

# PAŃSTWO DA ŻEGLARZOM SPOKÓJ?

## Plan zmian w przepisach regulujących uprawianie żeglarstwa pełnomorskiego.

Milka Jung

23 marca w gdańskim ratuszu odbyła się konferencja poświęcona prawnym uwarunkowaniom rozwoju żeglarstwa pełnomorskiego w Polsce.

Celem konferencji było opracowanie wspólnego stanowiska w sprawie poprawy dostępności polskiego wybrzeża dla turystyki jachtowej.

Oczywiście jest to powiązane z rozwojem regionów nadmorskich, korzyściami dla mieszkańców, nowymi miejscami pracy. Chodzi o stworzenie „produktu turystycznego” atrakcyjnego nie tylko dla Polaków, ale dla wszystkich turystów z krajów nadbałtyckich skłonnych przyjechać na wybrzeże i zostawić tu swoje pie-

niądze. Wpływy Polski z turystyki wynoszą rocznie około 9 milionów dolarów. Z tego średnio 700 tysięcy to wpływy województwa pomorskiego. Statystyczny turysta zostawia co najmniej 200 dolarów. Im więcej turystów, tym więcej pieniędzy. Trzeba ich jednak zachęcić do tego, żeby przyjeżdżali więcej niż jeden raz, ten pierwszy i ostatni, jak robią nieliczni, którzy decydują się przyplłynąć do nas na jachcie.

Ze strony ministerstwa padły słowa zapewnienia o przychylności i zainteresowaniu dla dalszego rozwoju żeglarstwa oraz dostrzegania faktu, iż niezbędne są zmiany prawne, które ten rozwój umożliwią.

Chodzi oczywiście o

formalności, których trzeba dopełnić przed wypłynięciem i po wypłynięciu do każdego z polskich portów.

Obejmują one nie tylko formalności celne i graniczne niespotykane w innych portach, ale też gromadzenie i aktualizację dokumentów - niekiedy takich samych dla małych jachtów jak dla wielotysięczników z marynarki handlowej (np. Certyfikat Okrętowy). Wypłynąć na szerokie wody można dopiero po przejściu procedur rejestracyjnych w Centralnym Rejestrze Jachtów Morskich, uzyskaniu zaświadczenia o rejestracji statku, następnie świadectwa pomiarowego Polskiego Rejestru Statków, Certyfikatu Okrętowego, Świadectwa Klasy lub Orzeczenia Zdolności Żeglugowej oraz Karty Bezpieczeństwa, którą trzeba aktualizować co 12 miesięcy. Ponadto Urzędy Morskie wymagają, aby minimalna załoga składała się zawsze z co najmniej dwóch osób posiadających odpowiednie kwalifikacje. Każde wyjście z portu, nawet na kilka godzin, wymaga zgody Straży Granicznej i Kapitanatu.

My jakoś do tego przywykliśmy, chociaż na szczęście nie wszyscy i nie do końca. Ale dla nielicznych Niemców i Skandynawów odwiedzających polskie porty



## nasze obyczaje związane z żeglowaniem po Bałtyku i przypisane do tego obrzędy stanowią istne kuriozum.

Nie wspominając już o tym, że żadne z pomorskich miast oprócz Gdańska i Łeby nie posiada portu, który choć trochę w standardzie przypominałby mariny w innych krajach.

Procedury graniczne i wymogi bezpieczeństwa sprawiają, że popularność żeglugi przybrzeżnej na naszych jachtach jest minimalna. Poza tym dość duży fragment wybrzeża jest niedostępny dla żeglugi przybrzeżnej ze względu na nadmorskie poligony i prowadzone na nich manewry.

A rozwój regionu zależy od zwiększenia ilości turystów i dostarczenia im jak największej liczby atrakcji. Tymczasem coraz więcej jachtów polskich jest wywożonych do Grecji czy Chorwacji, gdzie klimat bardziej sprzyja żegludze, a jedynymi wymaganymi dokumentami są ubezpieczenia i patenty - przy czym wystarcza już papier sternika jachtowego. Istnieje też praktyka rejestrowania jachtów pod innymi banderami, takimi jak Cypr, Vanuatu czy Malta - zupełnie tak samo jak statków handlowych.

Zarząd Województwa Pomorskiego proponuje stopniowe tworzenie sieci portów jachtowych wzdłuż całego polskiego wybrzeża, a także otwarcie Zalewu Wiślanego, w tym udostępnienie przejścia przez Cieśninę Piławską.

## Program budowy marin wzdłuż wybrzeża planuje trzynaście nadmorskich gmin w oparciu o fundusz PHARE.

Anna Adamska, prezes Stowarzyszenia „Razem w Europie” i organizator konferencji zaproponowała idące bardzo daleko zmiany prawne - wyłączenie turystyki jachtowej

z Kodeksu Morskiego oraz wyłączenie uprawiania żeglarstwa w całości do ustawy o kulturze fizycznej. Ma to na celu wyraźne oddzielenie statków sportowych od statków prowadzących namorzudziałalność gospodarczą.

Konsekwencje takiej zmiany byłyby następujące:

1. właściciele jednostek pływających używanych wyłącznie do celów sportowych i rekreacyjnych będą mogli swobodnie nadawać nazwy swoim jednostkom,
2. statki sportowe przestaną podlegać obowiązkowi wpisu do rejestru okrętowego,
3. właściciele statków sportowych nie będą musieli prowadzić dzienników przewidzianych kodeksem morskim.

Podana została także propozycja zmian procedur celnych i granicznych poprzez zmianę rozporządzenia Ministra Spraw Wewnętrznych z dnia 5 grudnia 1991.

Niewątpliwie otwarcie wybrzeża Bałtyku dla turystyki żeglarskiej nie nastąpi wcześniej, niż zostaną zmienione odpowiednie przepisy i stworzona niezbędna infrastruktura. Środowisko żeglarskie dzieli się na trzy grupy - tych, którym nic w obecnym systemie nie przeszkadza, tych, którzy najchętniej znieśliby wszystkie ograniczenia i zaufali zdrowemu rozsądkowi żeglarzy oraz takich, którzy próbują znaleźć złoty środek. Istnieje

## szansa, że tym razem coś zacznie się zmieniać,

choćby z powodu konieczności dostosowania polskiego prawa do unijnych wymogów. Istnieje już projekt zmienionej ustawy o żegludze śródlądowej, więc zmiany dotyczące żeglugi pełnomorskiej powinny być kolejnym etapem w ułatwieniu nam wszystkim żeglarskiego życia.

Podsumowując całodzienną dyskusję, Jerzy Kuliński stwierdził: „Najlepsze, co państwo może zrobić, dla swoich obywateli, to dać im święty spokój”.