czy mają być trzy, dwa, czy pięć. Tylko stworzyć system, w którym konkretny patent będzie odpowiadał konkretnym umiejętnościom i konkretnej wiedzy. Jednocześnie będzie powodował, że jeżeli ktoś chce pływać mniejszym jachtem po Chorwacji, to nie musi od razu robić patentu kapitana i mieć najwyższego patentu, tylko mieć uprawnienia konkretnie uprawnienia pływania konkretnym jachtem w Chorwacji. A będzie chciał popłynąć na pływy, to niech zrobi kolejny patent, niech zrobi staż pływowy, żeby mieć pojęcie o tym akwenie, na który się wybiera. I w momencie, gdy wprowadzimy dwa, trzy stopnie morskie, to ten problem rozwiążemy. Jak będziemy się starali na siłę do jednego stopnia wprowadzić jak najwięcej danych, to tego problemu nie rozwiążemy do północy. Dziękuję.

PIOTR KUDELSKI:

Teraz tak, żeby to jeszcze jakoś uporządkować. Rozumiem, że do załącznika numer cztery, bo ten wątek próbujemy zamknąć. Bo kolega otworzył wątek... Czy ktoś jeszcze do załącznika numer cztery? Proszę.

NN mężczyzna:

Chciałem zwrócić uwagę, że nie działamy w oderwaniu od wszystkiego, to znaczy Polska nie jest izolowana i jest tak, że na przykład chorwacki (woditej brodicze, kategorii C?), wyśmiewany, po krótkim egzaminie, nie ma żadnych pływów. Natomiast zgodnie z artykułem 37a, punkt szósty, osoba, która uzyskała uprawnienia do uprawiania turystyki wodnej w innym państwie może uprawiać turystykę wodną na terenie Rzeczypospolitej Polskiej w zakresie posiadanych uprawnień, potwierdzonych stosownym dokumentem. Czyli nastąpi to, o czym mówił kapitan Kwaśniewski. Dziękuję.

WITOLD CHOCHOLAK:

Chciałem się odnieść do kwestii pływów, bo może tutaj niepotrzebnie taką batalię staczamy. Może należy te dwa pojęcia rozbić: czym innym jest kwestia wprowadzenia pływów do programu egzaminacyjnego na stopień morski, czym innym staż pływowy. O ile pierwsza kwestia to teoria, którą można w krótkim czasie odbyć i jest to wskazane, żeby była w programie egzaminacyjnym i nie jest wielkim obciążeniem dla kursantów, to tylko przekazanie dodatkowych umiejętności. O tyle ja alarmowałem, że problemem jest staż pływowy, uzyskiwany przez nielicznych i wymóg tego stażu na pierwszy stopień morski to problem, który mógłby sparaliżować szkolenia w Polsce czy możliwość uzyskiwania uprawnień, bo każdy, kto chciałby je uzyskać – musiałby się udać na pływy. Stąd wniosek o wyraźne rozdzielenie kwestii: co innego teoria pływów, co innego staż.

PIOTR KUDELSKI:

Ja proponuję teraz, przechodzimy do tej części trzeciej. Ponieważ część z Państwa jest spoza Warszawy, trzeba by to uwzględnić i zakończyć w takim czasie, który umożliwi wydostanie się z Warszawy. Wszystkich rzeczy nie zdążymy przegadać. Proponuje zgłoszenie najważniejszych kwestii. Ja jednak bym zaapelował, żebyśmy Państwo wypowiadając się, czy proponując pewne zmiany, w stosunku do tego, co zostało zaproponowane, żeby nie teoretyzować, tylko rozmawiać ze świadomością, że to nie jest tworzenie systemu od zera. Przez chwilę go nie ma, bo nie ma rozporządzenia, ale funkcjonowało rozporządzenie, które miało pewne wymogi, które było realizowane, i w oparciu o które były realizowane pewne uprawnienia. Chciałby, żeby jak będziecie zgłaszali propozycje, żeby uwzględnić ten fakt i uwzględnić Państwa doświadczenia z funkcjonowania dotychczasowego systemu. To teraz Proszę o zgłoszenie tych zagadnień, które Państwo chcecie poruszyć. Proszę.

NN mężczyzna:

W zasadzie jedna główna kwestia, czyli zakres uprawnień patentów żeglarskich z mojej strony. A przy uprawnieniach motorowodnych, licencje na holowanie, co już kolega poruszał.

KRZYSZTOF KWAŚNIEWSKI:

Ja bym tylko chciał wszystko odwrócić do góry nogami – powrócić do nazewnictwa. To, co pisałem Panu Pawłowi w mailu, mianowicie historyczne, pierwsze nazwy stopni żeglarskich. Był jachtowy sternik śródlądowy, jachtowy sternik morski i jachtowy kapitan morski. Wszystko co tu zrobiliśmy, to tylko bym zamienił tego nieszczęsnego żeglarza na jachtowego sternika śródlądowego. Byłoby to samo, a wróciłoby do historii przedwojennej.

PIOTR KUDELSKI:

Dziękuję. Czyli kwestia nazewnictwa, tak? Proszę.

WŁODZIMIERZ RING:

Ja mam takie pytanie, bo nigdzie nie znalazłem, jeśli źle szukałem, to Proszę mnie skorygować. Problem zamienności uprawnień nabytych bez ich utraty w wypadku zgubienia patentu?

CEZARY GRZANKA:

Ustawa to przewiduje, bodajże przy artykule osiemdziesiątym dziewiątym. Przewiduje, że uprawnienia wcześniej nabyte zachowują swoją moc...

WŁODZIMIERZ RING:

Ale technicznie jak to będzie zrobione? Jeśli na przykład ktoś ma sternika jachtowego zrobionego, obecnego jeszcze...

CEZARY GRZANKA:

...Zaproponujemy system zamiany odpowiedników..

WŁODZIMIERZ RING:

...Ale kłopot jest, bo na co zamienia? To jest jedno...

CEZARY GRZANKA:

...Nie będzie się czuł nikt poszkodowany...

WŁODZIMIERZ RING:

W porządku, ale fajnie to doprecyzować. Druga sprawa. Tutaj coś się kłóci. Bo jeżeli ustawodawca przewiduje, że egzamin może przeprowadzać inny podmiot uprawniony, . To pisanie na patentach Polski Związek Żeglarski zaświadcza iż posiadacz niniejszego uprawnienia... To nie Polski Związek Żeglarski zaświadcza, tylko organ egzaminujący, więc zmienmy to albo zastanówmy się nad tym sformułowaniem. To jest jedno, a drugie, mam pytanie, . czy jeżeli ja jestem człowiekiem niezwiązanym z PZMW i MW bądź z PZZ'em, z

powodu innej odmienności myślenia, to muszę na tych dokumentach oglądać ich logo? Jeżeli to ma być dokument państwowy. To chyba wszystko.

CEZARY GRZANKA:

Trzeba rozróżnić przeprowadzanie egzaminów i wydawanie patentów. Ustawa mówi, że egzaminy mogą przeprowadzać polskie związki sportowe, tak było do tej pory wyłącznie, a według nowej ustawy, oraz inne podmioty upoważnione przez ministra. Natomiast wydawanie patentów jest w gestii wyłącznie związków sportowych – one prowadzą ewidencję i wydają patenty, mimo że nie prowadzą egzaminów. Pan Włodzimierz Ring ponownie pyta, gdzie w ustawie jest zapis o tym, że na patencie żeglarskim – dokumencie państwowym – musi być związkowe logo. Pan Cezary Grzanka wyjaśnia, że trzeba rozróżnić sprawę przeprowadzania egzaminów i wydawania patentów. Ustawa mówi, że egzaminy mogą przeprowadzać polskie związki sportowe oraz inne podmioty upoważnione przez ministra. Natomiast Wydawanie patentów pozostało w gestii właściwych związków sportowych, one prowadzą ewidencję i wydają patenty, mimo że nie prowadzą egzaminów.

WŁODZIMIERZ RING:

Dziękuję Panie dyrektorze za odpowiedź. Natomiast wracając z uporem do tego znaczka, nigdzie w ustawie nie zauważyłem zapisu, że to logo związkowe musiało być na patencie państwowym.

PIOTR KUDELSKI:

Dziękuję. Ja naprawdę apeluję, żebyśmy się do siebie odnosili z szacunkiem, to jest raz. A poza tym są jakieś określone ramy czasowe zagadnień, które możemy poruszyć. To zagadnienie zlikwidowania z wzoru patentu symboli polskich związków sportowych, które je wydają, odnotowaliśmy tą kwestię, żeby do tego nie wracać. Ja poproszę zainteresowanych o stanowisko. To też jest kwestia pewnej tradycji. Zgoda, że ustawa tego nie reguluje, patenty są dokumentami państwowymi taka była dotychczasowa tradycja, tak było. Tą kwestię jeszcze rozważymy. Rozumiem, że to jest bolączka, która jest dla Pana bardzo ważna. Nie, już Proszę, nie będziemy tego tematu roztrząsać. Zamkniemy go, tylko poproszę, żeby związki, bo to ich dotyczy, się odniosły. I ucinamy i od razu poproszę o dalsze propozycje. Proszę.

WŁODZIMIERZ RING:

Ostatnia rzecz, którą chcieliśmy podnieść jest problem limitu mil dla żeglarza. Mówiliśmy już o tym, że wody wewnętrzne rozwiązują problem. Dziękuję bardzo.

PAWEŁ SZABELEWSKI:

Ja tak naprawdę jestem przerażony tymi wypowiedziami, bo tak naprawdę my reprezentujemy, doskonale wiecie, ile osób jest zainteresowanych sportami motorowodnymi i tutaj garstka pięciu ludzi mówi, że... Dochodzimy do jakiejś skrajności. Zaczynamy się zastanawiać się, czy logo ma być, czy logo ma nie być. Czy ktoś może patrzeć, czy ktoś nie może patrzeć... Trochę idziemy nie w tym kierunku. Ja bym naprawdę chciał wrócić do tej rozmowy na temat bezpieczeństwa, na temat tego, że w Anglii jest sześć patentów motorowodnych...

GŁOS Z SALI:

...Nie obowiązkowych...

PAWEŁ SZABELEWSKI:

...No, oczywiście. My rozumiemy Waszą intencję, żeby w ogóle było bezpatencie, nic, wolny wybór, chcemy to się zabijamy, nie chcemy, to się nie zabijamy, ale my mamy doświadczenie z ludźmi, których szkolimy, z którymi współpracujemy, że niestety nie wszyscy są tak odpowiedzialni jak Wy. No przykro mi.

PIOTR KUDELSKI:

Proszę bardzo, przedstawiciel drugiego związku, proszę.

ROMAN WINKLER:

Ja wbrew pozorom, popieram wniosek, żeby tam nie było logo Polskiego Związku Żeglarskiego, dlatego, że nie czujemy się odpowiedzialni za egzaminy, które ktoś inny będzie chrzanił. No przepraszam, jeśli tak to ująć, jak koledzy tu to mówią.

PIOTR KUDELSKI:

O.K. Dziękuję za to konkretne stanowisko.

ROMAN WINKLER:

...Powinno być godło państwa, a nie logo PZZ.

PIOTR KUDELSKI:

Dziękuję za to konkretne stanowisko. Apeluje jeszcze raz, żebyśmy krótko te zagadnienia, które jeszcze chcecie i wybierzemy te, które jesteśmy w stanie omówić. Proszę bardzo.

JAROMIR ROWIŃSKI:

Jeszcze raz Jaromir Rowiński. Wróć ciut bliżej meritum, a dalej od znaczków. Spróbujmy się zastanowić, rozporządzenie ku memu zaskoczeniu, jest spójne, są trzy korespondujące ze sobą, równoległe stopnie; Niestety zapis, w jakim określono uprawnienia tych stopni, nie zupełnie jest spójny, wszędzie mamy wymienione w punktach osobno śródlądowe i morskie uprawnienia towarzyszące tym stopniom, a przy pierwszych najniższych stopniach mamy to zrobione jednym zdaniem. To jest znane z praktyki...

CEZARY GRZANKA:

...To ja przerwę, bo nie ma sensu tego rozwijać. Będziemy to rozbijać, podzielimy na oddzielne punkty, żeby poprawić czytelność...

JAROMIR ROWIŃSKI:

...Świetnie, dziękuję za to bardzo. Druga sprawa, dołączam się do głosów, które otworzą dla normalnej i bezpiecznej, zaznaczam słowo bezpiecznej, żeglugi... Dwie mile od brzegu na Zatoce Gdańskiej, ja tam nie pływam. Pływam po tej zatoce od 39-ciu lat, nie pływam, nie byłem nigdy tam wożony. Po prostu tam się nie pływa, bo tam jest źle. Jak ja miałbym płynąć z Górek Zachodnich na Hel robiąc 49 mil, kiedy po prostej jest 14... Zróbmy wody wewnętrzne dla tych małych łódek, czy mniejszych łódek i dla pierwszego stopnia.

GŁOS Z SALI:

Wtedy to także Zalew Wiślany... [treść częściowo niezrozumiała]

PIOTR KUDELSKI:

Proszę.

SŁAWOMIR KULCZAK:

Mam prośbę, żeby Pan dyrektor ucinał czasami takie wycieczki osobiste między związkami, a tutaj liberalizatorami...

PIOTR KUDELSKI:

Staram się.

SŁAWOMIR KULCZAK:

Właśnie prosiłbym, żeby się skupić na merytorycznej kwestii patentów. To znaczy, poza tym, że patent daje jakieś formalne uprawnienia do prowadzenia jakiejś tam łódki, to żeby on odzwierciedlał konkretne umiejętności czyli człowiek przeegzaminowany faktycznie będzie miał umiejętności, żeby taki jacht prowadzić. Bo to będzie powodować, że on będzie mógł na taki patent wypożyczyć sobie taką łódkę gdzieś za granicą czy w Polsce. I armatorzy będą o tym wiedzieć. W momencie, jeśli on dostanie po egzaminie na łódce siedmio, czy dziesięciometrowej uprawnienia na łódkę dwudziesto cztero metrową, nikt mu takiej łódki nie wypożyczy. A jak z kolei zrobimy egzaminy na łódkach dwudziesto cztero metrowych, to wszystko będzie kosztować po kilkanaście tysięcy i jest niepotrzebnym zmuszaniem ludzi, którzy nie są tym zainteresowani, do robienia niepotrzebnych uprawnień. Zrobmy może najpierw podział na to, żeby każdemu patentowi odpowiadał jakiś określony system uprawnień, i żeby faktycznie one potwierdzały umiejętności i wiedzę w danym zakresie.

PIOTR KUDELSKI:

Ale ja bym naprawdę proponował, żeby to były jakieś konkretne rzeczy. Rozumiem, że wniosek z tego Pana wystąpienia, że to, co jest zaproponowane jest dla Pana za szeroko, tak? Proszę o konkrety.

SŁAWOMIR KULCZAK:

... Konkrety podałem. Standardem na świecie są trzy patenty morskie: do poziomu żeglugi przybrzeżnej, żeglugi pełnomorskiej i oceanicznej. To są trzy zupełnie różne rodzaje żeglugi, wiążące się z koniecznością różnych umiejętności i tutaj trzeba na tej podstawie...

PIOTR KUDELSKI:

...Ale jak to się ma do tego, co było wcześniej...

SŁAWOMIR KULCZAK:

Wcześniej były trzy patenty: sternik jachtowy, który miał ograniczenia do żeglugi po morzach zamkniętych, kiedyś nawet do tej żeglugi przybrzeżnej, a następnie sternik morski i kapitan

już ma pełną żeglugę oceaniczną. Od 2006 roku te patenty uzyskiwani w drodze weryfikacji wcześniej był na nie egzamin. Natomiast od tego rozporządzenia w 2006 roku, to są patenty, które są wydawane na podstawie tylko opinii. Formalnie dają jakieś tam uprawnienia, ale nie cieszą się jakimś tam dużym poważaniem i mało kto dostaje na nie łódki, na zasadzie, że pokaże patent i O.K.

PIOTR KUDELSKI:

O.K. Dziękuję...

GŁOS Z SALI:

Skąd wiesz [...] masz jeszcze do przedyskutowania?.... [treść częściowo niezrozumiała]

PIOTR KUDELSKI:

Ja apeluję do Państwa, żebyście mieli świadomość – jest godzina osiemnasta.

JAROMIR ROWIŃSKI:

Dlatego jedna, konkretna sprawa dotycząca zapisu Państwa autorstwa. Generalnie wszyscy dość gremialnie krytykujemy poprzednie rozporządzenia, może stąd ta frekwencja. Rozporządzenie z 2006 roku może nie było najszcześniejsze we wszystkich szczegółach. Zawierało natomiast jeden zapis, który szczególnie ułatwiał życie, zwłaszcza za granicą, w wersji angielskiej. Czy można by przy uprawnieniach związanych z patentami żeglarskimi dopisać, że dotyczą one jachtów żaglowych oraz jachtów żaglowych pod silnikiem? Wiąże się to na przykład z Niemcami, gdzie...

CEZARY GRZANKA:

Możemy zakończyć ten wątek... Przepraszam, że przerwę, to będzie poprawione, także...

JAROMIR ROWIŃSKI:

Bardzo dziękuję za to.

PIOTR KUDELSKI:

Proszę.

WOJCIECH BARTOSZYŃSKI:

Jeszcze ta kwestia zapisu na patencie żeglarskim uprawnień motorowodnych, bo przy tym kształcie zupełnie nie potrzebne jest wyrabianie tego drugiego patentu praktykowane. To znaczy rozbicie uprawnień na te zapisane na patencie i te zapisane w rozporządzeniu. Bo de facto, uzyskując uprawnienia jachtowego sternika morskiego uzyskuje też uprawnienia do uprawiania żeglugi jako morski sternik motorowodny. Tak to wynika z projektu rozporządzenia. Natomiast brak takiego zapisu na patencie powoduje,...

[W tle słyszalne niezrozumiałe wypowiedzi z sali]

Mogę skończyć?

... czy powodował dotąd wyrabianie w drugim związku odpowiedniego patentu, który...
Jeżeli nabywam te uprawnienia, powinno być (proste?).

CEZARY GRZANKA:

Ja rozumiem o co chodzi. Ale to trochę nam przeszkadza tutaj zapis ustawy, który mówi, że odpowiednie patenty wydaje właściwie Polski Związek Sportowy. Więc po ten drugi patent musi się pan zwrócić do innego związku, z automatu go pan dostanie, no i niestety pięćdziesiąt złotych zapłaci pan.

WOJCIECH BARTOSZYŃSKI:

To znaczy...

PIOTR KUDELSKI:

OK.

CEZARY GRZANKA:

Myślę...

WOJCIECH BARTOSZYŃSKI:

Przy takim kształcie zapisu jaki jest, ja tego patentu tak naprawdę nie potrzebuję, bo wystarczy, że będę pływał z rozporządzeniem – tak? I pokażę, że mam uprawnienia.

NN mężczyzna:

Tak też można.

WOJCIECH BARTOSZYŃSKI:

Natomiast problem jest z zagranicą, bo nie wiem, Anglik, Chorwat nie przeczyta tego rozporządzenia. Z całym szacunkiem dla innych narodowości:

GŁOS Z SALI:

Mają swoje patenty ze swojego kraju.

PIOTR KUDELSKI:

OK, dziękujemy za tą kwestię. Rozważymy tą kwestię. Tego nie będziemy tu poruszać, bo to jest kwestia do rozważenia w kontekście też tych przepisów, o których powiedział pan dyrektor. Proszę tam, na samym końcu.

NN mężczyzna:

Bardzo dziękuję. Tak od dwudziestu minut próbuję się przebić. Szanowni Państwo, wiemy wszyscy doskonale, że najważniejsze problemy tego rozporządzenia to są: obligatoryjność szkolenia i patent w szczególności kapitana. Reszta to są szczegóły techniczne. Sprawę obligatoryjnych szkoleń mamy załatwioną – jesteśmy zgodni, że one nie muszą być obligatoryjne – wystarczy zdać egzamin. Natomiast patenty jachtowego sternika morskiego i adekwatnie patent motorowodny oraz patenty kapitańskie – to jeżeli przeczytamy uważnie rozporządzenie, to patent kapitański jest zbędny. On niczego nie daje. Należałoby się więc skupić na tym, czy ten patent ma faktycznie być, a jeżeli ma być, to w jaki sposób należy uzyskać jego uprawnienie. Bo na podstawie, nie pamiętam, trzysta, czy tam czterysta godzin stażu – to jest po prostu pomyłka moim zdaniem. Czy też stworzyć mu realne jakieś ramy. W Ośrodku Żeglarskim myśmy zaproponowali, żeby ograniczyć – może nie, ale utrzymać uprawnienia jachtowego sternika morskiego na obecnym poziomie – czyli byłby to jachtowy sternik morski uprawniony do prowadzenia jachtów do osiemnastu metrów. Natomiast patent kapitański powinien być patentem, który do czegoś zobowiązuje. W naszym przekonaniu powinien to być patent w pewnym sensie elitarny. Nie powinien służyć tylko do tego, żeby ktoś mógł się pochwalić w pubie, przed kolegami, że po trzystu godzinach żeglugi uzyskał patent kapitana. Powinno się go zdobyć na warunkach nieco bardziej zaostrzonych, które myśmy zaproponowali. Myślę, że należałoby się na tym skupić – to jest również bardzo ważna sprawa. Dziękuję.

PIOTR KUDELSKI:

Dobrze, to jeszcze ostatnie tutaj propozycje...

NN mężczyzna:

Poprawka, sześćset godzin jest.

PIOTR KUDELSKI:

Ostatnie propozycje naprawdę, bo my musimy coś wybrać i będziemy oczywiście rozmawiać.

NN mężczyzna:

Dobrze, mam propo...

RAFAŁ KRAUSE:

Ja się tutaj też wypowiem. Bo myśmy z kolei w naszej propozycji z PKM'u zaproponowali... Ponieważ de facto dotychczasowy patent jachtowego sternika morskiego był par excellence patentem kapitańskim. Tam był różnica sześciu metrów jachtu. Uprawnienia jeśli chodzi o akwen – takie same. Poza tym tutaj się można odnieść do sytuacji dlaczego w ogóle zlikwidowano ten egzamin na kapitana jachtowego. Mianowicie, w dziewięćdziesiątym siódmym roku doszło do uproszczenia najpierw egzaminu, czyli egzamin sternika morskiego na kapitana był już ograniczony tylko do egzaminu teoretycznego i to z trzech wyrywkowo, jakby potwierdzenie wiedzy z teorii, locji, przepisów. W dwa tysiące szóstym roku w ogóle zrezygnowano z tego egzaminu. Wnioskowaliśmy, żeby połączyć w ogóle te dwa stopnie. Dlatego ten system – żeglarz, sternik, kapitan – był bardzo czytelny i optymalny. Wiosną ubiegłego roku wysłaliśmy to jeszcze do państwa w założeniach do projektu rozporządzenia. Teraz chciałbym wymienić kilka argumentów, dlaczego ten egzamin, na przykład, nie powinien być... To znaczy dlaczego patent kapitana nie powinien być uzyskiwany na chwilę bieżącą przez egzamin. Założenie Państwa to jest obniżenie kosztów – tak? Taki dodatkowy koszt w przypadku egzaminu to jest pięćset złotych. Następna sprawa – prestiż. Jeżeli ktoś się martwi, że prestiżu nie ma... Rozmawialiśmy na ten temat, bo ja też swego czasu byłem szefem podzespołu szkolenia morskiego, komisji szkolenia w PZZ'cie. Zresztą z kolegą – również szefem komisji szkolenia, myśmy na ten temat rozmawiali. Stworzyliśmy system certyfikatów dobrowolnych PZZ'tu, który będzie uruchomiony w tym roku, w marcu. Jeżeli komuś przeszkadza to, że uzyskał stopień kapitana jachtowego bez egzaminu, może zgłosić się na dobrowolny egzamin na certyfikat kapitana jachtowego PZZ'tu i ma możliwość sprawdzenia swojej wiedzy teoretycznej przez Centralną Komisję Egzaminacyjną PZZ. Dalej,

staż morski, powtarzam, cenniejszy jest niż swoista spowiedź przed Centralną Komisją Egzaminacyjną. Eliminacja dodatkowych wymogów – wbrew idei upraszczania, ułatwiania. Czyli egzamin tutaj byłby dodatkowym wymogiem, a przecież nie mamy iść w tą stronę. Nie wzrosła wypadkowość tutaj w przypadku kapitanów jachtowych, którzy praktykują bez egzaminu przed Centralną Komisją Egzaminacyjną. Wiem, że Państwo są na to wyczuleni. Wiem, że w uzasadnieniu podawaliście przybliżone dane z Komisji, z Odwoławczej Izby Morskiej. I tam po prostu nie było argumentów, które by przemawiały za tym, żeby ten egzamin przywrócić, bo ci kapitanowie bez egzaminu to na tym morzu to nie wiedzą co robią. Na dzień dzisiejszy wydano około dwa tysiące patentów kapitana jachtowego z PZZ'tu i gdzieś około dwóch tysięcy – kolega sekretarz wie lepiej – kapitana motorowodnego ze Związków Motorowodnych. I teraz jak ich zweryfikował rynek, i dlaczego tego nie można dalej kontynuować. A przecież poszło już tych patentów bardzo dużo – otwarto raz drzwi i tych drzwi, koledzy, się nie da zamknąć przynajmniej w systemie obowiązkowych patentów. Co prawda egzaminy kapitańskie są w systemie RYA, czy na przykład ISSA, ale przypominam, że są to certyfikaty dobrowolne i również taki egzamin ktoś dobrowolnie mógłby złożyć w systemie PZZ'tu, tych certyfikatów dobrowolnych, które wspólnie z kolegą przygotowaliśmy swego czasu. Dlaczego zlikwidowano egzamin? Wracam do okresu, kiedy różnica między tymi patentami była raptem sześć metrów. O te sześć metrów się wszystko rozbiło. Połączenie morskiego sternika z kapitanem załatwiłoby problem. Sztucznie utrzymywano stopień, który... Nie wiem czemu to służyło.

PIOTR KUDELSKI:

Dobra, bo...

RAFAŁ KRAUSE:

Już kończę. Komercyjne wykorzystanie – tak? Bo tutaj kwestia powyżej dwudziestu czterech metrów wykorzystania komercyjnego tego patentu. Trzeba pamiętać, że to są konwencje, jednostki konwencyjne. Dodatkowe kwalifikacje trzeba uzyskać w przypadku posiadania tego typu patentu sportowego. O tym mówi mniej, więcej zarys tego rozporządzenia, ma wejść od dwudziestego piątego kwietnia, czyli STCW, tam (STCARPA?) i to wszystko, co tam ewentualnie będzie wymagał armator, to będzie musiał kapitan, który by chciał przejść na zawodowstwo, musiałby sobie dookreślić. A poza tym armator określi czy on ma wystarczające kwalifikacje, czy też nie. No i przy propozycji uprawnień jachtowego sternika morskiego i kapitana jachtowego, jakie Państwo przedstawili w swoim projekcie, są takie

same uprawnienia jeśli chodzi o akwen żeglugowy, bo to są wody morskie wszystkie. Również taka sama wielkość jachtu – dwadzieścia cztery metry. I w takim razie można zadać sobie pytanie – co sprawdzać na takim egzaminie przy braku różnic uprawnień i doświadczenia. Można tylko sprawdzić to stażem. Czyli poza stażem... Staż jest kluczowy w tym momencie.

PIOTR KUDELSKI:

OK. Dobra. Dziękuję bardzo. Trochę wykorzystał pan moje niezdecydowanie. No, mieliśmy rozmawiać o tym jakie tematy poruszamy, ale Pan już swoje stanowisko zajął. To będzie pierwszy temat, który zaraz poruszymy. OK. W porządku, ja apeluję o trochę opanowania. Ostatnie głosy o poruszanych tematach i zaraz będziemy rozmawiać. Proszę.

WITOLD CHOCHOLAK: (?)

Ja rozwinę to, co powiedział Rafał. Wydaje mi się, że w rozporządzeniu został popełniony bardzo poważny błąd związany z tym, które...

PIOTR KUDELSKI:

Jakie rozporządzenia?

WITOLD CHOCHOLAK: (?)

W projekcie rozporządzenia. Które patenty zostały ze sobą połączone w celu zmniejszenia ich liczby. Pokierowano się nazewnictwem, że sternik jachtowy to jest podobna nazwa jak sternik morski, gdzie tym czasem patentami pokrewnymi, które należało połączyć, były patenty... Były te patenty...

PIOTR KUDELSKI:

OK. Rozumiem.

WITOLD CHOCHOLAK: (?)

Czyli krótko mówiąc – zmienić system łączenia uprawnień.

PIOTR KUDELSKI:

Czyli rozumiem wniosek. Czyli nie, nie da...

GŁOS Z SALI:

Sternika, kapitan.

WITOLD CHOCHOLAK: (?)

I drugi wniosek – żaglowce. Tutaj powiedział pan z Ośrodka Morskiego o kapitanie jachtowym. Zwracam uwagę, że podobny problem jest z patentem mechanika motorowodnego. Jest to dokument niezbędny załogom żaglowców, znaczy osobom obsługującym maszyny na żaglowcach i dobrze, że on w ogóle istnieje. Tylko pytanie, czy on musi być uwzględniany w naszej systematyce uprawnień na jednostki sportowo-turystyczne.

PIOTR KUDELSKI:

To już panu odpowiadam. Udzielę panu głosu, ale naprawdę ja nie wiem ile z tych rzeczy zdążymy zrobić. Proszę o zdrowy rozsądek. Co do kwestii tej ostatniej, możemy ją od razu uciąć. Musicie Państwo pamiętać, że ustawa przesądza, że dotychczasowe uprawnienia zachowuje się. W przypadku gdy wypadłyby oba te techniczne patenty, to byłby problem jak zachować te uprawnienia. To proszę o kwestię formalną, żeby o niej pamiętać. OK. Czyli wątek taki sam jak u Pana – kwestia łączenia tych dawnych... Przełożenie tamtych dawnych z czterech na trzy. Na te trzy, które zaproponowaliśmy, tylko jakby na innym poziomie – tak? OK. Proszę bardzo.

NN mężczyzna:

Ja chciałbym poprzeć wniosek kolegi.

PIOTR KUDELSKI:

OK. To dziękuję bardzo.

NN mężczyzna:

Pierwszym tematem było ustalenie drabinki stopni.

PIOTR KUDELSKI:

OK. To będzie pierwszy temat. Proszę.

ANDRZEJ GRZEBIEŃ:

W ramach obniżki kosztów zdobywania stopni, egzamin musi być powtarzany w całości. Czy nie można wzorem innych instytucji – prawa jazdy – wprowadzić część teoretyczną – zaliczona. Można podejść tyle i tyle razy do poprawkowego egzaminu z praktyki. Wystarczyło do tej pory oblać jeden manewr, tak zwany główny, żeby oblać egzamin praktyczny po zdaniu teoretycznego nawet na piątkę. I trzeba było drugi raz podchodzić, płacić za całość egzaminu. Świadectwo ze zdania egzaminu z części teoretycznej, tym bardziej że przy bardzo trudnych egzaminach na wyższy stopień morski, ten czas zdania tych egzaminów często trwa długo i potem jeżeli się cokolwiek zrobi... Proponowałbym...

PIOTR KUDELSKI:

OK. Ja rozumiem. Pozwolę sobie panu przerwać. Przepraszam, że przerwę. Ja rozumiem problem.

ANDRZEJ GRZEBIEŃ:

Ustawa temu przeczy.

PIOTR KUDELSKI:

W mojej ocenie nie. Musicie państwo pamiętać o swoich wypowiedziach, że to jest system naczyń połączonych – to rozporządzenie jest pewną całością. Na samym początku mnóstwo czasu poświęciliśmy kwestii opłat i kwestii takiej, że być może... Ja przynajmniej tak odebrałem część Państwa głosów. Być może kwoty maksymalne zaproponowane w ustawie, które nas obligują, w których się poruszamy, być może są za niskie – tak? Rozbijanie tego egzaminu na części, które powtarzamy, nie powtarzamy, i to się od razu nasuwa, skomplikuje niewątpliwie sytuację. Bo opłatę też trzeba będzie podzielić – opłatę za część teoretyczną i za część praktyczną. I to spowoduje, że jeśli przy... Wracając do Państwa argumentacji wcześniejszej, skoro... I tak kwoty, jeśli traktując je w taki sposób, ale inaczej nie możemy ich traktować, o jakich mówi dyspozycja delegacji do wydania tego rozporządzenia, że ma się opierać o rzeczywiste koszty. W sytuacji gdy ktoś będzie powtarzał tylko część egzaminów, to powoduje, że... i odpowiednio płaci tylko część tej opłaty, to dodatkowo pogłębia ten problem wysokości opłaty. Zastanowimy się nad tym, bo do tego... Nie wszystkie tematy przegadamy. Pana kwestię odnotowujemy, zastanowimy się nad tym. Natomiast to generuje dodatkowe komplikacje. [W tym miejscu odnotowano przerwę w ciągłości zapisu nagrania]. ... dwukrotnie głos, dziękuję Panu. Proszę Pana na samym końcu i to będzie ostatni głos do tych rzeczy.

PIOTR NOWACKI:

HKW „Dal”. Odnosząc się do tego, co powiedział Rafał Krause, ja bym tylko chciał doprecyzować – granicą pomiędzy jednostkami rekreacyjnymi, czy innymi komercyjnymi, a jednostkami konwencyjnymi nie koniecznie musi być dwadzieścia cztery metry. Bo są jednostki żaglowe, które są rejestrowane jako jacht niekonwencyjny powyżej dwudziestu czterech metrów. Zakładam, że intencją legislatora utrzymania stopnia kapitana z uprawnieniami na wszystkie jednostki rejestrowane jako jacht było to, że w przypadku, gdyby w przyszłości ktoś był na tyle bogaty, aby kupić sobie dwadzieścia osiem, trzydzieści metrów i zarejestrować jako jacht, żeby mógł potem taki jacht prowadzić. No, chyba że przejdziemy w przyszłości do systemu, w którym nie będziemy już mieli koncesji na żeglowanie. Dziękuję.

NN mężczyzna:

Ja tylko dodam, że musimy mówić o jachtach nie tylko takich, które są w Polsce, ale też które są na zachodzie. To, że kogoś w tej chwili w Polsce nie stać na kupno dużego jachtu, to nie znaczy, że nie będzie takiego człowieka, który będzie chciał mieć te uprawnienia kapitańskie i kupić sobie wielki, luksusowy jacht gdzieś w Londynie, czy gdzie indziej.

PIOTR KUDELSKI:

Ja tutaj niestety muszę ten temat... No, bo jeśli tak, to skończymy naszą konferencję na wymienianiu tematów, które chcielibyśmy poruszyć – tak? Mój kolega skrupulatnie te rzeczy odnotowywał państwa tematy. Proponuję zrobić tak, że najważniejszą i najdalej idącą kwestią jest kwestia tej drabinki tych patentów i tego, jak to przełożenie dawnych czterech patentów na trzy, jak to zrobić. Rozumiem, że zgadzacie się Państwo, że ta kwestia jest jakby najważniejsza i lepiej, żebyśmy od niej zaczęli – tak? A później też, bo tutaj...

GŁOS Z SALI:

Może spójny system.

PIOTR KUDELSKI:

OK. Rozumiem, jako drugą kwestię poruszymy kwestię, którą pan trzykrotnie powtarzał – czyli kwestię też licencji. Bo rozumiem, że to są takie systemowe kwestie – czyli sama drabinka patentów, plus kwestie licencji – tak? Proszę, jeszcze Pan tutaj.

NN mężczyzna:

NN mężczyzna:

Krótko i tytułem wyjaśnienia – nie ma jachtów konwencyjnych, wszystkie są niekonwencyjne – to po pierwsze. A ustawa o bezpieczeństwie morskim odróżnia tylko jachty turystyczno-rekreacyjne i komercyjne. I nasze rozporządzenie dotyczy jachtów tych pierwszych – do uprawiania turystyki wodnej. W związku z tym, tak prawdę powiedziawszy, to są jachty do dwudziestu czterech metrów praktycznie w Polsce. Do dwudziestu czterech metrów długości i wątpię że taki będzie. W związku z tym, jeszcze raz apel, żeby do tych patentów wrócić i stworzyć realną drabinkę patentów. Myślę, że ta propozycja jest... „Zawisza”, już podpowiadam, jest jachtem komercyjnym. Tak samo jest „Chopin”, tak samo „Pogoria”, tak samo „Głowacki”, tak samo „Gdania”. To są wszystko jachty komercyjne. [Tutaj kolejny brak ciągłości zapisu]. „Dar Młodzieży” jest statkiem konwencyjnym. To nie jest jacht.

[Tutaj niezrozumiałe wypowiedzi z sali].

Ale to nie jest jacht, to jest statek.

GŁOS Z SALI:

Jak to w Polsce nie ma jachtów...?

NN mężczyzna:

Nie ma jachtów konwencyjnych lub nie. Bo wszystko, co podlega konwencji, to podlega konwencji SOLAS. To są inne zupełnie realia, tak że proszę tego nie mieszać.

PIOTR KUDELSKI:

OK. Proponuję, żebyśmy przeszli do tego pierwszego tematu. Proszę o krótkie, konkretne wypowiedzi. No tu jeszcze kolega jakieś wprowadzenie, jeszcze może pozwoli nam uporządkować ten wątek.

CEZARY GRZANKA:

Tu padła propozycja – Pan Kapitan Chochola na piśmie złożył nawet, że ta konsolidacja nastąpiła na tych poziomach dwa i trzy, a powinna – trzy i cztery. Argumentacja jest taka, że procedury zdobywania tych uprawnień były podobne. W moim odczuciu jest to trochę za

słaba argumentacja, bo ja rozumiem, że chodzi o to, że stopnie trzeci i czwarty mogły być zdobywane tylko na podstawie stażu, bez egzaminu i bez szkolenia.

WITOLD CHOCHOLAK:

Trochę wcześniej było to samo. Do roku dwa tysiące szóstego były bardzo trudne egzaminy na te dwa stopnie. Ale nie wiem czy Państwo wiecie w Ministerstwie, że to był jeden i ten sam egzamin. To znaczy, ktoś zdawał na sternika morskiego egzamin, on jakoś tam wyglądał, a potem jak chciał zdać na wyższy patent – kapitana jachtowego, szedł na dokładnie taki sam egzamin.

GŁOS Z SALI:

Uproszczony.

WITOLD CHOCHOLAK:

Nawet w uproszczonej wersji. Pisał te same zadania z teorii, nawet nie musiał zdawać manewrówki. Różnica polegała tylko na tym, że jak zdał drugi raz ten sam egzamin, to mógł prowadzić łódki nie osiemnasto metrowe, tylko bez ograniczeń. To nie jest słaby argument, po prostu historycznie, od co najmniej roku dziewięćdziesiątego siódmego, a nawet wcześniej, na te patenty były wymagania te same. Tylko nazewnictwo jest mylące. I stąd też, moim zdaniem, tak to nazwę – błąd ministerstwa, który połączył nie te stopnie co należy.

CEZARY GRZANAK:

To znaczy, do nazewnictwa przejdziemy później, bo to jest kwestia techniczna bardziej. Za chwilę otworzę dyskusję na ten temat. Żeby uporządkować tę rozmowę, ja może przypomnę tylko, że sternik jachtowy, jachtowy sternik morski w dawnym systemie... Jakie tam były wymogi i uprawnienia; więc sternik jachtowy – osiemnaście lat, szkolenie. Wymogi: staż, co najmniej dwa rejsy pełnomorskie w czasie dwieście godzin i egzamin. Uprawnienia: całość śródlądzia i morze do dwunastu metrów, morza zamknięte i dwadzieścia mil morskich od brzegu. Jachtowy sternik morski – czyli ten trzeci. Wymagania: osiemnaście lat, posiadanie stopnia sternika jachtowego i staż – co najmniej trzy rejsy pełnomorskie w wymiarze sześćset godzin, w tym dwieście na statkach o długości od dwunastu do osiemnastu, jeden rejs powyżej stu godzin po wodach pływowych, z zawinięciem do portu o średnim skoku pływu – półtora metra. Uprawnienia: całość śródlądzia i morze do osiemnastu metrów.

[Tutaj niezrozumiałe wypowiedzi z Sali.]

No, kapitan – to już chyba nie muszę czytać. Wymóg posiadania tego trzeciego stopnia, plus staż – sześć rejsów pełnomorskich w czasie co najmniej tysiąc dwieście godzin, w tym co najmniej czterysta [godzin] samodzielnego prowadzenia statku o długości dziesięć, do osiemnastu [metrów] i co najmniej jeden rejs po wyżej stu godzin na statku o długości powyżej dwudziestu metrów.

[kolejne niezrozumiałe wypowiedzi z Sali].

Tak, ja już skracam. Ale to jest oczywiste. To gwoli przypomnienia. Teraz proszę o konkretne propozycje.

[niezrozumiałe wypowiedzi z sali].

Konkretne propozycje – jakie uprawnienia, jakie wymogi na tym środkowym stopniu.

WITOLD CHOCHOLAK: (?)

Dla uporządkowania tej dyskusji, jakbyśmy mogli porozmawiać najpierw o uprawnieniach stricte żeglarskich, a potem motorowodnych.

GŁOS Z SALI:

Dobra.

WITOLD CHOCHOLAK:

Dziękuję.

PIOTR KUDELSKI:

A ja apeluję o konkretne wypowiedzi, żebyśmy ten czas najbardziej efektywnie wykorzystali. Zbliżamy się do końca.

WITOLD CHOCHOLAK:

Mogę skończyć?

PIOTR KUDELSKI:

Proszę bardzo.

WITOLD CHOCHOLAK:

Ja mam wrażenie, że tutaj się większość z nas zgodzi, niezależnie od różnic poglądów, bo znamy system. Dla uproszczenia i skrócenia dyskusji proponuję połączyć sternika morskiego z kapitanem przy zachowaniu wymagań stażowych też połączonych. Czyli na tego kapitana byłoby i pływy, i tysiąc dwieście godzin. Po prostu nie zmieniamy już nic, tylko połączmy te dwa stopnie. System zostanie uproszczony. Zlikwidujemy tak naprawdę fikcyjny stopień sternika morskiego, który był niepotrzebnym elementem i mam wrażenie, że...

GŁOS Z SALI:

Co proponujesz jako granicę długości jednostki dla tego środkowego stopnia
[końcowa część powyższej wypowiedzi została zagłuszona równoczesną wypowiedzią do mikrofonu]

WITOLD CHOCHOLAK: (?)

Trzymać się tego, co ministerstwo zaproponowało. Dwadzieścia cztery metry – to, co ministerstwo powiedziało. Ja, chociaż jestem zamordystą, kategorycznie uważam, że rozmiary jednostek nie mają żadnego znaczenia. Należy...

GŁOS Z SALI:

Ile stopni morskich byś miał?

WITOLD CHOCHOLAK:

Byłby jeden stopień śródlądowy. Stąd też miałem taki rygor, który wam się nie podobał, że...
Pozwólcie powiedzieć.

[Słyszalny gwar rozmów z sali].

WITOLD CHOCHOLAK:

Pozwólcie powiedzieć.

PIOTR KUDELSKI:

Przepraszam, właśnie

WITOLD CHOCHOLAK:

Proponuję, żeby był stopień śródlądowy – „żeglarz”. I tu się wam narażam, ale uważam, że nie powinien mieć uprawnień na morze, ale to jest mój prywatny pogląd. Rozumiem. Następnie, stopień morski nazywający się „sternik jachtowy” – wymagania bez zmian – takie, jak na sternika jachtowego. I następnie stopień – jeżeli już mają być trzy – „kapitan jachtowy” z wymaganiami tymi, co były na kapitana jachtowego, plus morsa, bo to się w tym momencie łączy.

GŁOSY Z SALI:

Ale to jest cofnięcie się,...

WITOLD CHOCHOLAK: (?)

Czemu?

GŁOSY Z SALI:

... dlatego, że żeglarz nie ma wyjścia na zatokę.

WITOLD CHOCHOLAK:

Dobra, to o „żeglarzu” możemy się pokłócić, ale skoro już dyskutujemy o morsie, mam wrażenie, że prawie wszyscy na tej sali się zgodzą – połączmy morsa z kapitanem. Mimo, że jest to najtrudniejszy temat, załatwimy go błyskawicznie.

[Tutaj słyszalny gwar rozmów z sali.]

Mam takie demagogiczne (sic!) zachowanie.

GŁOS Z SALI:

Tylko nie nazywaj drugiego stopnia sternikiem jachtowym, bo żyjemy w miejscu, gdzie mamy Kartę Bezpieczeństwa z wpisanymi nazwami stopni.

WITOLD CHOCHOLAK:

Dobrze. Nazewnictwo za chwilę.

[Tutaj słyszalny gwar rozmów z sali.]

Panowie, mam propozycję – kto jest przeciwny z tego grona tutaj kompetentnego przecież, aby właśnie pójść tą drogą? Żeby połączyć stopień trzeci z czwartym.

[Tutaj gwar rozmów z sali.]

NN mężczyzna:

Nie, nie dlatego, że ja jestem przeciwny, tylko chciałem jeszcze może sprecyzować.

PIOTR KUDELSKI:

Przepraszam, to ja tu jestem moderatorem.

[Gwar w sali narasta.]

Przepraszam, przepraszam, na jaki temat będziemy się kłócić, to ja będę decydował. Rozumiem, że to będzie baza do dalszej rozmowy. Naprawdę, panowie uporządkujmy jakiś, bo jeśli każdy zgłosi swoją propozycję, to nie zbliżymy się w żaden sposób, w żaden sposób nie dojdziemy do jakiegoś konsensusu. Ja tylko oddam głos mojemu koledze, który chce odnieść się do tego od strony formalnej i zaraz będziecie mogli Państwo zabrać głos.

PAWEŁ MATEJ:

Chciałem tylko doprecyzować szczegóły tej propozycji. Rozumiem, że chodzi o uprawnienia na tym poziomie, który proponujemy w tej chwili dla jachtowego sternika morskiego przy zachowaniu tych samych wymagań.

GŁOS Z SALI:

Nie zrozumiałem do końca tego sformułowania.

WITOLD CHOCHOLAK:

Nie wiem czy dobrze się wyraziłem. Po prostu chodzi o nazewnictwo. Ja stopień drugi, dla uproszczenia, żeby się nie myliło, w dalszym ciągu nazywam „sternikiem jachtowym”, chociaż to jest sporne.

GŁOS Z SALI:

Ale to jest kwestia zmiany tylko nazwy stopnia.

CEZARY GRZANKA:

Dobrze, ja proponuję tak, obojętne jak się będzie nazywał. Nazywajmy: „pierwszy”, „drugi”, „trzeci stopień”. Drugi stopień – jakie wymagania?

WITOLD CHOCHOLAK:

Dobrze. Drugi, propozycje, wymagania. W trzecim już mówiłem. Szesnaście lat, dwieście godzin stażu minimum w dwóch rejsach.

CEZARY GRZANKA:

Po wodach morskich.

WITOLD CHOCHOLAK:

Po wodach morskich. Zdanie egzaminu.

GŁOS Z SALI:

Uprawnienia.

WITOLD CHOCHOLAK:

Uprawnienia: prowadzenie jachtów żaglowych do dwudziestu czterech metrów długości kadłuba. Czyli to, co Panowie zaproponowali na drugi stopień.

GŁOS Z SALI:

Strefa jaka?

WITOLD CHOCHOLAK:

Strefa jest dyskusyjna. Mi się wydaje, że przez grzeczność można by dać na przykład te dwieście mil od portu schronienia, czy od brzegu, ale to już bez znaczenia.

[Tutaj gwar rozmów z sali.]

Albo zachować morze zamknięte i nie będzie takiego bałaganu.

[Gwar rozmów z sali narasta.]

To rzeczywiście jest jakieś wyjście, to ma sens – zachować to, co było na sterniku lub zamienić na dwieście, żeby już nie bawić się w jakieś tam Korsyki, Sardynie. I propozycja trzeciego stopnia. Nazwa: „kapitan jachtowy” – zachowanie. Wymagania stażowe: sumaryczne, tzn. tysiąc dwieście godzin, w tym czterysta samodzielnych, w tym dwieście na pływach. Co tam jeszcze było do tej pory? Chyba wszystko wymieniłem.

CEZARY GRZANKA:

Wymagania stażowe takie jak wcześniej do „kapitana”.

WITOLD CHOCHOLAK:

Uwaga, punkt dyskusyjny tylko. Ja osobiście uważam, że powinien być egzamin na ten stopień. Tu można dyskutować. I uprawnienia bez ograniczeń.

[Tutaj niezrozumiała wypowiedź z sali.]

CEZARY GRZANKA:

De facto to niewiele się tu zmienia, bo to jest kwestia umowna, które stopnie skonsolidujemy. Natomiast wymagania, to tylko wydłużył Pan wymagania stażowe na „kapitana”.

WITOLD CHOCHOLAK:

Można tak powiedzieć. Ale trzymałbym się, żeby przy drugim stopniu we wszystkim kopiować, albo prawie wszystkim kopiować rozwiązania byłego stopnia drugiego, czyli „sternika jachtowego”. Włącznie z tym, że sugeruję... Ja tutaj mówię jako właściciel firmy komercyjnej. Panowie, starajmy się jak najmniej zmieniać w nazewnictwie. Czyli dlatego konsekwentnie mówię: „żeglarz jachtowy” – pierwszy stopień, „sternik jachtowy” – drugi stopień, bo naród się nauczył, że tak wygląda ten stopień morski, no i „kapitan”.

CEZARY GRZANKA:

Ja zapytam tylko jedno konkretne pytanie do Państwa, czy ta propozycja zaproponowana przez Pana jest dla wszystkich zrozumiała – tak?

GŁOS Z SALI:

Tak.

CEZARY GRZANKA:

I proszę o konkretne odniesienie się do wyjaśnień.

NN mężczyzna:

Chciałbym się upewnić.

[Tutaj słyszalny gwar głosów z sali.]

CEZARY GRZANKA:

A ja z kolei z uporem maniaka apeluję o to, żebyśmy próbowali znaleźć jakąś rozmowę, taką żeby no... Nie rozbijajmy się na te wątki poboczne i nieistotne.

NN mężczyzna:

To może tą płaszczyznę.

CEZARY GRZANKA:

Proszę.

RAFAŁ KRAUSE:

Jako uzupełnienie. Zgadzam się z Witkiem. Uzupełnienie tylko następujące: ponieważ nie można cofać raz nadanych uprawnień, i mówimy o spójności starych z nowymi patentami, żeby nie było problemu – tak? To w tym momencie nie możemy odebrać żeglarzom tych dwóch mil od brzegu.

GŁOS Z SALI:

Ujmę tak, moim zdaniem możemy, ale to już nie ważne.

RAFAŁ KRAUSE:

Dobrze, czyli jeżeli przyjmujemy, że żeglarze szesnastoletni mają te dwie mile jednak – nie można im tego odebrać. Sternicy jachtowi mają te morza zamknięte, dwadzieścia cztery i to o czym mówiłeś. Tak, plus dwieście. „Sternicy morscy” połączeni są z „kapitanami”, mają staż – tak? Tudzież wymagany niższy stopień, ale bez egzaminu. Bo ja przecież tutaj tłumaczyłem dlaczego ten egzamin jest niewskazany, niepożądany i niezgodny z założeniami Ministerstwa.

NN mężczyzna:

Tylko jedno małe uzupełnienie. Bo Państwo o „żeglarzu”, teraz mówicie o dwóch milach, a wcześniej mówiliście, żeby całe wody wewnętrzne były.

GŁOS Z SALI:

Ale to jest kompromis. Próbujemy wypracować.

[Tutaj brak ciągłości zapisu.]

NN mężczyzna:

Przepraszam, czy ten kompromis oznacza osiem i pół metra?

[W tym momencie słyszalnych jest wiele równoczesnych wypowiedzi z sali.]

NN mężczyzna:

Litości.

CEZARY GRZANKA:

Ustawodawca przesunął tą granicę. W dwa tysiące ósmym roku. Trzeba mieć to na uwadze. Z pięciu do siedmiu i pół Ustawodawca przesunął granicę, a osiem i pół pozostało cały czas. I teraz jesteśmy konsekwentni za Ustawodawcą.

[Tutaj słyszalny jest gwar rozmów z sali.]

WITOLD CHOCHOLAK: (?)

To Panowie przekonujecie już przedstawicieli Ministerstwa. No, bo jeżeli ja uważam, że nie powinno być morza, to dla mnie dyskusja pomiędzy osiem i pół, a dwanaście nie ma sensu. To już jest dyskusja między wami.

PIOTR KUDELSKI:

Przepraszam. Przede wszystkim dla uporządkowania chciałem jeszcze jedno zdanie – ostatecznie o brzmieniu rozporządzenia będą decydowali decydenci, czyli Pani Minister. Natomiast ja rozumiem, że ta rozmowa się toczy w tym kierunku, żebyśmy my jako Państwa partner – strona rządowa – żebyśmy uzyskali w miarę spójne stanowisko, na ile się uda, strony społecznej. Tak że takie rzeczy w Państwa mniemaniu byłoby w porządku. Proszę tylko o konkretne wypowiedzi do tego, o czym rozmawiamy.

JANUSZ PEŁKA:

Prezes Dolnośląskiego Stowarzyszenia Rozwoju Żeglarstwa. Zgadzam się tu z Witkiem, dlatego że połączenie tych dwóch ostatnich stopni załatwia wiele spraw. Mianowicie, jest spora grupa, o czym pisaliśmy w naszym projekcie, spora grupa sterników morskich tzw. „starych” po CKE, czyli po Centralnej Komisji Egzaminacyjnej, którzy mają staże, doświadczenie, zdany egzamin – ten właśnie, o którym kolega mówił, czyli częstkowe, „rozbójnik” itd. Jak najbardziej zasadne jest połączenie tych dwóch ostatnich stopni. Dziękuję.

PIOTR KUDELSKI:

Dziękuję za ten głos, proszę bardzo.

MARCIN WASIK:

Akademia Kuśnierewicza, Marcin Wasik. Wydaje mi się, że mamy już pełną jasność jeśli chodzi o uprawnienia przede wszystkim morskie. Pozostaje problem tego „żeglarza”. Dlaczego my się upieramy przy braku jakichkolwiek uprawnień na morze. Po prostu my szkolimy na śródlądziu i większość ludzi pływa na śródlądziu. Wy szkolicie na morzu, czy na zatoce, macie taki pomysł. Nie wiem czy te dwie mile to jest dobre rozwiązanie.

GŁOSY Z SALI:

Ono jest już.

MARCIN WĄSIK:

Tak, ale chodzi mi o rozszerzanie tego. Teraz kwestia jest jakie będą wymagania egzaminacyjne i co my na śródlądziu musimy tych ludzi nauczyć o morzu. To jest problem.

GŁOS Z SALI:

No to szkoła dzienna...

[Brak ciągłości zapisu.]

WITOLD CHOCHOLAK:

Żeby wyjaśnić; Panowie, uczciwie powiedzmy – my jako firmy szkoleniowe wypuszczaliśmy tych żeglarzy jachtowych, którzy mogli prowadzić łódki do ośmiu i pół metra, wydając im zaświadczenia niezgodne z prawdą. Twierdziliśmy, że ich przygotowaliśmy do pływania po

morzu – to była nieprawda. Dlatego ja o to tak walczę, niech będzie wolność, niech będzie swoboda, ale niech te dokumenty potwierdzają stan faktyczny. Dla mnie facet, który odbył godzinne szkolenie z tzw. dwóch mil, nie ma pojęcia o morzu. I to jest jedyny problem.

[Tutaj gwar rozmów z sali.]

PIOTR KUDELSKI:

OK. Przepraszam. Proszę o uspokojenie emocji. Ja mam tylko jedną prośbę, bo musicie Państwo pamiętać o kwestii takiej, że ustawa przesądza o zachowaniu uprawnień, tak więc żeby też nie było tak, że przy Państwa propozycjach, no one muszą być realne. No, bo nie może być tak, że przykładowo przy tym pierwszym stopniu, uprawnienia zostaną ograniczone i wtedy nie bardzo będzie wiadomo jak przełożyć te stare uprawnienia na nowe – tak?

[Tutaj gwar głosów z sali.]

PIOTR KUDELSKI:

Proszę o spokój. Może tak, jeśli ktoś już się zgadza z tą propozycją, to lepiej nie zgłaszać się. OK. Proszę.

PAWEŁ SZABELEWSKI:

Odnosnie żeglarza jachtowego. Wszyscy narzekamy na tłok na Mazurach, na zatłoczenie w portach, na jeziorach. Natomiast Zalew Wiślany pustoszeje. Jeżeli damy żeglarzowi uprawnienia... Znam wielu żeglarzy, moich znajomych, którzy uciekają z Mazur właśnie na Zalew Wiślany. Robią to nieformalnie. Natomiast damy żeglarzowi uprawnienia do morskich wód wewnętrznych, a takim jest Zalew Wiślany, jest duża szansa, że ożywimy ten akwen, a jednocześnie zmniejszymy zatłoczenie na pękających w szwach Mazurach. Dlatego ja bym mimo wszystko proponował rozszerzenie uprawnień żeglarza jachtowego do morskich wód wewnętrznych, plus te dwie mile niech sobie zostaną.

[Tutaj gwar rozmów z sali.]

W porze dziennej niech będzie.

Morskie wody wewnętrzne w porze dziennej .

Tak, tak, tak.

PIOTR KUDELSKI:

Te kwestie proponuję Panowie żebyście... Będziecie się przekonywać później. Natomiast teraz proponuję, żeby wszyscy, którzy są w tym zakresie zabrać głos... Proszę pana.

ROMAN WINKLER:

Chciałbym powiedzieć, że dobrze by było, gdyby zakres wymagań odpowiadał zakresowi uprawnień. Takim najprostszym, o którym tutaj mówimy to jest właśnie taki, że są wody wewnętrzne, morza zamknięte i oceany. Czyli wtedy na morza duże, na najwyższy stopień, nie musimy dać pływów, bo tam się nie pływa. Powiedzmy, ten stopień.

GŁOS Z SALI:

Trzy stopnie i tyle.

ROMAN WINKLER:

I to by było najprostsze. Ja rozumiem, że dotychczas były to mieszane stopnie, że powiedzmy, „żeglarz” miał te dwie mile, że „sternik jachtowy” miał dwadzieścia mil od brzegu gdzieś tam też, ale... No, nie ma prostszego systemu stopni. Niech tamci sobie zostawią swoje uprawnienia i sobie pływają, natomiast dla nowych ludzi byłoby śródlądzie, czyli nie muszą się uczyć nic o morzu, żadnej locji morskiej, żadnych bojek, niczego. Morza zamknięte – czyli znowu nie muszą nic wiedzieć o pływach, nie muszą kombinować nad jakimiś tam innymi rzeczami.

[Tutaj słyszalny gwar głosów z sali.]

A tych mórz zamkniętych trochę jest, bo mamy i Śródziemne, i tak...

PIOTR KUDELSKI:

Dobra, dziękuję. Zrozumieliśmy stanowisko.

[Tutaj szereg równoczesnych wypowiedzi kilku niezidentyfikowanych mężczyzn.]

ROMAN WINKLER:

I trzeci stopień byłby Wtedy wszystkie trzy musiałyby mieć egzaminy.

NN mężczyzna:

Czy ja mogę jedno słowo?

PIOTR KUDELSKI:

Ja uczciwie Państwu też mówię, że my będziemy musieli też uwzględnić tą zasadę z ustawy, kwestię przełożenia uprawnień, które ktoś nabył wcześniej.

NN mężczyzna:

Ale Panie Dyrektorze, jedno słowo jeśli Pan pozwoli.

PIOTR KUDELSKI:

Na razie nie pozwolę, bo tam z tyłu... Proszę, pan na końcu sali, tak. Proszę.

ANDRZEJ SZKLARSKI:

Jeszcze chciałbym wrócić do patentu „kapitan” i drugiego i trzeciego. Szanowni Państwo, zdajecie sobie sprawę z tego, że w projekcie rozporządzenia nie funkcjonuje definicja „rejs morski”. W związku z tym należy taką definicję stworzyć. W chwili obecnej staż można wypływać w porcie. Te tysiąc dwieście godzin mogą spokojnie wypływać stojąc w porcie. Jeżeli ta definicja nie będzie u...

PIOTR KUDELSKI:

OK. Rozumiem. Dotychczas, rozumiem, że też to nie było zdefiniowane – tak?

GŁOS Z SALI:

Było.

ANDRZEJ SZKLARSKI:

Była. I ona musi być.

PIOTR KUDELSKI:

Na poziomie tam tego – tak?

ANDRZEJ SZKLARSKI:

I jeszcze taka uwaga. Dotychczasowa opinia powodowała, że jak ktoś opłynął świat dookoła, bez zawijania do portów, to nie miał stażu. To również trzeba wziąć pod uwagę, żeby ta definicja była tworzona w sposób rozsądny.

PIOTR KUDELSKI:

OK. Odnotowaliśmy to. Weźmiemy pod uwagę.

ROMAN WINKLER:

Jeszcze jedno, jeszcze jeden argument dla wód wewnętrznych, dla „żeglarza”. Chciałem przypomnieć Państwu, a przede wszystkim Panom Dyrektorom, że w latach pięćdziesiątych Mazury zostały znakomicie ożywione gospodarczo dzięki odpuszczeniu, braku rozporządzeń przez dłuższy czas. No tak było. Dzięki temu na Mazurach pojawiła się taka ogromna ilość jachtów, co za sobą pociągnęło ogromne ożywienie gospodarcze tamtych rejonów. To, co kolega siedzący za mną mówił, jest to święta prawda. Jeżeli pozwolimy żeglarzom pozwolimy wejść na Zalew Wiślany, który przepraszam, zdycha z głodu, to ożywiemy gospodarczo tamten rejon bardzo. To w ciągu roku, dwóch, trzech tam się okaże, że pływa bardzo dużo osób. Mazury się rozluźnią, bo bardzo wiele osób chciałoby zażyć tej większej wody i mi się wydaje, że to jest krok w dobrym kierunku.

[Tutaj słyszalny gwar rozmów z sali.]

PIOTR KUDELSKI:

Przepraszam, można?

WITOLD CHOCHOLAK:

Dwie, trzy tony – można było to złapać w ręce – prawda? Łódka dwunastometrowa to już jest tak od dziewięciu do dwunastu ton. Nie ukrywam, że mam duże wątpliwości, czy mój kursant po kursie na żeglarza jest osobą właściwą do prowadzenia jednostki aż tak dużej. Czy tutaj Panowie nie rozważali jednak...

GŁOS Z SALI:

Od razu pójdzie na takie

WITOLD CHOCHOLAK:

Różne rzeczy się zdarzają. Ludzie oczywiście nie są samobójcami. To, co mówił Włodek... Nie są, ale też ludzi, którzy mają dużą skłonność do szaleństwa widziałem. Zostawmy decyzję armatorom – prawda?

MARIUSZ GRZYWA:

O, dokładnie. Witek, przecież te jachty nie spadają z nieba. One mają właścicieli, więc albo są to prywatne jachty i ktoś za to bierze odpowiedzialność, że tego człowieka tam sadza, albo te jachty są czarterowe i tym bardziej ktoś bierze odpowiedzialność. Nie ma nigdzie... Jesteś czarterobio... Masz jachty i czarterujesz. Nie musisz, jeżeli masz wątpliwości co do umiejętności osoby, nie masz obowiązku wyczarterowania tego jachtu.

WITOLD CHOCHOLAK:

Gdybym nie widział sześć lat temu takiego artykułu w Internecie, gdy ktoś się chwalił, że po dwugodzinnym szkoleniu wyszkolił człowieka na zatokę i go puścił, to ktoś strasznie robił.

MARIUSZ GRZYWA:

Jeżeli nawet Witek, to są jednostkowe przypadki. Jednostkowe. Jeden, dwa, trzy. Mi się wydaje, że tu wyczerpaliśmy temat.

PIOTR KUDELSKI:

Dobrze, dziękuję Panowie. Czy ktoś jeszcze chciałby w tym wątku odnieść się do tego? Rozumiem, że teraz...

ANDRZEJ GRZEBIEŃ: (?)

Ja jeszcze chciałem wrócić do tego drugiego stopnia. Pan zaproponował tu dwadzieścia cztery metry. Chcę powiedzieć, że „sternik jachtowy” miał dwanaście metrów i teraz zwiększamy tu aż o sto procent zakres uprawnień. I do tego miał ograniczenie do mórz zamkniętych i dwudziestu mil morskich, a dajemy mu na całe morze. Jest to bardzo radykalny wzrost uprawnień.

NN mężczyzna:

Panie Dyrektorze

MARIUSZ GŁÓWKA:

Jeżeli można. Mieliśmy nie nazywać tych stopni. Więc wcale, wcale...

CEZARY GRZANKA:

Znaczy tak, ja nie mówię o nazewnictwie. Mówię w tej chwili o konsolidacji poszczególnych poziomów.

MARIUSZ GŁÓWKA:

Tak jest. Do tej pory...

CEZARY GRZANKA:

Zostawiamy drugi stary, a konsolidujemy drugi i czwarty.

MARIUSZ GŁÓWKA:

Nazwijmy go „jachtowy sternik morski” i umówmy się, że tak będzie. I niech będzie miał takie uprawnienia – czyli dwadzieścia cztery metry długości jachtu, morza zamknięte i dwieście mil do portu schronienia na morzach otwartych. Jak go nazwiemy, to jest sprawa drugorzędna.

CEZARY GRZANKA:

Nie, nie chodzi mi o nazywanie, tylko czy tak radykalny skok z uprawnieniami...

MARIUSZ GŁÓWKA:

Ale była taka propozycja przecież idąca dalej nawet. Dlatego, że było dwadzieścia cztery metry dla jachtowego sternika morskiego. Była propozycja, czyli dla drugiego stopnia. Niech to będzie drugi stopień. Dla drugiego stopnia...

CEZARY GRZANKA:

Ale konsolidujemy drugi z trzecim.

MARIUSZ GŁÓWKA:

Sekundę, dla drugiego stopnia była taka propozycja – nieograniczony pod względem akwenu, dwadzieścia cztery metry – prawda? Taka była propozycja.

NN mężczyzna:

Tak.

MARIUSZ GŁÓWKA:

W tej chwili drugi stopień ma ograniczenia, bo jest ograniczony co do akwenu.

CEZARY GRZANKA:

Jest dwanaście metrów, plus...

NN mężczyzna 1:

Nie, dwadzieścia cztery metry.

CEZARY GRZANKA: (?)

A tam.

NN mężczyzna 1:

Natomiast ograniczamy go co do akwenu – morza zamknięte, plus dwieście mil. A trzeci stopień... Wszystko. Bardzo proszę, chciałem ustalić...

PIOTR KUDELSKI:

Przepraszam, nie.

CEZARY GRZANKA:

Zmieniamy zakres pływania.

PIOTR KUDELSKI:

To ja tu udzielam głosu. OK.

NN mężczyzna:

Chciałbym uzasadnić...

PIOTR KUDELSKI:

Pan prosił o głos – tak?

SŁAWOMIR KULCZAK:

Sławomir Kulczak z Tsunami. Chciałem zwrócić uwagę, że jeżeli dokonujemy konsolidacji trzeciego i czwartego stopnia morskiego i kapitana, to ja bym jednak wnioskował za pozostawieniem sternikowi jachtowemu uprawnień na tym poziomie, co były do tej pory – od dwa tysiące szóstego roku, a dopiero na tym trzecim stopniu wprowadzić dwadzieścia cztery metry i nieograniczony rejon żeglugi. I to jest...

GŁOSY Z SALI:

Po co?

Ale to postępu nie ma.

WITOLD CHOCHOLAK:

Panie Dyrektorze, chciałbym prosić o możliwość uzasadnienia projektu.

SŁAWOMIR KULCZAK:

Dajemy ludziom uprawnienia na jachty, na których faktycznie pływali, na których umieją pływać, a nie na dwudziesto cztero metrowe jachty, które...

[Tutaj gwar rozmów z sali].

WITOLD CHOCHOLAK:

Panowie, chciałbym się odwołać tym razem ja do uprawnień zagranicznych. Przepraszam, o ile generalnie mogę uchodzić za ten beton, to...

PIOTR KUDELSKI:

Przepraszam. Przede wszystkim proszę jednak uszanować jakiś porządek, który tu próbuję utrzymać. Udzielę Panu głosu, natomiast proszę się przedstawić znowu, bo to będzie później w tym zapisie i żeby to dało się odkodować. Ale też proszę konkretnie, bo nie poruszamy żadnych innych zagadnień – tak? Chociażby tych kwestii licencji, które też budzą wątpliwości.

WITOLD CHOCHOLAK:

„Academia Nautica”. Chciałbym podkreślić jedną rzecz. Tu się ja odwołam do rozwiązań spotykanych w wielu krajach. W większości państw nie ma gradacji wielkości jednostek. Jest tylko ta granica – dwadzieścia cztery metry – przewidziana Konwencją Londyńską dla

jednostek rekreacyjnych. Wadą dotychczasowego systemu polskiego było to, że mieliśmy strasznie wiele granic wielkości jednostek. W polskim prawie znalazłem kilkanaście pozycji. Jeżeli już wyszkolimy kogoś na stopień drugi, to on dostanie od czarterodawcy łódkę, albo jej nie dostanie. Czy czarterodawca da mu łódkę dwunastometrową, czy szesnasto, czy dwudziesto cztero metrową, to już jest odpowiedzialność, moim zdaniem, czarterodawcy. I akwen będzie tak ten sam, w związku z czym wiedza, umiejętności będą potrzebne te same. Stąd też sugerowałbym, żeby już w tym nowym rozwiązaniu zrezygnować za wszelką cenę z gradacji wielkości łodzi – po prostu dwadzieścia cztery metry na morzu.

PIOTR KUDELSKI:

Dziękuję Panu bardzo. Pan na końcu sali.

PIOTR NOWACKI:

HKW „Dal”. Chciałbym powiedzieć tyle, podsumować. W projekcie z początku grudnia, w projekcie rozporządzenia, proponowane uprawnienia drugiego stopnia są szersze niż to, do czego tutaj w tej chwili dochodzimy. Wydaje mi się, że propozycja Pana Chocholska, po korektach dotyczących zakresu akwenu oraz wymogi stażowe i zakres uprawnień dla kapitana, są jak najbardziej słuszne, dlatego że na poziomie pierwszego stopnia morskiego dostosowujemy akwenum kwestię dostępu do tego akwenu do stażu, jaki mamy na ten pierwszy stopień. Natomiast tam, gdzie już mamy brak ograniczenia akwenu, gdzie możemy spotykać się z bardzo silnym wiatrem, powinniśmy coś wiedzieć na temat huraganów – tam wymagana jest trochę większa, dłuższa praktyka. Wydaje mi się, że to jest bardzo słuszny kierunek. Na tym bym poprzestał tą dyskusję.

PIOTR KUDELSKI:

Może to Państwa zmotywuje. Założmy, że będziemy do godziny dwudziestej rozmawiać. Została nam godzina, dziesięć. Ja proszę Panów, żebyśmy naprawdę... Ktoś jeszcze chce zabrać głos? Proszę krótko – dobrze? Proszę.

MARCIN WĄSIK:

„Akademia Kusznierewicza”. Jeśli chodzi o zakres uprawnień, to chyba doszliśmy do konsensusu. Zostaje przy stopniach żeglarskich kwestia nazewnictwa. Co jest ważne, o ile pierwszy i trzeci stopień to nie ma problemów, z drugim jest problem. Ja uważam, że powinniśmy zostawić nazewnictwo: „sternik jachtowy” z tego tytułu, że jeśli nadamy mu

uprawnienia jachtowego sternika morskiego, bardzo będzie się mieszać z obecnymi, tymi wydanymi do tej pory w nazewnictwie i będzie bałagan.

GŁOS Z SALI:

Wpiszmy, nazwijmy „kapitan”.

MARCIN WĄSIK:

Dokładnie tak.

GŁOS Z SALI:

Żeglarz sternik

PIOTR KUDELSKI:

OK. Rozumiem, że ta formuła dotycząca nazewnictwa Państwa satysfakcjonuje – tak?

GŁOS Z SALI:

„Sternik jachtowy”.

Tak, tak.

„Sternik jachtowy”.

„Sternik jachtowy”, „żeglarz jachtowy”.

PIOTR KUDELSKI:

„Sternik jachtowy”, „żeglarz jachtowy”.

[Tutaj słyszalny gwar rozmów z sali.]

PIOTR KUDELSKI:

Proszę bardzo. Proszę o przedstawienie się.

MARIUSZ GŁÓWKA:

„Samoster”. Mamy w tym momencie różnicę pomiędzy drugim, a trzecim stopniem w postaci akwenu, natomiast nie mamy różnicy jeżeli chodzi o długość jachtu. Podobnie jest to rozwiązane w systemie brytyjskim. Bez względu na to, czy jest to day skipper – najmłodszy

stopień, czy old maste ocean – nie ma ograniczeń co do długości jachtu. Dla wszystkich stopni brytyjskich granicą jest dopiero dwadzieścia cztery metry. Dziękuję.

NN mężczyzna:

No, ale zostawiamy granicę dwadzieścia cztery metry przy drugim stopniu?

GŁOSY Z SALI:

Tak, tak, tak.

MARIUSZ GŁÓWKA:

To jest wyraz mojego poparcia dla tej granicy.

PIOTR KUDELSKI:

Dobra. Dziękujemy.

[W sali rozlegają się brawa.]

Ustalamy tutaj stanowisko strony społecznej. Będzie podstawa do tego, żeby kierownictwo resortu podejmowało rozstrzygnięcia. OK. Czyli tutaj ustaliliśmy, czy jeszcze Pan z tyłu sali chce zabrać głos i kończymy.

PIOTR NOWACKI:

Kwestia nazewnictwa. Ja jednak bym tutaj sugerował, żeby stopnie nazywać bardziej jednoznacznie, nawet jeżeli odejdziemy od nazewnictwa z dzisiaj. Żeglarzem jest każdy. Ja bym proponował „sternika śródlądowego”, co jest jednoznaczne, „sternika morskiego” i „kapitana”. Dziękuję.

PIOTR KUDELSKI:

OK. Dziękuję. Ten głos odnotowaliśmy. Tu jeszcze ostatni głos Pana z Polskiego Związku i ten wątek kończymy.

ROMAN WINKLER:

Jak rozumiem, pierwszy i trzeci stopień nie budzą żadnych kontrowersji, bo to jest śródlądzie, to jest wszystko. Problem jest – gdzie jest ten stopień środkowy. Żeby najmniej mieszać, ja bym proponował, żeby pozostał „sternik jachtowy” taki, jaki był.

[Tutaj słyszalny gwar rozmów z sali.]

Ale taki, jaki był. Z tymi samymi uprawnieniami. Przecież wymagania zostały te wszystkie, które były na niego.

RAFAŁ KRAUSE:

Ale zawsze na zmianie rozporządzenia żeglarze zyskiwali, nigdy nie tracili.

ROMAN WINKLER:

Ale ja nikomu nie chcę nic zabierać.

PIOTR KUDELSKI:

OK. Dziękuję. Odnotowany jest pana...

ROMAN WINKLER:

Po prostu uważam, że najprostszym rozwiązaniem jest utrzymanie tego stopnia, jak było.

PIOTR KUDELSKI:

OK. Rozumiem. Odnotowany został ten głos. Rozumiem, że i tak zdecydowana większość z Państwa uznała, że ta kwestia, co do tej propozycji się zgodziliście – tak? W porządku. Dobra, ostatni głos do tego wątku i przechodzimy do kwestii motorowodniaków.

ANDRZEJ GRZEBIEŃ:

Jeszcze kwestia staży, bo tu zgodziliśmy się co do godzin. Uważamy, że na „kapitana” liczą się godziny stażu przede wszystkim na morzu. Była propozycja w piśmie, żeby uwzględniać jachty mniejsze. Podano przykład rejsu dookoła świata mantrami. I te rejsy nie byłyby ówczesnym sternikom morskim zaliczone do stażu kapitańskiego, a dla wielu żeglarzy byłoby to powodem do dumy żeglarskiej.

PIOTR KUDELSKI:

OK. Rozumiem, że ta kwestia, o której Pan mówił, to jest to, co wcześniej Pan z tyłu sali poruszał – kwestię zdefiniowania rejsu morskiego.

ANDRZEJ GRZEBIEŃ:

Nie, nie tylko. Wielkości jachtu. Czasami trzymamy się tego, że do stażu liczy się jacht dziesięć metrów, niższy nie. Natomiast że ktoś miesiąc żeglował po trudnych wodach na jachcie osiem i pół metra, to mu się do stażu nie liczy. Proponowałbym te granice obniżyć, bo wiele osób pływało latami na jachtach mniejszych i ten staż im się nie liczy.

PIOTR KUDELSKI:

Rozumiem tą uwagę. Głos odnotowany.

WŁODZIMIERZ RING:

Chciałem się upewnić, bo jeżeli ma być staż na drugim stopniu, no to w takim razie on musi mieć wcześniej „żeglarza”, żeby móc ten staż wyrobić, a o tym Państwo nie mówiliście.

GŁOSY Z SALI:

Nie, nie, nie.

WITOLD CHOCHOLAK:

To jest rzeczywiście ciekawy temat do dyskusji. Od razu powiem jaka jest wątpliwość. Jak wiadomo, dotychczasowe przepisy pozwalały na robienie sternika jachtowego osobom z pominięciem żeglarza.

PIOTR KUDELSKI:

Znowu apeluję, żeby był jakiś porządek. Pozwólcie Panowie, że ja swoją rolę będę odgrywał. Udzielę znowu Panu głosu, ale proszę się przedstawić, bo tego na stenogramie nie będzie widać – tak? Proszę, już Pan przyjmuje głos, w porządku. Proszę przedstawić się jeszcze raz i kontynuować – dobrze?

WITOLD CHOCHOLAK:

„Akademia Nautica”. Jak wiadomo problem jest w tym, czy będzie można robić drugi stopień nie mając pierwszego. Na pewno jest to wskazane dla osób, które będą uprawiały żeglarstwo tylko morskie, które nie chcą się ograniczać tylko do śródlądzia. Chyba nie ma też powodu, żeby to zmieniać jeszcze z jednego powodu. Po momencie, jeżeli zostanie przeforsowany

brak obowiązkowości szkoleń, to właściwie nie mamy podstaw do tego, żeby wymagać od żeglarsza. Po prostu egzaminu musiałby obejmować tylko podwójną wiedzę i to wszystko.

NN mężczyzna:

A jeszcze chciałem się tylko jedną rzecz...

WITOLD CHOCHOLAK:

Znaczący, staż na sternika i tak jest ten sam – dwieście godzin. Staż uzyskuje się nie prowadząc jacht, tylko będąc również członkiem załogi. W tym momencie nie ma żadnych przeciwwskazań. Mój syn ma w tej chwili siedem lat i ma już z dwieście godzin stażu.

NN mężczyzna:

Ja się chciałem tu jeszcze upewnić, a propos drugiego stopnia, czy to ma być dwieście mil na otwartych od brzegu, czy dwadzieścia, jak było poprzednio.

GŁOS Z SALI:

Dwieście.

NN mężczyzna:

Dwieście.

WITOLD CHOCHOLAK:

Proponuję powtórzyć sformułowanie z Ustawy o Bezpieczeństwie Morskim. Tak, jak tam jest podane. Tam są nowe granice ustalone rejonów żeglugi i jest jakiś rejon opisany jako dwieście od portu schronienia. Tak mi się wydaje przynajmniej.

PIOTR KUDELSKI:

Zamykając ten wątek, jeszcze Pan na końcu sali i przejdziemy do tej drabinki patentów motorowodnych.

PIOTR KOWALSKI:

Beskidzki Okręgowy Związek Żeglarski. Chciałem zasugerować powrót do tego, czy na stopień kapitana i to zarówno motorowodnego, jak i jachtowego nie powinno jednak być egzaminu. Zwróćmy uwagę na to, że praktycznie zdeprecjonowanie tych stopni, czyli sternika

morskiego i kapitana nastąpiło właśnie wtedy, kiedy te patenty były wydawane za staż. Wydaje mi się, że to nie jest dobre. To jest praktycznie ograniczenie systemu do dwóch stopni, a nie do trzech. Ponieważ jest później za staż wydawany patent, który stracił swoją wagę. Mam wrażenie, że w tej chwili byłaby okazja do tego, żeby jednak ten patent miał jakiś sens, zwłaszcza że zakres materiału pozwala na wydzielenie tego zakresu, który powinien być przypisany do tego trzeciego stopnia. Na przykład kwestia pływów, kwestia wymagania certyfikatów wydaje mi się, że takie rozwiązania miałyby sens i optuję za tym, żeby rozważyć egzaminy na ten najwyższy stopień.

PIOTR KUDELSKI:

OK. Rozumiem. Czyli Pana propozycja jest taka, żeby ten trzeci, według Państwa – strony społecznej, według tej propozycji, żeby był... Czyli Pana propozycja jest taka, żeby Państwa propozycja była – na trzecim stopniu też z egzaminem. Rozumiem, że to jest Pana zdanie – tak?

PIOTR KOWALSKI:

Tak, zgadza się. To jest moje zdanie, żeby

NN mężczyzna:

Można jedno słowo?

PIOTR KOWALSKI:

Nie wiem, czy motorowodniacy się doczekają swojej kolei, ale trudno. No, nie mamy... Ja już powiedziałem, że do godziny ósmej... Bo jak nie zakreślimy sobie czasu, to nie przyśpieszymy.

ROMAN WINKLER:

Panie Dyrektorze, jedno słowo uzasadnienia dla czego nie.

PIOTR KOWALSKI:

Dobrze.

ROMAN WINKLER:

Od czterech, czy pięciu lat nie ma obowiązkowych egzaminów na te stopnie i statystyka wypadkowości nie wskazuje na to, żeby była potrzeba wprowadzania obostrzeń i rygorystycznych uzyskiwań.

PIOTR KOWALSKI:

Ja rozumiem, że państwo też, wypowiadając się, macie na uwadze to, co było.

ROMAN WINKLER:

Tak, i ostatnie kilka lat nie ma żadnych wypadków, więc nie ma żadnych powodów zaostreń uzyskiwania tych stopni.

PIOTR KUDELSKI:

OK. Jasne, rozumiem. Proszę Pana tam na samym końcu i przechodzimy do motorowodniaków.

KRZYSZTOF PIWNICKI:

Jedna drobna uwaga – jeżeli drugi stopień jest do dwudziestu czterech metrów na wodach niepływowych, to kapitan tak naprawdę... W związku z tym, że w Polsce nie ma jachtu dwudziesto cztero metrowego, który może prowadzić na podstawie tych uprawnień, uzyskuje tylko możliwość pływania na pływach. Czy to nie jest trochę bez sensu?

GŁOS Z SALI:

Żaglowce są

KRZYSZTOF PIWNICKI:

No jak żaglowce? No gdzie, zlituj się. Przecież Andrzej przed chwileczką o tym mówił – w Polsce nie ma jachtu, który na ten patent, dwudziestu czterech metrów, możesz poprowadzić. Nie ma.

GŁOS Z SALI:

A Burchardt, przepraszam?

KRZYSZTOF PIWNICKI:

A można Burchardta prowadzić na patencie sportowym?

GŁOS Z SALI:

Oczywiście.

KRZYSZTOF PIWNICKI:

Będzie to jednostka komercyjna i nie będzie można tego robić. Tworzymy system, który u podstaw jest w jakiś sposób szwankujący. Nie zbudujemy w ten sposób zaufania nawet za granicą i tam takiego dwudziesto cztero metrowego jachtu też nam nikt nie da. Jeżeli kapitan ma tylko prawo wejścia na wody pływowe, to po co tworzyć stopień tylko dla tego, żeby robił te pływy. My z założenia błędzimy, bo chcemy na siłę zrobić dwa, albo trzy tylko stopnie. Ja rozumiem liberalizację. Rozumiem to wszystko, ale zastanówcie się, no.

PIOTR KUDELSKI:

OK. Dziękuję za ten głos. Jeszcze raz podkreślam, to co teraz próbuję, to jest ta trzecia część, gdzie jest czas dla Państwa. Próbujemy, żebyście Państwo mogli wypracować stanowisko strony społecznej, które będziemy mogli przedstawić jako alternatywę do tego, co zostało wcześniej zaproponowane kierownictwu. Trudno nam będzie cokolwiek przedstawić w takim razie kierownictwu jak głosy się rozchodzą. No dobrze, jeszcze raz udzielę Państwu głosów, tylko zbliżamy się do tego, że skończymy wątek tej trzeciej części na tym jednym zagadnieniu. Rozumiem, że ono jest najważniejsze, ale to jest Państwa świadoma decyzja.

WITOLD CHOCHOLAK:

Krzysztof, ja chciałbym ci odpowiedzieć – to nie jest tak do końca. Po pierwsze zwróc uwagę, że sternik jachtowy nie był tylko na pływy, bo pływał też na wszystkich wodach świata dwadzieścia mil od brzegu i jakby wątek pływu tutaj nie istnieje. Jest inna ważna rzecz, a właściwie dwie rzeczy. Po pierwsze, jak na razie, polskie żaglowce muszą mieć jakąś załogę, a sięganie po załogi z uprawnieniami komercyjnymi ze statków handlowych jest niezwykle kosztowne. One muszą mieć jakichś kapitanów (w domyśle kapitanów jachtowych) oraz mechaników do obsługi maszyn. Ale jest drugi wątek nie mniej ważny. Potem będziemy tworzyli i dyskutowali, pewnie za jakiś czas, system szkolenia, w którym będą musieli być: przewodniczący komisji egzaminacyjnych, KWŻ'ci kursów. Patent kapitana jachtowego będzie również do tego potrzebny, co było do tej pory, że ktoś będzie musiał przewodniczyć tym komisjom, ktoś będzie musiał KWŻ'ować i do tej pory zasadą było, że osobami prowadzącymi te szkolenia, albo pełniącymi te funkcje, były osoby, które miały uprawnienia

odpowiednio wyższe od stopnia, na którym odbywało się szkolenie. Stąd też kapitan jachtowy, poza prestiżem, będzie miał znaczenie praktyczne dla żeglarstwa również na małych jednostkach. Dlatego wydaje mi się, że istnieje sens utrzymania tego stopnia. Oczywiście zgadzam się z tobą, że powinien być egzamin na ten stopień. Niemniej, na razie nie widać za bardzo klimatu ku takiemu rozwiązaniu.

KRZYSZTOF PIWNICKI:

Szkoła Żeglarstwa „Four Winds”. Ja po prostu tego nie mogę zrozumieć dlaczego w systemach zagranicznych może być kilka tych stopni. Mamy day skipper, mamy offshore, mamy inshore, i tak dalej.

GŁOS Z SALI:

Dobrowolne.

KRZYSZTOF PIWNICKI:

Dobrowolnych. Ale my naprawdę tworzymy też system szkolenia, też system gradacji, system umiejętności. To nie jest ważne, czy ten system będzie obowiązkowy, czy nieobowiązkowy, to nie ma znaczenia. On ma odzwierciedlać ludzkie umiejętności. Chcecie wpuścić człowieka na jednostkę do dwudziestu czterech metrów – w porządku, wpuszczajcie. To po co w takim razie tworzycie tego kapitana? Ja po prostu tego nie rozumiem. Dlaczego my się tak bardzo boimy tych kilku stopni, tych kilku gradacji. Większość ludzi, większość Polaków, którzy pływają, pływają w dzień. Pływają sobie gdzieś tam po Grecji i Chorwacji. Proszę, niech robią to tutaj. Niech to się nazywa jakiś tam day skipper. Niech ci, którzy chcą wychodzić dalej w morze – proszę bardzo – niech mają wyższy sobie stopień. Dzięki.

PIOTR KUDELSKI:

Dziękuję bardzo za ten głos. Rozumiem, że ten głos można odczytać jako propozycję, żeby nie zamykać się w formule trzech stopni. Może zostawić siatkę na przykład czterostopniową.

[Tutaj gwar rozmów z sali.]

Ja tylko chciałem zaznaczyć jedną kwestię – przed jakim trudnym my stoimy zadaniem, żeby uwzględnić wszystkie Państwa sprzeczne stanowiska. Proponuję skończyć ten... Mamy już Państwa stanowiska. Kolejne wypowiedzi bardziej nam gmatwiają tę sytuację, niż pomagają. Proponuję, żeby jednak przejść, z uwagi na czas...

[Tutaj niezrozumiała wypowiedź z sali.]

Ale to już jest naprawdę ostatni głos i przejdziemy do motorowodniaków, bo w ogóle tego tematu nie poruszymy. Proszę bardzo.

ROMAN WINKLER:

Tylko chciałem powiedzieć, że dlatego popieramy ten system trzystopniowy w tej nowej wersji, bo on stwarza jakąś gradację uprawnień i w związku z tym, ja tego na najniższy stopień nie muszę pytać z wiedzy na ten stopień najwyższy. Ale to powinno doprowadzić do tego, żeby każdy stopień miał swój egzamin. Bo jeśli ja odpuszczam na niższych stopniach tą wiedzę, którą wymagam od tego dużego, no to on potem jak zyskuje te nowe uprawnienia, to powinien mieć nowy egzamin na te nowe uprawnienia. Tak mi się wydaje. I że na tym polega cały urok tego nowego systemu, że to nie jest dwa stopnie górne, które są takie same, tylko że każdy jest inny. Że też od każdego wymagamy czego innego, a wtedy żądamy...

PIOTR KUDELSKI:

Dziękuję za ten głos.

[Tutaj słyszalny gwar rozmów z sali.]

MARIUSZ GRZYWA:

Nie ma uzasadnienia dla wprowadzania egzaminów na stopnie, które pięć, czy sześć lat nie miały egzaminów. Nie ma żadnego uzasadnienia statystyką wypadkowości.

PIOTR KUDELSKI:

Dziękuję za ten głos. My o tym pamiętamy, że przez kilka ostatnich lat te kwestie były w ten sposób uregulowane i jakoś brak egzaminów nie spowodował jakichś dramatycznych skutków – tak? Dziękuję za tą część, bo nie przejdziemy do kwestii... Teraz oddaję głos Panom z Polskiego Związku Motorowodnego. Mam nadzieję, że tutaj będzie krótsza dyskusja. Proszę bardzo.

PAWEŁ SZABELEWSKI:

Polski Związek Motorowodny. Ja może zacznę od tego, że my naprawdę jesteśmy inną dyscypliną. Każdy tu się chwalił dzieckiem, ja tak samo chciałem powiedzieć, tylko że mam syna cztery i pół roku i on prowadzi motorówkę. Ponieważ żaglówki w życiu by nie zrobił (z

tym?), a motorówkę tak. Międzynarodowa federacja UIM wprowadza rywalizację już od ósmego roku życia. Dlatego więc my stoimy na stanowisku, że my mamy... Przede wszystkim co nami kieruje to jest ta prędkość, te konie, te kilowaty. Dlatego więc proponujemy pierwszy patent, taki patent młodzieżowy. To jest patent sternika motorowodnego, który uprawnia do prowadzenia... Jeszcze przepraszam, wcześniej – dwa patenty śródlądowe, dwa morskie. To robi porządek w naszych sprawach motorowodnych. Więc pierwszy stopień uprawnia do silnika, do prowadzenia łodzi z silnikiem do sześćdziesięciu kilowatów. Tutaj jesteśmy w stanie ustąpić i pójść nawet wyżej – do siedemdziesięciu pięciu kilowatów z racji tego, że w innych różnych rozporządzeniach gdzieś to siedemdziesiąt pięć kilowatów się przewija. Więc żeby to usystematyzować i znormalizować to jesteśmy w stanie w tym kierunku pójść. Następne uprawnienie to jest „starszy sternik motorowodny”, który już uprawnia do prowadzenia łodzi bez żadnych ograniczeń na śródlądziu, tylko że on jest od osiemnastego roku życia i to daje nam możliwość, że nie tworzymy dodatkowego patentu dla skuterowców, tylko oni znajdują się tutaj. Tutaj, gdzie wszyscy, tak jak to jest traktowane w ustawie – skuter również jest motorówką. Bez oddzielnego pływania na skuterze na egzaminie. To pozwoli więc uporządkować dorabianie kolejnych patentów. Jedynie tutaj byśmy proponowali ten zapis, ponieważ tutaj jest wymagany staż.

PIOTR KUDELSKI:

Przepraszam, że Panu przerwę. Widzę, że sięga Pan do tych notatek. To są te materiały, które Państwo do nas przekazywaliście – tak? Ta argumentacja...

PAWEŁ SZABELEWSKI:

Tak, tak Tylko tutaj nie wszystkie tu się rzeczy... Więc niepełna argumentacja się znalazła w tym piśmie, no bo byśmy napisali sto stron.

PIOTR KUDELSKI:

Rozumiem, że Panowie też znacie to. To wszystko, w BIP'ie naszym zamieszczone. Do konkretów. Żeby Pan na te rzeczy, których nie poruszyliście, żeby się inne osoby mogły...

PAWEŁ SZABELEWSKI:

Dobrze. Tutaj ważne dla nas było przy tym „starszym sterniku”, z racji tego, że my jesteśmy jednak praktykami, jeśli chodzi o przerób tych papierów i widzimy, że przy tym „starszym sterniku” te staże są po prostu, niestety, ale trzeba to powiedzieć jasno, w dużym stopniu fikcją. O tym świadczą sprawy prokuratorskie, które się prowadzą, są pierwsze wyroki. To jest pewien problem. Dajemy możliwość przy tych zapisach, że ten staż zostanie, jeśli on musi być, ale lub (sic!) posiada stopień sternika motorowodnego. My mówimy o śródlądziu – tak? On ma mieć ten patent sternika motorowodnego i robi sobie potem starszego sternika i pływa w całości po śródlądziu. Następnie dwa patenty morskie. Tutaj mówimy o rozgraniczeniu do osiemnastu metrów i „kapitan” bez ograniczeń. Jeśli chodzi o patenty, są jakieś uwagi co do patentów? Bo licencje za chwilę, bo będzie dyskusja.

PIOTR KUDELSKI:

Ja Tylku udzielę tutaj głosu naszemu przedstawicielowi, bo pan Grzegorz chciał coś dopytać i zaraz Panom udzielę głosu, żebyście mogli się odnieść do tej propozycji Polskiego Związku – dobrze?

GRZEGORZ GRADKOWSKI:

Ministerstwo Sportu i Turystyki, Doradca Ministra. Chciałem się dopytać odnośnie skuterów. Czy jako osoba pełnoletnia mogę przystąpić do egzaminu według założenia Pana koncepcji? Do egzaminu, który będzie mnie upoważniał do prowadzenia skutera powyżej siedemdziesięciu pięciu KW.

PAWEŁ SZABELEWSKI:

Tutaj zaproponowaliśmy zapis taki, który mówi – jeżeli mam staż, to mogę od razu pójść na starszego sternika. Więc istnieje taka możliwość, że pełno... Tylko że pełnoletnia osoba, ma ochotę, nie chce robić, nie ma tego podstawowego stopnia, chce pływać tylko na skuterze, idzie na ten staż i idzie na patent „starszego sternika”. Jest to możliwe.

PIOTR KUDELSKI:

OK. Dobrze. Czyli rozumiem... Pan chce zabrać... Proszę bardzo.

PIOTR KUDELSKI:

Tak, mam tutaj uwagę, mocno się wtrączę. Prowadzę...

PIOTR KUDELSKI:

Proszę o przedstawienie się:

WITOLD CHOCHOLAK:

„Academia Nautica”. Prowadzimy bardzo dużo szkoleń motorowodnych i bym podtrzymał pewien wniosek przedmówcy, ale trochę w inny sposób. Po pierwsze bym sugerował, żeby pod żadnym pozorem nie równać systemu uprawnień żeglarskich z motorowodnym. To są inne jednostki. Podstawowa kwestia, bardzo ważna...

PIOTR KUDELSKI:

To odnotowaliśmy. Czyli popiera pan...

WITOLD CHOCHOLAK:

Tak, ale z tego idą konkretne... Ale nie, nie popieram. Nie popieram, bo mam inne te wnioski. Ale chciałbym zwrócić uwagę na jedną rzecz. Jachty motorowe nie pływają po pełnym morzu. Nie ma potrzeby robienia gradacji stopni morskich na pełnym morzu, ponieważ one i tak pływają w strefie przybrzeżnej, ograniczone zasięgiem paliwa. O ile rozumiem Przedmówcę, że chciałby zrobić dwa stopnie na śródlądziu, o tyle gradacja na morzu ileś stopni jest bezcelowa. To jest tylko formalność. Dlatego raczej sugeruję również przyjęcie trzech stopni i również połączenie „morskiego” z „kapitanem”, bo nie ma sensu ich rozdzielać, tak jak było poprzednio, tylko z innych motywów. Mówiąc o drugim stopniu, mówimy o stopniu śródlądowo-przybrzeżnym. Dawniej starszy sternik motorowodny, podkreślam, mógł prowadzić łódki dwudziesto cztero metrowe. Tak było do roku dwa tysiące piątego. Czyli krótko mówiąc, propozycję mam taką – jeżeli już trzy stopnie, to znowu połączyć te dwa wyższe.

PIOTR KUDELSKI:

OK. Rozumiem, to już uzgodniliśmy. Jak krótko, to krótko.

WITOLD CHOCHOLAK:

I w tym momencie rzeczywiście podnieść ten pierwszy stopień co najmniej do siedemdziesięciu pięciu KW, bo to jest taka pierwsza granica w polskim prawie często spotykana. To jest słuszna uwaga. I zwracam się z pytaniem do przedmówcy, bo nie

zrozumiałem za bardzo. Czy on w tym momencie na ten drugi stopień, nazwijmy go roboczo, że jest bez zmian – czyli „starszy sternik motorowodny”, wymagałby stażu dowolnego, czy też z wód morskich.

PIOTR KUDELSKI:

OK. Proszę o przybliżenie.

PAWEŁ SZABELEWSKI:

Jeśli chodzi o staż, to oczywiście jeżeli to jest uprawnienie śródlądowe, to staż śródlądowy.

NN mężczyzna:

No, to tak.

PAWEŁ SZABELEWSKI:

To jest jasność. Jeśli chodzi o utrzymanie dwóch morskich, no niestety ciężko mi się zgodzić chociażby z tego powodu, że musimy pamiętać, że coś trzeba zrobić z obecnymi starszymi sternikami i przypisanie im uprawnień na kapitańskie no to jest, myślę że daleko idąca zmiana, za daleko idąca zmiana. Nie wiem dlaczego tak się upieramy, kiedy tutaj właśnie obniżamy tego morskiego sternika do tych osiemnastu metrów. I nie zgodzę się z tym, że nie ma pływania. No, tutaj kolega, który pływa non-stop to niech się wypowie, no że tylko przy brzegu.

PIOTR KUDELSKI:

OK. Dziękuję bardzo za odniesienie się. Proszę bardzo.

FRANCISZEK HABER:

Jak wszyscy wiemy, tak samo jak w jachtingu żaglowym, tak samo w motorowym, jest w tej chwili naprawdę bum jeżeli chodzi o jachty różnych gabarytów. Nie będę się na Kulczyka powoływał i jego jacht, który stoi w Monte Carlo, ale takie jachty niedługo będą. Jest wiele takich jachtów, które mają od osiemnastu do dwudziestu i stąd ta nasza gradacja, że chcieliśmy utrzymać „morskiego”, żeby na wodach morskich mógł pływać na tych mniejszych jednostkach. Natomiast nie jest to prawdą, że takie wielkie jachty nie będą pływały dalej i stąd podtrzymujemy to, ponieważ jesteśmy, byliśmy zafocani jeżeli chodzi o motorówki, bo jeszcze piętnaście lat temu wiemy ile tych motorówek było w porównaniu z

jachtem żaglowym. Teraz zaczynamy być w czołówce – wystarczy pojechać na targi Hansa, czy do innych miejsc, gdzie naprawdę mamy sporo ciekawych jachtów motorowych. Dziękuję.

PIOTR KUDELSKI:

OK. Dziękuję bardzo. Proszę.

KRZYSZTOF KWAŚNIEWSKI:

Wielkopolski Klub Bałtycki. Jeżeli ten starszy sternik motorowodny ma zachować stary status, czyli ze stażem na śródlądziu...

GŁOS Z SALI:

No, nie starym. No, bo teraz miałby staż morski.

KRZYSZTOF KWAŚNIEWSKI:

Nie miał stażu morskiego, miał po wodach morskich lub śródlądowych napisane.

GŁOS Z SALI:

Tak.

KRZYSZTOF KWAŚNIEWSKI:

Czyli nie był wymagany staż morski. I teraz z tego wynika, że ten trzeci stopień ma być pierwszym stopniem morskim.

PAWEŁ SZABELEWSKI:

Przepraszam. My zaproponowaliśmy, żeby przepisanie tego na morskiego sternika, tego starszego sternika odbywało się po odbyciu stażu, tam bodajże, stu godzin. Na morzu, żeby nie było takiej sytuacji, że ktoś nie widział morza, a ma morskiego sternika.

KRZYSZTOF KWAŚNIEWSKI:

No i przepisaniu go bez egzaminu w tym momencie?

PAWEŁ SZABELEWSKI:

Tak, w tym momencie wystarczy staż, ponieważ egzamin miał z wiedzy morskiej. Jak najbardziej.

PAWEŁ SZABELEWSKI:

Aha, a po co te dwa stopnie motorowodne?

PAWEŁ SZABELEWSKI:

Wcześniej uzasadniałem to dokładnie.

KRZYSZTOF KWAŚNIEWSKI:

Dobra, dziękuję.

PIOTR KUDELSKI:

Dobrze. Dziękuję bardzo. Proszę bardzo.

HUBERT KORZENIOWSKI:

Szkoła Motorowodna „Akademia Marina”. Popieram w pełni stanowisko Polskiego Związku Motorowodnego. Natomiast cały czas nam się pętają te nieszczęsne skutery, bo ten problem do końca nie rozwiązuje skuterów. Stąd mam pytanie; czy nie można by przy stopniu podstawowym – czyli tym do siedemdziesięciu pięciu KW – podnieść granicy wieku do czternastu lat i napisać: „i skutery”? Bo w tym momencie nam giną te nieszczęsne skutery, znowu mamy sytuację, że sternik motorowodny

PIOTR KUDELSKI:

OK. Zrozumiał Pan tą propozycję – tak?

PAWEŁ SZABELEWSKI:

Ja przepraszam, mogę się odnieść? Ja nie widzę skuterów obecnie, które mają poniżej siedemdziesięciu pięciu KW.

HUBERT KORZENIOWSKI:

Tak, z kolei jest problem, że na tych skuterach czternastolatek już może pływać i ten sport uprawiać. Gdzie te skutery zmieścić? Jest drugie wyjście, ale karkołomne.

PAWEŁ SZABELEWSKI:

Ale tam zawsze pełnoletni musi płynąć.

HUBERT KORZENIOWSKI:

Wymagałoby to zmiany zapisu w Ustawie o Żegludze Śródlądowej i wyodrębnienie samego...

PIOTR KUDELSKI:

Na temat zmiany ustawy nie rozmawiamy,...

HUBERT KORZENIOWSKI:

... skutera jako osobnej kategorii.

PIOTR KUDELSKI:

... zwłaszcza że zbliżamy się do nieuchronnego końca naszego spotkania, więc nie traćmy czasu na tematy, które od samego początku prosiłem, żebyśmy nie poruszali – czyli tematyki i materii ustawowej – tak? Zrozumiałem Pana propozycję, czyli to jest tak, że to, co zaproponował Polski Związek Motorowodny, plus niezależnie do siły silnika, skutery wodne – tak? Na tym pierwszym stopniu – tak?

HUBERT KORZENIOWSKI:

Skutery potem włączyć do tej pierwszej grupy.

PAWEŁ SZABELEWSKI:

Przepraszam, ad vocem, ja tutaj muszę powiedzieć o tych prędkościach. No, ciężko jest się na to nam zgodzić. Jednak pamiętajmy, że to są młodzi ludzie.

PIOTR KUDELSKI:

Polski Związek Motorowodny z czymś takim się nie zgadza. Czy ktoś chciałby jeszcze zabrać głos w tej tematyce?

NN mężczyzna:

Ja jeszcze mam pytanie o wymianę patentów między... Bo z tego, co zrozumiałem...

PIOTR KUDELSKI:

Przepraszam, pytam się w kwestii...

NN mężczyzna:

A, skutery teraz są.

PIOTR KUDELSKI:

Nie ma teraz innych kwestii? OK. Teraz poruszymy kwestię licencji. Pan powiedział o kwestii tego przekładania starych uprawnień na nowe. Ostatnie rozporządzenia milczały w tym zakresie.

NN mężczyzna:

Nie, między żeglarskimi, a motorowodnymi.

PIOTR KUDELSKI:

Tą kwestię odnotowaliśmy, będziemy o niej pamiętać. Czyli teraz licencje – tak?

PAWEŁ SZABELEWSKI:

Nasza propozycja jest jasna – dwie licencje. Proszę kolegę, bo on na pewno będzie chciał zabrać głos.

ZBIGNIEW LEWCZUK:

„Parasailing Center”. Zajmuję się szkoleniami zarówno obiektów pływających, holowanych za motorówką, obiektów nazywanych tutaj „statkami powietrznymi”. Proszę Państwa, tak naprawdę nigdzie w świecie nie występuje taka licencja. Szkolenia owszem, można sobie prowadzić w różny sposób, ale niekoniecznie obowiązkowy i z wydawaniem dokumentów, które oczywiście pociągają różne skutki finansowe. Prowadzenie szkoleń do holowania obiektów nawodnych ogranicza się w zasadzie do wytypowania jednego obiektu i przeprowadzenia na nim szkolenia. Ale uprawnienie rozszerzone jest dalej, czyli na przykład jeżeli szkolimy narciarza, nie każdy musi być zainteresowany szkoleniem holowania narciarza, może być zainteresowany holowaniem banana, czy innego pneumatycznego urządzenia. Więc tutaj szkolimy na przykład narciarz, ale dajemy mu dodatkowo uprawnienia na wszystkie po kolei pływadła (sic!), które są holowane. Natomiast jeśli chodzi o holowanie

statków powietrznych, jest to praktycznie wchodzenie w działkę prawa lotniczego, bo tak naprawdę te uprawnienia, które nadaje przypuśćmy Polski Związek w imieniu Ministerstwa, czy tam kraju naszego, to tu wchodzimy w kompetencje jeśli chodzi o holowanie statków powietrznych. Wprawdzie parasail jest statkiem powietrznym, ale nie musi... Można się bardzo szybko nauczyć holowania i nie musi to skutkować licencją. Jest to...

PIOTR KUDELSKI:

OK. Ja bym prosił o konkretne Pana propozycje, czy jakie jest Pana stanowisko.

ZBIGNIEW LEWCZUK:

Likwidacji licencji jednej, jak i drugiej. Natomiast jeśli ktoś będzie zainteresowany szkoleniem, może się szkolić w różnych szkołach. Są instrukcje, są ludzie, którzy w Polsce wykonują holowania.

PIOTR KUDELSKI:

Jasne. Minister w żaden sposób nie chce ingerować w kwestie... Minister nie chce realizować swoich ambicji szkoleniowych. Rozumiem, Pana propozycja jest taka, w stosunku do zaproponowanych przez Ministerstwo – wyeliminowanie licencji.

ZBIGNIEW LEWCZUK:

Tak. W piśmie swoim uzasadniłem dlaczego, które jest zamieszczone na Państwa stronie, tak że zapraszam do przeczytania. Ponieważ licencja nie zabezpiecza, nie gwarantuje bezpieczeństwa, to tylko...

PIOTR KUDELSKI:

OK. Ja udzielię głosu koledze, który chce się odnieść...

ZBIGNIEW LEWCZUK:

Jest to, uważam, tylko wyciąganie pieniędzy. Trudno jest... Jeszcze jedną rzecz tylko powiem.

PIOTR KUDELSKI:

OK.

ZBIGNIEW LEWCZUK:

Jeśli chodzi o holowania, dotychczasowe przeprowadzanie różnego rodzaju egzaminów w tym kierunku, to biurokratycznie można powiedzieć, jeżeli ktoś się szkolił, zakładam, u nas, to licencję dostawał na koniec sezonu. Spowodowane to było czystą biurokracją, bo wyznaczanie terminu na przykład na szkolenie, czy na przeprowadzenie egzaminu z góry wcześniej dwa tygodnie, trudno jest przewidzieć jakkolwiek pogodę. W momencie kiedy przychodzimy nad akwen, okazuje się że pogody nie ma, że trzeba przesunąć, czyli dalszy proces biurokratyczny jest zwrócenie się do Związku o wyrażenie zgody na przesunięcie egzaminu. Zmów to się ciągnie jak przysłowiowe flaki z olejem.

NN mężczyzna:

Jeden telefon...

ZBIGNIEW LEWCZUK:

I ludzie, którzy są zainteresowani rozwojem parasailingu, bo parasailing nie jest tylko uprawiany nad wodą, ale jest nad lądem. My szkolimy ludzi nad lądem można powiedzieć, że w trudniejszych warunkach. I prawo lotnicze nie przewiduje żadnych licencji, ani wymagań do uprawiania tego nad lądem. To tylko tutaj Związek wprowadził cichaczem te licencje.

PIOTR KUDELSKI:

OK. Dziękuję za to stanowisko. Zaraz Związek oczywiście też będzie mógł się odnieść. Gwoli wyjaśnienia, to nie jest novum. To poprzednie rozporządzenie te kwestie też przewidywało, żeby było też jasne, no i to nie było kwestii jakby Związku – tak? Żeby nie zamykać dyskusji, że to jest przesądzone, czy było dobre, czy złe. Po to jesteśmy tu z Państwem zgromadzeni, żebyśmy uzyskali Państwa stanowisko jak to funkcjonowało, czy to miało sens, nie miało sensu. I teraz udzielę głos mojemu koledze, żeby mógł się tu o kwestiach formalnych odnieść i zaraz będziecie się Państwo mogli odnieść.

PAWEŁ MATEJ:

Departament Prawny Ministerstwa Turystyki i Sportu. Chciałem zauważyć, że w poprzednio obowiązującym rozporządzeniu mieliśmy jedną licencję obejmującą obydwa zagadnienia, czyli zarówno...

[Tutaj słyszalny jest gwar głosów na sali.]

PAWEŁ MATEJ:

Oddzielamy praktykę od treści rozporządzenia. W każdym razie, według treści rozporządzenia mieliśmy jedną licencję obejmującą swoim zakresem zarówno holowanie narciarza, jak i statków powietrznych. W tej chwili w propozycji zaproponowaliśmy dwie oddzielne licencje, żeby uporządkować trochę rzeczywistość i praktykę. Natomiast jeśli chodzi o samo holowanie statków powietrznych, kontynuujemy po prostu poprzednie rozporządzenie. Pan zwrócił uwagę na bardzo ciekawy aspekt, że nie ma tego obowiązku na lądzie.

[Tutaj niezrozumiała wypowiedź z sali.]

PAWEŁ MATEJ:

W kilku uwaga pojawiły się informacje, że jest to wyjątkowe uprawnienie, niespotykane także w innych krajach świata.

NN mężczyzna:

To prawda.

PAWEŁ MATEJ:

Podobne były głosy co do licencji na holowanie narciarza wodnego, czy innych obiektów pływających. Bo też chcielibyśmy tutaj usłyszeć ze strony Polskiego Związku Motorowodnego, albo innych, którzy by byli w stanie nam zweryfikować te informacje.

GŁOS Z SALI:

Prowadzimy takie szkolenia.

NN mężczyzna:

Można słowo?

PIOTR KUDELSKI:

OK. Dziękuję. Najpierw proszę o możliwość odniesienia się Związku, bo widzę, że reakcje były tu żywiołowe i później...

PAWEŁ SZABELEWSKI:

Ja chciałbym cały czas podkreślić, że nam zależy na bezpieczeństwie. Ja rozumiem, że Pan prowadzi firmę, która sprzedaje spadochrony i zależy Panu, żeby ich jak najwięcej sprzedawać. I do póki Związek od Pana kupował, to nie był betonem, teraz jest betonem. Wszystko to rozumiem. Ale za to przepraszam, pojechałem za daleko.

[Tutaj słyszalny gwar rozmów z sali.]

PIOTR KUDELSKI:

Przepraszam, to już chyba było trzeci, czy czwarty raz, gdzie proszę o wzajemny szacunek, bo to nas do niczego nie przybliży. Ja rozumiem. Żeby te emocje... Może ja zajmę przez pięć sekund, to emocje trochę opadną. Ja bym prosił, żeby Związek odniósł się do tej kwestii, która pojawiała się w tych uwaga, którą Pan Paweł podniósł. Kwestię Związku, czy rzeczywiście to uprawnienie, które w naszym projekcie się również znajduje, które jest kontynuacją tego rozwiązania z poprzedniego rozporządzenia, czy rzeczywiście to jest taka specyfika polska, jak niektórzy z Państwa wskazywali, czy nie, bo widzę... Żeby Związek się do tego odniósł – dobrze?

GŁOS Z SALI:

A mogę ja na temat holowania?

[Tutaj słyszalny gwar rozmów z sali.]

PIOTR KUDELSKI:

Proszę bardzo. Na razie Pan nie jest jeszcze moderatorem. Jak ja ze zmęczenia padnę, to wtedy Pan przejmie głos, tą rolę. Proszę bardzo.

WIESŁAW KURNIK:

Trener kadry w Polskim Związku i polskich narciarzy. Ja jestem bardzo podenerwowany. To nie jest tak, że w innych krajach nie wydają zezwolenia. Ja pytałem się w Niemczech, więc sternik – tak – ich, ale drugi musi być człowiek, który ma uprawnienia te, o których Pan powiedział – tak? Nie może być tak, że...

[Tutaj słyszalny gwar głosów z sali.]

WIESŁAW KURNIK:

... że w Niemczech, czy w Europie, bez odpowiedniego zezwolenia... Na śródlądziu tam jest prawie że nie możliwe. No, wyobrażacie sobie Państwo – stumetrowa lina, ciągnie to motorówka na nie wiem jakim jeziorze, w każdym razie co najmniej dwieście metrów powinna być taka strefa bezpieczeństwa – tak? I nie wyobrażam sobie jak taka motorówka bez zezwolenia, bez dodatkowego szkolenia tego sternika... To jest niemożliwe. Natomiast chcę się odnieść jeśli chodzi o inne kraje. W Australii tak, są te zezwolenia.

[Niezrozumiały głos z sali.]

WIESŁAW KURNIK:

Może. Tylko że wszędzie tam w tych krajach trzeba wykupić... To się robi na zamkniętych terenach lub... No, jesteśmy gdzieś w Bułgarii – tak? Jesteśmy gdzieś jako turyści, widzimy że ktoś komercyjnie to robi. Również i w Polsce, ale trzeba wykupić ten pass – tak? Natomiast samo zezwolenie? No, nie wyobrażam sobie, żeby sternik był zaabsorbowany tylko... Bo on tylko w tym jest szkolony. Być może na lądzie nie trzeba.

PIOTR KUDELSKI:

OK. Dziękuję za ten głos. Zrozumieliśmy stanowisko...

WIESŁAW KURNIK:

Natomiast ja chciałem wrócić do wymagań technicznych. Do tej pory nie było wymagane, ani nie było w programie szkolenia, jakie wymogi powinien mieć ten akwen. Jaka głębokość, jaka szerokość – to, co jest jeśli chodzi o holowanie obiektów nawodnych. Takie są i nie tylko w Polsce są. Ale takie są przepisy międzynarodowe. Ja mogę to przynieść. To obowiązuje w całej Europie. Dziękuję.

PIOTR KUDELSKI:

Dziękuję bardzo. Podsumowując – Polski Związek Motorowodny uważa, że ta kwestia rezygnacji z licencji nie jest najszcześniejszym pomysłem,. A ta druga kwestia, którą Pan poruszył to jest kwestia, żeby doprecyzować na poziomie wymagań – tak?

PIOTR KUDELSKI:

O.K. Dziękuję bardzo.. Czyli podsumowując, Polski Związek Motorowodny uważa, że ta kwestia rezygnacji z licencji nie jest najszcześniejszym pomysłem. A ta druga kwestia, którą Pan poruszył, to jest kwestia, żeby doprecyzować na poziomie wymagań...

WIESŁAW KURNIK:

...Zresztą myśmy prosili Związek do współpracy z Panem Lewczukiem, żeby opracować program - to był koniec tamtego roku bodajże, tak? Na bazie ściągniętych materiałów, bo nie ma u nas literatury, opracować taki program i wymogi...

PIOTR KUDELSKI:

...No, O.K. Znaczy, nie...

WIESŁAW KURNIK:

...Mówimy ciągle o holowaniu obiektów...

PIOTR KUDELSKI:

...Mówimy przede wszystkim o tym, jakie są Państwa życzenia, jakie są Państwa propozycje odnośnie rozporządzenia i w tym się poruszajmy.

GŁOS Z SALI:

[Treść wypowiedzi niezrozumiała]

PIOTR KUDELSKI:

...Spokojnie. Proszę, udzielam Panu głosu i zaraz będzie Pan kolejny. Proszę.

WITOLD CHOCHOLAK:

Witold Chocholak, Akademia Nautika. Szkolę zawodowo na holowanie, podobnie jak Pan Lewczuk. Już nie wiem, za co mi się dostanie, ale popieram w stu procentach każde jego słowo. Jest w Polsce dwóch wybitnych fachowców od holowania obiektów latających - jednym z nich jest Pan Lewczuk. Jego wypowiedź ma tutaj dużo większe znaczenie niż czyjakolwiek inna. Jeżeli takiej klasy fachowiec, który wyszkolił tylu ludzi na holowanie statków powietrznych, mówi, że te licencje nie mają sensu, to na prawdę warto go wysłuchać. Teraz druga sprawa, bardzo ważna - skąd się wzięły w ogóle te dokumenty. Nie jest żadnym argumentem, że coś było w poprzednim rozporządzeniu. Po prostu w roku

dziewięćdziesiątym siódmym, kiedy w pośpiechu tworzone ówczesny akt prawny, kiedy po dwóch latach przerwy w braku rozporządzenia, związki podrzuciły pewne projekty. W Ministerstwie nikt się na tym nie znał, zostało to klepnięte bez zastanowienia i nagle w dziewięćdziesiątym siódmym licencje, które wcześniej były dobrowolne i dosyć masowo rozprowadzane przez Związek, stały się obligatoryjne. To samo potem z automatu przepisano w roku 2006. Bez zastanowienia; Nikt się nie potrafił do tego odnieść i nikt nas o to nie pytał, czy to ma sens. Nie, nie ma to sensu. Chcielibyśmy się skoncentrować, jako ośrodki szkolące narciarzy wodnych na szkoleniu i egzaminy w tym przypadku nam są po prostu nie potrzebne tutaj. Abstrahuję jeszcze od jednej kwestii – tak naprawdę trudnością przy holowaniach, na przykład narciarza wodnego, jest przede wszystkim bycie holowanym. Nikt na szczęście nie wymyślił licencji na przykład na siedzenie na [bananie], na siedzenie w kole, licencji na siedzenie... Na bananie już mówiłem. Proszę mi wierzyć, jako osoba zawodowo szkoląca na tą licencję, czyli odnosząca z tego korzyści materialne, uważam, że te akurat dokumenty nie mają sensu. Za to należy rzeczywiście zachęcić Związek Motorowodny, żeby przywrócił stan sprzed roku dziewięćdziesiątego siódmego i te licencje wprowadził, jako dokumenty dobrowolne i rozprowadzał, tak samo jak Polski Związek Żeglarski zrobił z uprawnieniami bojerowymi, które też już są nieobowiązkowe.

PIOTR KUDELSKI:

O.K. Dziękuję bardzo. Na temat kwestii... To jest poza materiały rozporządzenia...

WIESŁAW KURNIK:

...Ja tylko chciałem ad vocem powiedzieć Panu....

PIOTR KUDELSKI:

Jasne, proszę o stanowisko, o odniesienie się...

WIESŁAW KURNIK:

...Pan jest na pewno specjalistą, bo to produkuje, tak?

Witold Chocholak, Akademia Nautika. Szkolę zawodowo na holowanie, podobnie jak Pan Lewczuk.

...Nie, szkolę.

WIESŁAW KURNIK:

...Czy szkoli. Jest pięć procent na śródlądziu, jak mówiłem, gdzie możemy się motorowodniacy poruszać. W weekendy, jeżeli chce Pan tam puścić ludzi nieprzeszkolonych na spadochronie, to niech Pan mi powie – ci kajakarze, ci wędkarze, ci, którzy tam w tej chwili pływają, gdzie oni będą uciekać?...

GŁOS Z SALI:

...Nie wiem, czy słyszał Pan to z tamtej strony sali – ludzie to nie są samobójcy...

[gwar wielu głosów z sali]

...Jeżeli ktoś będzie chciał holować, to pójdzie do fachowca, czyli do Pana Lewczuka i się u niego wyszkoli...

ZBIGNIEW LEWCZUK:...

...I się [dowie]. Żałuję, że Pan do mnie nie przyszedł....

[w tym momencie słyszalny jest kilkakrotny sygnał dźwiękowy]

WIESŁAW KURNIK:

...Ja jestem tego samego zdania, żeby nie było licencji, ale nie dlatego... W ogóle tego trzeba zabronić. To jest duże niebezpieczeństwo, o czym mówimy...

PIOTR KUDELSKI:

...Rozumiem, że wniosek w tym zakresie jest...

WIESŁAW KURNIK:

...Mówimy o licencji na holowanie obiektów latających.

PIOTR KUDELSKI:

...Czyli....

WITOLD CHOCHOLAK:

...Wszystkich licencjach na holowanie narciarzy i statków powietrznych. Po prostu wszystkie licencje, jako osoba, która się tym zawodowo zajmuje, uważam za niepotrzebne.

WIESŁAW KURNIK:

...A odkąd się to niby Pan tak....

PIOTR KUDELSKI:

...Przepraszam... [w tym momencie słyszalny jest kilkakrotny sygnał dźwiękowy zagłuszający głosy z sali]

...Przepraszam! Przepraszam, przepraszam przepraszam!...

GŁOSY Z SALI:

...nie.... dałoby się... [treść większości wypowiedzi nie zrozumiała]

WITOLD CHOCHOLAK:

...Przeszkoliłbym....

GŁOSY Z SALI:

...Chocholak, przestań... [treść częściowo niezrozumiała]

WITOLD CHOCHOLAK:

...Ale nie potrzebny jest do tego egzamin... [gwar jednoczesnych wypowiedzi]

PIOTR KUDELSKI:

...Panowie, zostało nam około dwudziestu pięciu minut. To jak mamy się przekrzykiwać, to lepiej skończyć od razu, a Państwo się będziecie przekrzykiwali już poza salą. O.K. Zrozumiałem stanowisko. Teraz pozostałe głosy. Proszę bardzo.

MARIUSZ GRZYWA:

Ja nie wnikam w licencje na temat holowania narciarzy, czy obiektów latających. Nie znam Sie na tym, jestem żeglarzem, nie interesuje mnie to. Natomiast jestem bardzo zainteresowany zapisem paragrafu dwunastego, punkt pierwszy, gdzie mówi się, że jest to licencja do uprawiania turystyki wodnej przy holowaniu na nartach motorowych, przy holowaniu narciarza wodnego, czy holowaniu innych obiektów pływających...

PAWEŁ MATEJ (?):

...Przepraszam, od razu może przerwę i skoryguję. Rozumiem, że chodzi Panu o holowanie...

MARIUSZ GRZYWA:

...Holowanie uszkodzonej jednostki...

PAWEŁ MATEJ (?):

...Holowanie jachtu. Nad tym rozmawialiśmy i w tym zakresie będzie wprowadzona zmiana, żeby usunąć wątpliwości...

MARIUSZ GRZYWA:

Super. Dziękuję.

PIOTR KUDELSKI:

...Żeby było jasne, propozycje w ogóle usunięcia licencji zostaną też przedstawione kierownictwu, natomiast, jeśli licencje miałyby zostać, to na pewno nie będą w szerszym zakresie niż w poprzednim rozporządzeniu. Czyli to jest ta kwestia, o której Pan mówi, tak?

GŁOS Z SALI:

[treść niezrozumiała]

PIOTR KUDELSKI:

...Ta kwestia, jeżeli licencje pozostają, to wtedy w węższym zakresie uwzględniającym tą Państwa uwagę na piśmie zgłoszoną. Proszę bardzo.

ANDRZEJ GRZEBIEŃ:

Próbowałem się rozeznać w przepisach niemieckich innych niemieckojęzycznych. Tam nie ma Tam nie ma egzaminu na licencje, natomiast jest w przepisach policyjnych tylko, policji wodnej. Wyznaczenie wymagań, które musi spełniać łódka, drugi obserwator na łodzi i oznakowany akwen, na którym można tą dyscyplinę uprawiać. Jest znak żeglugowy, który pokazuje narciarza wodnego, w którym można holować. W innych obszarach nie wolno i to u nich wystarcza.

PIOTR KUDELSKI:

O.K. Rozumiem. Dziękuję za ten głos. Proszę bardzo.

RAFAŁ KRAUSE:

Krótko. Ja popieram kolegę Chocholaka. Naprawdę chyba nie ma przeciwwskazań, żeby tak, jak w przypadku dawnych obowiązkowych patentów sternika lodowego również licencja na holowanie stała się dobrowolnym certyfikatem kompetencji wydawanym przez Związek.

PIOTR KUDELSKI:

Dziękuję. Proszę, Pan.

ZBIGNIEW LEWCZUK:

Zbigniew Lewczuk, Parasailing Center. Panowie, tutaj Pan Kurnik trochę się mija z prawdą, bo jeśli chodzi o te wszystkie zezwolenia, one dotyczą głównie osób, które holują zawodowo. Czyli jeśli chodzi o uprawnienia do prowadzenia, a właściwie obsługi, wyciągarko-ściągarki, bo najczęściej coś takiego dzieje się na tych dużych łodziach, gdzie ludzie pracują zawodowo, to tam są oczywiście wymagane pewnego rodzaju przeszkolenia. Nie są określone konkretnie wymagania, natomiast musi ktoś udzielić tego przeszkolenia, żeby nauczyć. Czy to producent łodzi, który produkuje łodzie z wyciągarko-ściągarkami, wówczas jest to start z łodzi i lądowanie na łodzi. Owszem, tam muszą być osoby przeszkolone i tutaj mogą być różnego rodzaju przeszkolenia. Ale tutaj Polski Związek wchodzi już w kompetencje. Natomiast można, jak tu Pan Kurnik wspomniał o stu metrowej linie... Ta lina nie musi mieć sto metrów. Akwen nie musi być tak duży. Są różnego rodzaju parasaile, różnego rodzaju sprzęt, który pozwala na zawracanie. A jeżeli człowiek nie będzie chciał zawracać, to wystarczy, że wyląduje w wodzie. Nie jest to obiekt, który się aż tak bardzo szybko przemieszcza, jest widoczny z każdej strony. Także tutaj, jeżeli chodzi o użytkowników, to prędzej będą stwarzali zagrożenie ludzie typu pływający na materacach, czy innych rzeczach, jeśli chodzi o wodę niż Parasailing, czy jakiegokolwiek inne obiekty latające...

PIOTR KUDELSKI:

O.K.

WITOLD CHOCHOLAK (?):

...Popatrzmy na inne państwa, które czegoś takiego nie wprowadziły...

PIOTR KUDELSKI:

...Dziękuję Panu...

WITOLD CHOCHOLAK (?):

...Bo nie było takiej potrzeby...

PIOTR KUDELSKI:

Dziękuję Panu bardzo. Proszę.

WIESŁAW KURNIK:

Oczywiście, nie zgadzam się znowu z Panem. Natomiast chcę przypomnieć – spotkaliśmy się w Janikowie i wtedy... A, Pan jest zajęty. W każdym razie, dla mnie nie może być w Europie takiej łódki, takiej motorówki, która nie będzie miała w dokumencie rejestracyjnym wbite, że to może mieć. Ja chciałbym widzieć tutaj u nas, bo mamy holowniki, że są łódkami specjalistycznymi. Na jakich łódkach Pan szkoli? Czy mają w rejestracji, czy mają te słupki, trzy wieżyczki?...

PIOTR KUDELSKI:

Ja chciałbym tylko przypomnieć, że rozmawiamy o kwestii licencji na holowanie... O kwestiach wymogów technicznych i tak dalej, musielibyśmy się naradzić i... [treść dalszej wypowiedzi niezrozumiała]

WITOLD CHOCHOLAK (?):

...Przepraszam, bo Wam chodzi ciągle o taką kwestię, cały czas o tym bezpieczeństwie, tak? Jeżeli łódki są nieprzystosowane, niesprawdzana jest czy one są, czy one mogą...

PIOTR KUDELSKI:

...Ale czy kwestia licencji...

WITOLD CHOCHOLAK (?):

...To w momencie, kiedy puścimy licencje, nie będzie w ogóle żadnych licencji, bezpieczeństwo bardzo mocno zostanie...

PIOTR KUDELSKI:

...Znaczący....

GŁOSY Z SALI:

...Tak jak karta pływacka, chroniła przed utonięciem...

WITOLD CHOCHOLAK (?):

...No, nie....

PIOTR KUDELSKI:

...Ja zrozumiałem Pana uwagę. Szczerze mówiąc, nie do końca rozumiem, w jaki sposób licencja ma się odnieść do wymogów technicznych, ale O.K. Natomiast w porządku, rozumiem też stanowisko. Pan chciał jeszcze odnieść się do tego? Udzielam Panu głosu...

WITOLD CHOCHOLAK (?):

Po pierwsze, ja bym proponował bez osobistych wycieczek. Ja oczywiście wiem, że maszt do holowania narciarzy na naszych łódkach ma tylko taką wysokość i widzę, że tu obieg informacji jest bardzo szybki, ale szkoda, że dyskusja sprowadza się tylko do tego, żeby komuś dokopać, że ma mały jachcik, albo szyje spadochrony. To już nie jest poważna dyskusja. Jeszcze raz, chciałem podkreślić jedną ważną rzecz. Nikt nie mówi, ja twierdzę, że nieprawdą jest, że robi się bardziej niebezpiecznie. Nadal osoby, które będą chciały być holowane albo będą chciały być nauczone holowania, po prostu będą musiały się tego nauczyć. Za to trzeba mieć świadomość, co to był do tej pory egzamin na licencję na holowanie. My to przeżywaliśmy. Jest to delikatnie mówiąc troszeczkę horror, bo w wielkim pośpiechu wrzuca się iluś ludzi po kolei na łódkę, żeby oni koniecznie kogoś poholowali. To nie tak powinno wyglądać. Realnie, jeśli na wodzie ma być bezpiecznie, to dwie, trzy zainteresowane osoby przychodzą do instruktora na przystani, a nie do Związku i po prostu zgłaszają się do odbycia przeszkolenia.

PIOTR KUDELSKI:

...Rozumiem, to znaczy staram się zrozumieć, bo muszę niestety skracać. Rozumiem, że Pan też ma taki zarzut, że to jak faktycznie jest do tej pory realizowany ten obowiązek uzyskiwania licencji, nie zapewnia tego wymogu...

WITOLD CHOCHOLAK (?):

...Tak, twierdę, że to nie ma nic wspólnego z bezpieczeństwem. To jest tylko biurokracja i ściąganie opłat. Właśnie zniesienie obowiązkowych opłat powinno podnieść bezpieczeństwo na wodzie, bo nacisk pójdzie w kierunku szkolenia, a nie w kierunku wydawania dokumentu.

PIOTR KUDELSKI:

O.K. Zrozumiałem to Pana stanowisko. Proszę bardzo.

WIESŁAW KURNIK:

Ja ad vocem – Ja bardzo przepraszam, że Pan tak odebrał, ja nie chciałem Panu dokopać. Ja chciałem w warunkach bezpieczeństwa, że łódka, która ciągnie, czy szkoli narciarza, powinna mieć w dowodzie rejestracyjnym wbite i spełniać te wymogi takie, jakie są w Europie. Bo te wymogi europejskie są...

GŁOS Z SALI:

...takiego, no. [treść częściowo niezrozumiała]

WIESŁAW KURNIK:

... To nie chodzi o takiego... Natomiast chciałem... Sprawy bezpieczeństwa.... [gwar głosów w tle]

PIOTR KUDELSKI:

...Panowie, kwestie wysokości tego słupka, to później, poza salą...

WIESŁAW KURNIK:

...I to było to samo przy skuterach. My się nie martwmy, czy ten narciarz się zabije. My się martwmy o pozostałych. Co ten sternik będzie robił.

PIOTR KUDELSKI:

O.K. Dziękuję

WITOLD CHOCHOLAK (?):

Ja może tu jeszcze chciałbym wyjaśnić, bo tu zaczęły chodzić żarty. Tu nie o to chodzi. Chodzi o to, że w krajach, w których jest to wymagane, bo są oczywiście kraje, gdzie nie jest to wymagane, jest to obostrzone przepisami technicznymi. To znaczy, że naciąg jednej tony

na ten słupek sprawdzany jest... A my chcemy puścić wszystko. Nie sprawdzamy – masz uchwyt, nie masz, wsadziłeś sobie patyk, przytrzymasz mocniej, może się uda... I my mówimy o bezpieczeństwie. Dziękuję.

PIOTR KUDELSKI:

Dziękuję bardzo za ten głos. Proszę, najpierw Pan tutaj na końcu, a potem Pan. Proszę.

ZBIGNIEW LEWCZUK:

Zbigniew Lewczuk, Parasailing Center. Panowie, jeśli chodzi o wymagania techniczne, to jest to po prostu rozbudowane przez Polski Związek, czyli powoływanie tak zwanych rzeczoznawców, którzy często nie mają zielonego pojęcia jakie siły występują w tych parasailach, czy w innych obiektach latających. Czy oni mają jakiegokolwiek pojęcie. To jest zwykle uznaniowe wpisanie, oczywiście za jakieś pieniądze, bo trzeba wziąć za to jakieś pieniądze. To jest tylko wpisanie, to nie jest żadna poprawa bezpieczeństwa. My natomiast, jako producenci, wiemy jakie siły występują i nie jest wcale powiedziane, że jednakowa siła występuje przy danym parasailu. Nasze parasaille potrafi ciągnąć zwykły skuter. Nasze konstrukcje różnią się znacznie od zachodnich. A Panowie, którzy tutaj reprezentują Polski Związek, klub, widzę, że nie mają za bardzo pojęcia jeśli chodzi o siły. Jest to dodatkowe rozbudowywanie, czyli dodatkowa przyczepka. Jeżeli mamy zakładam dodatkowa licencja, to rozbudowujemy przepisy dalej. Czyli wchodzimy w kompetencje producentów łodzi uznając ich za baranów, bo inaczej nie można powiedzieć, a staramy się sie amatorów, pseudo rzeczoznawców, uważać za rzeczywistych rzeczoznawców, którzy robią tego typu wpisy w dowody rejestracyjne łodzi. Także, jako holowniki, uważam powinny sobie dobierać osoby, które po pierwsze, nauczyły się holować, będą wiedziały w jaki sposób i który holownik dobrać. A nie z góry ma być narzucany przez Związek taki i taki holownik. Wyposażenie dodatkowe certyfikowane, czy niecertyfikowane, elementy. Oczywiście tutaj można powiedzieć, że są tu powiązania produkcyjne, czy też sprzedawanie cudzych produktów i tylko tyle. Bo jeżeli...

PIOTR KUDELSKI:

...O.K. Dziękuję za to stanowisko. Jeszcze raz apeluję, już kończymy, więc żebyśmy trochę miarkowali się ze słownictwem. Proszę, teraz Pan.

FRANCISZEK HABER:

Franciszek Haber, Polski Związek Motorowodny. Jeśli chodzi o rzeczoznawców, to takich łódek do ciągnięcia narciarza, które zarejestrowałby Związek, czy odebrał, jest kilka. Więc to absolutnie jest zarzut, który można potraktować jako żart, albo wycieczkę osobistą do Związku Motorowodnego. My zapomnieliśmy o jednej rzeczy – o szkoleniu tych ludzi, którzy na tych nartach będą jeździli, czy pływali ktoś ich musi nauczyć, ktoś za nich odpowiada. Ja widziałem te nóżki połamane, które się zdarzają i różne inne wypadki. To nie jest do końca tak. Czy to będzie licencja, czy jej nie będzie, szkolenie takie musi się odbywać, bo ktoś ich musi nauczyć. Natomiast jak wiem, nawet amerykański przykład, nie będę już tutaj dawał, bo już za dużo tych wycieczek zachodnich, ale to Coast Guard. U niego się zdaje egzamin, oni dają zezwolenia i robią przegląd takiej jednostki, która na wybrzeżu Stanów Zjednoczonych holuje. A tych spadochronów jest sporo. To nie w tym rzecz jest, żebyśmy tutaj się przebijali. Ja uważam, że ze względu właśnie na bezpieczeństwo, powinny takie kursy się odbywać, i uważam, że taka licencja powinna być. Ona w pewnym sensie nobilituje ludzi i wielu jest. Czy od tego odejdziemy, czy nie, ja się o to nie będę bił, ale należy tych ludzi edukować dla ich bezpieczeństwa. Dziękuję.

PIOTR KUDELSKI:

Dziękuję. Ja jednak cały czas apeluję, żeby przy Państwa propozycjach poruszać się jednak w materii rozporządzenia, i żebyśmy jednak pamiętali, z której strony liny ta licencja jest. Czy ona dotyczy ciągnącego, czy ona dotyczy tego jadącego na tych nartach, kwestii szkoleń narciarzy, czy tych, którzy kierują tymi łódkami. Proszę jeszcze Pan i rozumiem, że ten wątek będziemy mieli zakończony.

ZBIGNIEW LEWCZUK:

Zbigniew Lewczuk, Parasailing Center. Wcale nie jest powiedziane, że musi to prowadzić Związek. Mogą inne podmioty gospodarcze prowadzić szkolenia, które na pewno w tym zakresie potrafią lepiej wyszkolić niż sam Związek. Związek ci daje tylko dokument...

FRANCISZEK HABER:

...Związek nie prowadzi szkoleń.

PIOTR KUDELSKI:

Dobrze, dziękuję...

ZBIGNIEW LEWCZUK:

...Nie szkodzi, ale egzaminy prowadzi, to wystarczy, że blokuje całkowicie rozwój...

WITOLD CHOCHOLAK (?):

... Przepraszam, ale ad vocem, wiesz doskonale, że mają się za chwilę zmienić przepisy. Więc prosiłbym jednak o uwagę, skupienie się na tym bezpieczeństwie. To nie będzie robił Związek, to będą robiły podmioty upoważnione. Przy okazji Związek, jeśli w ogóle... Więc tutaj chodzi o bezpieczeństwo i nic więcej.

ZBIGNIEW LEWCZUK:

...Oczywiście, a ja cały czas mówię o bezpieczeństwie. Nie wiem dlaczego uważasz, że tak nie jest. Ja cały czas szkole...

WITOLD CHOCHOLAK (?):

...Doskonale wiesz, że tak nie jest... Potrzebne... [treść częściowo nie zrozumiała]

[w tym momencie słyszalny jest kilkakrotny sygnał dźwiękowy]

ZBIGNIEW LEWCZUK:

...Ja uważam, że jest potrzebne, ale nie jest potrzebne poprzez Związek...

WITOLD CHOCHOLAK (?):

...Związek nie prowadzi w ogóle....

PIOTR KUDELSKI:

...Dziękuję Panu...

ZBIGNIEW LEWCZUK:

...Ale prowadzi, wydaje dokumenty.

WITOLD CHOCHOLAK (?):

...Do tej pory.

PIOTR KUDELSKI:

...Dziękuję Panom bardzo. Rozumiem, że ten wątek zakończyliśmy. Zostało nam dosłownie dziesięć minut. Teraz jest kwestia taka, że nie wiem, czy jest sens poruszać jeszcze któreś z tych zagadnień. Tak może dla informacji, bo jedna z kwestii, która się w Państwa uwagach przewijała, co do której spróbujemy jakieś rozwiązanie zaproponować. Już na kolejnym etapie tworzenia rozporządzenia, będziecie Państwo też to widzieli, to jest ta kwestia przełożenia dawnych dokumentów i uprawnień, co do których ustawa gwarantuje, że osoby nie mogą nic stracić. Kwestia przełożenia ich na tą nową, jaka ona nie będzie, siatkę patentów. Więc od tej kwestii nie będziemy uciekać, mimo, że w poprzednich rozporządzeniach ona była trochę omijana. Natomiast uprzedzamy z góry, że ta kwestia legislacyjnie jest dosyć trudna i nie do końca jesteśmy w stanie przewidzieć, jaki kształt to przekładanie ostatecznie przybierze. Czyli rozumiem, że tutaj...

RAFAŁ KRAUSE:

Bo tutaj jest prosta sytuacja, biorąc pod uwagę ten w miarę konsensus, który w większości ustaliliśmy. Mianowicie przy trzech patentach: żeglarz – żeglarz, sternik – sternik, sternik morski – kapitan i kapitan – kapitan.

PIOTR KUDELSKI:

O.K. Rozumiem, że Pan chce zabrać głos w tej ostatniej kwestii? To proszę bardzo.

WITOLD CHOCHOLAK:

Ja właściwie chciałbym nawiązać do tej ostatniej kwestii, czyli przepisywania i to, co Pan powiedział jest bardzo istotne, zwłaszcza dla ośrodków szkoleniowych, że nad tym trwają prace, będą trwały prace. Nie jest to praca łatwa. Panowie, czy jesteście w stanie, jako przedstawiciele Ministerstwa, spróbować powiedzieć, kiedy możemy się spodziewać nowego rozporządzenia? Powiem dlaczego. Ośrodki szkoleniowe, których w Polsce jest dosyć dużo, umierają, bo my nie wiemy, jak mamy szkolić, nie wiemy, jak mamy sprzedawać nasze produkty szkoleniowe. Nie mamy o tym zielonego pojęcia ubiegłym roku szkoliliśmy do piętnastego grudnia w tym roku wiele ośrodków dnia 15 października nie ma żadnego klienta. Jest to dla nas bardzo żywy interes. Dla ośrodków szkoleniowych, związków, organizacji, które się tym zajmują. Czy macie Państwo na ten temat jakąkolwiek wiedzę? I czy istnieje potencjalna możliwość, przy przedłużających się pracach, które powstały, jak wiem, proszę wybaczyć szczerze, przez pewnego rodzaju niekompetencję Ministerstwa. Czy istnieje potencjalna możliwość na przykład na czas przyszłego sezonu, przedłużenia dotychczas

obowiązujących przepisów tak, aby te firmy, te organizacje, które przynoszą dochód temu państwu, mogły funkcjonować.

PIOTR KUDELSKI:

...Dziękuję za szczerość, co do naszych kompetencji. Mogę Panu odpowiedzieć, co do tej kwestii ostatniej, czy jest możliwość odżywienia tych przepisów, które wygasły. No, nie ma takiej możliwości legislacyjnej. W planie prac legislacyjnych Ministerstwa planowane jest wydanie tego rozporządzenia w pierwszym kwartale w tym terminie to będzie wdane. Powiedzmy szczerze, to że członkowie kierownictwa chcą w jak najszerszym zakresie uwzględnić Państwa stanowiska i uczynić to rozporządzenie optymalnie dobrym, to skutkiem jakby ubocznym jest, że to nasze spotkanie i te nasze konsultacje się trochę przedłużają. Coś kosztem czegoś. Teraz może krótkie podsumowanie naszego spotkania. Kończymy te uzgodnienia społeczne. Do końca tygodnia postaramy się przedstawić kierownictwu wszystkie Państwa propozycje i będzie rozstrzygane przez kierownictwo ostateczne brzmienie projektu. Zostaje nam etap uzgodnień między resortowych. Zakładamy, że to nie będzie trwało tyle, co uzgodnienia z Państwem. Więc ten termin z planu prac legislacyjnych naszego resortu wydaje się jak najbardziej realny.

GŁOSY Z SALI:

...Potem [zbieracie?] te opinie i znowu jest... Bez konsultacji społecznych?...

PIOTR KUDELSKI: Konsultacje społeczne... Naprawdę Ministerstwo, członkowie kierownictwa wzięli bardzo pod uwagę Państwa zaangażowanie i zainteresowanie projektem...

GŁOSY Z SALI:

... Za co bardzo dziękujemy...[treść częściowo niezrozumiała]

PIOTR KUDELSKI:

Dlatego jesteśmy tutaj razem te osiem godzin, razem spędzamy i mam nadzieję, że to się przełoży na jakość i na Państwa zadowolenie z ostatecznego brzmienia tego projektu. Natomiast faza uzgodnień społecznych w dniu dzisiejszym de facto kończy się. My teraz proponujemy wnioski z dzisiejszego spotkania kierownictwu i będzie do rozstrzygnięcia przełożenie na ostateczne brzmienie. W dalszej fazie, tak to będzie wyglądało. Ja jeszcze

oddam głos koledze, bo on chciał doprecyzować jeszcze kwestie tego przełożenia uprawnień. No i będziemy kończyć.

WITOLD CHOCHOLAK:

...Może tylko... Wiem, że to jest dosyć krótki czas, ale my w tej branży rządzymy się pewnymi naturalnymi datami, które są nieprzesuwalne. Miałbym olbrzymią prośbę w imieniu wszystkich podmiotów szkolących, bo jestem pewien, że to poprą, żeby Państwo zdołali opublikować treść rozporządzenia ciut szybciej – przed 2-3 marca. To jest dość magiczna data – Targi Wiatr i Woda w Warszawie. My po prostu musimy się do tej imprezy przygotować. To jest jedna impreza w roku. Tak naprawdę na kilka dni przed nią musimy wiedzieć przynajmniej, jak się stopnie nazywają, na które szkolimy, jakie są wymagania. Po prostu musimy to wiedzieć, bo inaczej rzeczywiście będzie kryzys, bo tego już później się nie da nadrobić.

PIOTR KUDELSKI:

O.K. Tą kwestię też przekazemy kierownictwu. Postaramy się. Jest w naszym zainteresowaniu, znaczy kierownictwa resortu, żeby to rozporządzenie zostało jak najszybciej wydane.

PAWEŁ MATEJ:

Chciałem wrócić do tematu przekładania stopni, starych na nowe stopnie. Robiliśmy taką wstępną przymiarkę obserwując wszystkie dotychczasowe stopnie, jakie pojawiały się na podstawie różnych aktów prawnych w różnym okresie. I pierwsze, co się nasuwa to, że w tej chwili wszystkie kolejne akty prawne upoważniające do wydawania patentów, przedłużały obowiązywanie wszystkich poprzednich patentów. Stąd też pojawia się konieczność przynajmniej przewidzenia, w jaki sposób zamieniać stare patenty na nowe. Mówię tu o patentach zarówno wydawanych na podstawie rozporządzenia z 2006 roku, jak i też patentach wydawanych w roku 97-mym, a nawet wydaje się, że jeszcze w 85-tym. Z naszej analizy wynika, że w 85-tym roku pojawiły się przepisy, które dawały Polskim Związkom sportowym, obydwu i Motorowodnemu i Żeglarskiemu, możliwość ustalenia kryteriów przekładania wcześniejszych patentów i chcemy się oprzeć o tą datę, jako pierwotną, żeby te patenty wydawane od 85-go roku przekładać na te najnowsze. To nie byłaby na pewno wymiana obowiązkowa, nie możemy tego zrobić z uwagi na przepis ustawy zachowujący w mocy poprzednio wydane patenty, ale będzie miał praktyczne znaczenie, chociażby w

przypadku utraty dokumentu kwalifikacyjnego albo chęci wymiany starego dokumentu na nowy. Czy ktoś by...

WŁODZIMIERZ RING:

Włodzimierz Ring, SAJ. Ja mam jeszcze pytanie. Mówi Pan graniczna data 85-ty. Ja osobiście pierwszy patent zrobiłem na początku lat siedemdziesiątych i znane są przypadki z moich najbliższych znajomych, którzy funkcjonują na tych patentach jeszcze. To co z tymi wcześniejszymi patentami.

PAWEŁ MATEJ:

Dalej mogłyby funkcjonować, ale zauważamy, że w 85-ym było upoważnienie dla Polskich Związków do tego, aby wprowadzić kryteria wymiany. Jak rozumiem te kryteria, to jest pytanie do przedstawicieli Związków, były prawdopodobnie wprowadzone, była możliwość zamiany. Więc właściwie tym punktem powinien być 85-ty. Te wcześniejsze byłyby przełożone na patenty wydawane na podstawie przepisów z 85-tego roku, a stąd mielibyśmy już prostą drogę do współczesnych. Czy Państwo, właśnie pytanie do Polskich Związków, czy to znajduje potwierdzenie?

ROMAN WINKLER:

To znaczy, tak naprawdę, to było w ten sposób, że na przełomie lat sześćdziesiątych i siedemdziesiątych była obowiązkowa wymiana wszystkich wcześniejszych patentów. Jak ja miałem pierwszy patent w 64-ym, to go musiałem wymienić na nowy i w zasadzie, nie powiem, czy to był 71-szy, czy 68-my, w każdym razie od tamtych czasów nie było żadnej obowiązkowej wymiany. Czyli wszystkie te patenty mają dalej prawo egzystowania.

WITOLD CHOCHOLAK:

Ja mam tylko jedno ale...

PIOTR KUDELSKI:

...Proszę się przedstawić.

WITOLD CHOCHOLAK:

„Academia Nautica”. Jest tu tylko jeden problem związany z ostatnim rozporządzeniem. Wcześniej, przy każdej zmianie systemu uprawnień było tak, że ktoś, kto miał stary patent

mógł od razu uzyskać nowszy i tu nie było z tym kłopotu. Ale mógł także trzymać swój stary i było to zazwyczaj tak, że nabywał nowe, zazwyczaj szersze uprawnienia. Wyjątkiem było rozporządzenie z roku 2006, które zawierało takie dosyć dziwne sformułowanie, że każdy ma takie uprawnienia, jakie otrzymał na egzaminie. Tak naprawdę cofało to te wszystkie wcześniejsze awanse. I bym Państwa uczulał, żeby nie powtarzać tego sformułowania, które było użyte w roku 2006, gdyż ono odbierało uprawnienia nabyte.

PAWEŁ SZABELEWSKI:

Ja jeszcze przepraszam, ja jako Związek, jeśli chodzi o uprawnienia motorowodne, to nie pamiętam teraz roku, to był chyba 83-ci, czy 84-ty rok, gdzie była wprowadzona obowiązkowa wymiana i wszystkie patenty były wymienione.

PAWEŁ MATEJ:

To prawdopodobnie mówimy o 85-tym roku...

NN mężczyzna:

... 85-tym, być może tak...

GŁOSY Z SALI:

...Nie, nie to było.... Wcześniej... [treść częściowo niezrozumiała]

ROMAN WINKLER:

...Koniec lat siedemdziesiątych, czy początek osiemdziesiątych...

PAWEŁ MATEJ:

Być może tutaj jest pamięć ulotna, być może nie wszyscy pamiętamy ten okres... Prosilibyśmy o stanowisko Polskich Związków, czy była, nie wiem czy obowiązkowa, bo przepisy zdają się nie nakazywać... Tam była obowiązkowa wymiana patentów kapitańskich...

GŁOSY Z SALI:

...Ja mówię, że to było... Ale po 85-tym roku?....

PAWEŁ MATEJ:

...Ale poprosilibyśmy o informacje, zarówno od Państwa, jak i od Państwa z PZZ-tu. Czy ta data rok osiemdziesiąty piąty, był takim rokiem, że można było wymienić. Przynajmniej była taka możliwość. Czy były kryteria.

ROMAN WINKLER: Wymieniać można było cały czas, bo zawsze było określone, w jaki sposób można przejść od poprzedniego patentu do nowego i najczęściej to było związane z poszerzaniem uprawnień. Natomiast nigdy nie było to obowiązkowe od tego roku, o którym mówię, to znaczy gdzieś od początku lat siedemdziesiątych. Bo wtedy było rozporządzenie, które mówiło, że w ciągu jakiś czterech, czy pięciu lat wszystkie dotychczasowe patenty muszą być wymienione na nowe. Jak gdyby odcięli się od tego, co było przed rokiem 70-tym. Ale potem było tak, że w zasadzie patent z roku 70-tego właściwie obowiązuje i jeśli ktoś nie wymienił na nowy...

PIOTR KUDELSKI:

...Jasne, rozumiem. Przede wszystkim, żeby było jasne, kwestie zachowania uprawnień rozstrzyga ustawa i my nie możemy w żaden sposób nie możemy, chyba, że.... [słowo niezrozumiałe], nie możemy na to wpłynąć...

RAFAŁ KRAUSE:

...Jeszcze w tej sprawie. Rafał Krause, Polski...

PIOTR KUDELSKI:

...Natomiast tutaj prośba do Polskich Związków, żeby nam informacje w tym zakresie dostarczył. To nam pomoże ten przepis sformułować...

RAFAŁ KRAUSE:

...Ja chciałem, bo też tu w Komisji szkolenia współpracujemy, myśmy wysłali do Państwa w wiosennej propozycji przy tym wstępnym ustaleniu, taką propozycję, jak wymieniać te patenty, żeby w przypadku zgubienia ktoś nie został z niczym. I ta propozycja dotyczyła wymiany żeglarze, jeśli zgubią patent, otrzymują patent nowego żeglarza, sternicy – sternika, morscy sternicy w tej sytuacji kiedy likwidujemy ten par excellence stopień kapitański – dostają kapitana. I nie ma sytuacji, czy ktoś chce, czy nie chce, zgubił, z przyczyn losowych. On nie traci i uzyskuje patent....

PIOTR KUDELSKI:

Jasne...

PAWEŁ MATEJ:

Przepraszam, jeszcze tytułem wyjaśnienia. Nam nie chodzi o to, bo te kolejne rozporządzenia pojawiały się, patenty faktycznie były wymieniane, ale nie było jasnych kryteriów wymiany, sposobów wymiany, jak dany patent danego rodzaju przekłada się na inny. Dzisiaj, kiedy próbowaliśmy się cofać, natrafialiśmy na patenty o różnych nazwach. Na przykład było dwóch kapitanów o różnych zakresach. Domyślałem się, że trzeba by im nadać patent kapitana. Ale chcemy się w tym przepisie, bo to będzie na pewno bardzo karkołomny przepis, przeciąć wszelkie wątpliwości, które się pojawiały przez te kolejne lata, kolejne zmiany rozporządzeń. Aby przeciąć wszystkie wątpliwości i mieć jasny przepis, z którego będzie wynikało, za jaki patent można nadać dany patent według nowego systemu. Chcielibyśmy najpierw ustalić tą datę graniczną od której można. Z naszej analizy treści poprzednich aktów prawnych wynika, że prawdopodobnie w roku 85-tym była taka wymiana dobrowolna w zakresie niższych uprawnień, przy kapitanach był, o ile dobrze pamiętam, obligatoryjny wymóg wymiany. Prosimy po prostu o zweryfikowanie tej daty. Jeżeli była, to nie ma potrzeby cofać się dalej, bo przepis będzie i tak na tą chwilę bardzo karkołomny, a komplikować to o kolejne roczniki, to spowoduje, że to może być po prostu nieczytelne.

PIOTR KUDELSKI:

Panowie na końcu sali, proszę jeszcze.

PIOTR NOWACKI:

Piotr Nowacki. Wydaje mi się...

PAWEŁ SZABELEWSKI:

...Ostatnia sprawa, bardzo krótka, dotycząca właśnie również patentów. W rozporządzeniu nie przewidziano możliwości weryfikacji patentu motorzysty motorowodnego na mechanika. Bardzo bym prosił zwrócić uwagę na opinię ośrodka żeglarskiego, tam szczegółowo żeśmy to umieścili. Zresztą ni tylko my. Uważamy, że ten patent musi być weryfikowany, bo jeżeli nie będzie weryfikowany, to urzędy morskie stracą prawo wpisywania takiego stanowiska do kart bezpieczeństwa dla jachtów, które dobrowolnie poddadzą się inspekcji.

RAFAŁ KRAUSE:

...My wpisaliśmy to w uwagach. Przepraszam, ja o tym zapomniałem...

PIOTR NOWACKI:

Piotr Nowacki, jeżeli można. Ja bym się odniósł do tego, co mówił Rafał Krause. Wydaje mi się, że Panowie zbyt demonizują problem. Przez ostatnie lata była możliwość wymiany patentów. Część osób, która była zainteresowana, skorzystała z tego. Natomiast tak naprawdę problemem, który mógłby się pojawić, to jest moment, w którym stopień sternika jachtowego przestał być stopniem śródlądowym i stał się stopniem morskim. Na pewno w roku osiemdziesiątym szóstym – ósmym sternik jachtowy był jeszcze stopniem śródlądowym. Wiem, bo wtedy próbowałem go uzyskać. Ale nie wiem ile osób byłoby zainteresowanych taką wymianą. Co do pozostałych stopni, wydaje mi się, że sprawa jest bardzo prosta, więc tutaj nie powinno być problemów. Myślę, że Panowie tutaj to rozwiążą. Dziękuję.

PIOTR KUDELSKI:

Dziękuję bardzo. Chciałbym Panom podziękować za te osiem godzin wspólnego spotkania i mam nadzieję, że ten czas tutaj poświęcony przełoży się na poprawienie tego projektu.

WŁODZIMIERZ RING:

Panie dyrektorze, Panowie dyrektorzy, my chcielibyśmy ze swej strony serdecznie podziękować, myślę, że mogę powiedzieć w imieniu tu wszystkich, za ten drugi okrągły stół żeglarski, bo pierwszy był w Gdyni. I za to, że mogliśmy wobec Panów zaprezentować swoje stanowisko. Myślę, że to bardzo poprawi sytuację tego rozporządzenia i przepisów żeglarskich w Polsce. Dziękuję bardzo.

NN mężczyzna:

Polecamy się na przyszłość...