



Minister Infrastruktury

Znak pisma: DGMiZS-9.0530.1.2025
Warszawa, 12 lutego 2025

Pan

ZAWIADOMIENIE O SPOSOBIE ZAŁATWIENIA PETYCJI

w odpowiedzi na petycję z dnia 20 grudnia 2024 r., w sprawie podjęcia działań legislacyjnych
w zakresie:

1. egzekwowania od osób żeglujących wiedzy i umiejętności praktycznych umożliwiających bezpieczne prowadzenie jachtu,
2. wprowadzenia kar za bagatelizowanie ostrzeżeń pogodowych a tym samym narażanie życia i zdrowia,
3. obowiązkowego ubezpieczenia osób żeglujących (a w przypadku jego braku turysta powinien pokrywać koszty akcji ratunkowej),

stosownie do art. 13 ust. 1 ustawy z dnia 22 lipca 2014 r. o petycjach (Dz. U. z 2018 r. poz. 870), uprzejmie informuję, że Pana petycja nie zostanie uwzględniona.

UZASADNIENIE

Sprawy bezpieczeństwa w zakresie uprawiania żeglugi śródlądowej są uregulowane w ustawie z dnia 21 grudnia 2000 r. o żegludze śródlądowej (Dz. U. z 2024 r. poz. 395), a także w przepisach wykonawczych do przedmiotowej ustawy, w tym w szczególności:

- 1) rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 28 kwietnia 2003 r. w sprawie przepisów żeglugowych na śródlądowych drogach wodnych (Dz. U. Nr 212 poz. 2072),
- 2) rozporządzenie Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 8 listopada 2013 r. w sprawie bezpieczeństwa przy uprawianiu turystyki wodnej (Dz. U. z 2013 r. poz. 1366),
- 3) rozporządzenie Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 10 maja 2013 r. w sprawie szkolenia z zakresu bezpieczeństwa na wodzie (Dz. U. z 2013 r. poz. 599).

Zgodnie z art. 37a ustawy z dnia 21 grudnia 2000 r. o żegludze śródlądowej uprawianie turystyki wodnej na jachtach żaglowych o długości kadłuba powyżej 7,5 m lub motorowych o mocy silnika powyżej 10 kW wymaga posiadania dokumentu

kwalifikacyjnego wydanego przez właściwy polski związek sportowy. Prowadzenie mniejszych statków przeznaczonych do uprawiania sportu i rekreacji nie wymaga posiadania patentu. Nie wymaga posiadania dokumentu kwalifikacyjnego również uprawianie turystyki wodnej na jachtach motorowych o mocy silnika do 75 kW i o długości kadłuba do 13 m, których prędkość maksymalna ograniczona jest konstrukcyjnie do 15 km/h (tzw. houseboat'y), z tym że w przypadku jachtów przeznaczonych do najmu, uprawianie turystyki wodnej wymaga odbycia przez prowadzącego jacht szkolenia z zakresu bezpieczeństwa na wodzie.

Odnosząc się bezpośrednio do Państwa postulatów, przedstawiam poniżej informacje w tej sprawie:

1. Egzekwowanie od osób żeglujących wiedzy i umiejętności praktycznych umożliwiających bezpieczne prowadzenie jachtu.

Aktem określającym wymagania niezbędne do uzyskania dokumentów potwierdzających posiadanie uprawnień, w szczególności dotyczące wiedzy i umiejętności z zakresu żeglarstwa, oraz odpowiadający im zakres uprawnień do prowadzenia jachtów żaglowych albo motorowych jest rozporządzenie Ministra Sportu i Turystyki w sprawie uprawiania turystyki wodnej z dnia 9 kwietnia 2013 r. (Dz. U. z 2013 r. poz. 460).

W załączniku 4 do ww. rozporządzenia określono zakres wymagań egzaminacyjnych m.in. do uzyskania patentu żeglarza jachtowego czy patentu sternika motorowodnego – przewidziany jest egzamin zarówno w części praktycznej jak i teoretycznej.

Zakres wiedzy i umiejętności wymaganych do uzyskania patentu żeglarza jachtowego w zakresie wiedzy teoretycznej obejmuje m.in. budowę jachtów, teorię żeglowania, w tym m.in. kursy jachtu względem wiatru, wiatr rzeczywisty i pozorny, żegluga w trudnych warunkach pogodowych; zasady eksploatacji oraz manewrowania jachtem pod żaglami i na silniku, podstawy locji, w tym: znaki żeglugowe i oznakowanie dróg wodnych, drogi wodne i budowle hydrotechniczne; wiadomości z zakresu ratownictwa wodnego, czy wiadomości z zakresu meteorologii. Umiejętności praktyczne obejmują m.in. manewry pod żaglami w zakresie optymalnego doboru żagli do panujących warunków, prowadzenia jachtu pod żaglami przy spotkaniu z innym jachtem oraz jego wyprzedzaniem czy kotwiczenie i cumowanie w różnych warunkach.

Zakres wiedzy i umiejętności wymaganych do uzyskania patentu sternika motorowodnego w zakresie wiedzy teoretycznej obejmuje m.in. podstawy budowy jachtów motorowych; manewrowanie jachtem motorowym; zasady prowadzenia skuterów wodnych; podstawy locji, w tym w szczególności: znaki żeglugowe i oznakowanie dróg wodnych, mapy i przewodniki, drogi wodne i budowle hydrotechniczne; wiadomości z zakresu ratownictwa wodnego; wiadomości z zakresu meteorologii, czy podstawowe przepisy prawa drogi na morskich i śródlądowych drogach wodnych. Umiejętności praktyczne obejmują m.in. manewrowanie jachtem motorowym w zakresie prowadzenia jachtu motorowego przy spotkaniu z innym jachtem oraz jego wyprzedzaniem, wykonania

manewrów: odejście od nadbrzeża, dojsie do nadbrzeża, pływani kurseni prostym i cyrkulacja, alarm „człowiek za burtą”, kotwiczenia i cumowania w różnych warunkach.

Natomiast rozporządzenie Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 10 maja 2013 r. w sprawie szkolenia z zakresu bezpieczeństwa na wodzie (Dz. U. z 2013 r. poz. 599) określa sposób i tryb przeprowadzania szkolenia z zakresu bezpieczeństwa na wodzie, wzór dokumentu potwierdzającego odbycie szkolenia z zakresu bezpieczeństwa na wodzie, a także wykaz kwalifikacji z zakresu żeglugi morskiej lub śródlądowej, których posiadanie zwalnia z obowiązku odbycia szkolenia z zakresu bezpieczeństwa na wodzie. Szkolenie jest przeprowadzane przez armatora jachtu przeznaczonego do najmu przed jego wynajęciem. Szkolenie to obejmuje zapoznanie prowadzącego jacht z obowiązującymi przepisami dotyczącymi zasad bezpieczeństwa na wodzie, w tym o drogach wodnych, a także zagadnienia praktyczne, w tym manewrowanie jachtem (w szczególności manewry odejścia od kei i dojsia do kei).

W wielu państwach uprawianie turystyki wodnej, bez względu na wielkość jednostki pływającej, nie wymaga posiadania dokumentu kwalifikacyjnego, tym samym Polska nie jest najbardziej liberalnym krajem w tym zakresie. Należy również podkreślić, że brak obowiązku posiadania dokumentu kwalifikacyjnego do kierowania wyżej wymienionymi statkami nie zwalnia kierownika statku z obowiązku znajomości i przestrzegania obowiązujących przepisów.

2. Wprowadzenie kar za bagatelizowanie ostrzeżeń pogodowych a tym samym narażanie życia i zdrowia.

Zgodnie z paragrafem 1.02 ust. 8 rozporządzenia Ministra Infrastruktury w sprawie przepisów żeglugowych na śródlądowych drogach wodnych z dnia 28 kwietnia 2003 r. (Dz. U. Nr 212, poz. 2072) „przed rozpoczęciem podróży kierownik powinien dokonać wszelkich niezbędnych przygotowań zapewniających bezpieczeństwo żeglugi, w szczególności powinien zebrać wiarygodne informacje o warunkach na drodze wodnej, którą ma przebyć statek, oraz poczynić starania, aby statek w chwili rozpoczęcia podróży był sprawny i bezpieczny”. Ponadto, kierownik statku widząc zbliżające się zagrożenie zawsze powinien wezwać pasażerów jachtu do założenia kamizelek ratunkowych.

Dodatkowym systemem ostrzegawczym stworzonym z myślą o mazurskich żeglarzach jest uruchomiony w 2011 roku System Sygnalizacji Ostrzegawczej. Informuje on żeglarzy oraz uczestników ruchu wodnego o zbliżającym się niebezpieczeństwie pogodowym. System ten składa się z 18 masztów o wysokości od 15 do 25 metrów, rozmieszczonych na szlaku Wielkich Jezior Mazurskich. Stanowi on znaczną pomoc i ułatwienie dla żeglarzy, niemniej obejmuje niewielki odcinek dróg wodnych w Polsce. Ewentualna regulacja prawna w zakresie obowiązku stosowania się do sygnałów nadawanych z tego systemu mogłaby zostać wprowadzona zarządzeniem Dyrektora Urzędu Żeglugi Śródlądowej w Bydgoszczy, któremu podlega obszar Wielkich Jezior Mazurskich.

Dodatkowo w Polsce funkcjonuje Alert RCB – system SMS-owego powiadamiania ludności o zagrożeniach, wykorzystywany w sytuacjach nadzwyczajnych, gdy występuje prawdopodobieństwo bezpośredniego zagrożenia życia lub zdrowia na znaczącym obszarze. Alert RCB powstaje na podstawie informacji o potencjalnych zagrożeniach otrzymywanych również z Instytutu Meteorologii i Gospodarki Wodnej. Rządowe Centrum Bezpieczeństwa 24 godziny na dobę przez 7 dni w tygodniu monitoruje sytuację pod kątem wystąpienia różnego rodzaju zagrożeń i w razie potrzeby uruchamia Alert.

W zakresie postulowanego przez Państwa wprowadzenia kar za bagatelizowanie ostrzeżeń pogodowych a tym samym narażanie życia i zdrowia uprzejmie informuję, że w ustawie o żegludze śródlądowej jest szereg sankcji za naruszanie przepisów, w tym w szczególności określone w art. 62 pkt 1 i 3: „Kto wykracza przeciw przepisom w zakresie:

- 1) ruchu i sygnalizacji na śródlądowych drogach wodnych,
 - 3) warunków ruchu i postoju statków na szlaku żeglownym i w portach,
- podlega karze grzywny.”,

które mogą mieć niekiedy również zastosowanie we wskazywanych przez Państwo przypadkach.

Dodatkowo informuję, że kwestie odpowiedzialności czy zadośćuczynienia za szkody zostały uregulowane w ustawie z dnia 23 kwietnia 1964 r. Kodeks cywilny (t.j. Dz. U. z 2024 r. poz. 1061) oraz w ustawie z dnia 6 czerwca 1997 r. Kodeks karny (t.j. Dz. U. z 2024 r. poz. 17). Wydaje się, że nadmierna ilość regulacji prawnych mogłaby mieć negatywny wpływ na rozwój turystyki wodnej w Polsce, co byłoby efektem niepożądanym.

3. Obowiązkowe ubezpieczenie osób żeglujących (a w przypadku jego braku turysta powinien pokrywać koszty akcji ratunkowej).

Odnosząc się do kwestii wprowadzenia obowiązkowego ubezpieczenia należy w szczególności mieć na względzie zasadę proporcjonalności w procesie stanowienia prawa. Wydaje się być nadmiernym obciążeniem wprowadzanie powszechnie obowiązujących regulacji krajowych, w sytuacji, w której problem dotyczy ograniczonego obszaru na terenie Rzeczypospolitej Polskiej. Co więcej, uwzględniając skalę osób uprawiających żeglarstwo na Wielkich Jeziorach Mazurskich, liczba osób, dla których istniałby wymóg posiadania takiego ubezpieczenia, ze względu na nieodpowiedzialne zachowanie, wydaje się być marginalna.

Zgodnie z art. 110 ust. 3 ustawy z dnia 18 sierpnia 2011 r. o bezpieczeństwie morskim (t.j. Dz. U. z 2024 r. poz. 1068), armator lub kapitan komercyjnego jachtu morskiego, za wyjątkiem jachtu udostępnianego bez załogi, jest obowiązany posiadać ubezpieczenie odpowiedzialności cywilnej prowadzącego jacht (OC) oraz ubezpieczenie następstw nieszczęśliwych wypadków obejmujące wszystkie osoby znajdujące się na jachcie (NNW). OC armatora w związku z eksploatacją jachtu, stanowi ochronę w przypadku szkód

wyrządzonych osobom trzecim w związku z eksploatacją jachtu (np. w przypadku kolizji, uszkodzenia nabrzeża), natomiast nie obejmuje szkód poniesionych przez kapitana, załogę i pasażerów. Na tym przykładzie widzimy, że obowiązkowe ubezpieczenie jachtu morskiego, gdzie żeglowanie po morzach jest znacznie niebezpieczniejsze niż żeglowanie po rzekach i jeziorach, zostało ograniczone wyłącznie do jachtów komercyjnych. Warto mieć również na uwadze, że pomimo braku takiego obowiązku na wodach śródlądowych, część żeglarzy decyduje się na korzystanie z dedykowanych dla nich dobrowolnych ubezpieczeń. Mając na względzie powyższe, w ocenie Ministerstwa Infrastruktury nałożenie obowiązku posiadania ubezpieczenia na wszystkich żeglarzy stanowiłoby nadmierną regulację prawną.

Dodatkowo informuję, że zgodnie z art. 29 ustawy z dnia 4 września 1997 r. o działach administracji rządowej (Dz. U. z 2024 r. poz. 1370) to minister właściwy do spraw wewnętrznych sprawuje nadzór nad ratownictwem wodnym, dlatego też ewentualne zmiany przepisów w przedmiotowym zakresie, w tym dotyczące konieczności pokrywania kosztów akcji ratunkowych, pozostają w kompetencji tego resortu.

Warto mieć na uwadze, że podmioty odpowiedzialne za zapewnienie bezpieczeństwa osobom przebywającym na obszarach wodnych to:

- na terenie parku narodowego lub krajobrazowego – dyrektor parku,
- na terenie, na którym prowadzona jest działalność w zakresie sportu lub rekreacji - osoba fizyczna, osoba prawna i jednostka organizacyjna nieposiadająca osobowości prawnej, która prowadzi działalność w tym zakresie,
- na pozostałym obszarze – właściwy miejscowo wójt (burmistrz, prezydent miasta) – zwani dalej „zarządzającym obszarem wodnym”.

Uprzejmie informuję również, że statutowe działania Wodnego Ochotniczego Pogotowia Ratunkowego co do zasady finansowane są z budżetu państwa – WOPR nie pobiera opłat za pomoc ludziom, którzy znaleźli się w tarapatkach. Ratownicy nie mają jednak obowiązku ratowania mienia, choć mogą to zrobić i robią, ale odpłatnie. Takie działanie pozwala na pozyskiwanie dodatkowych środków przez te podmioty.

Należy zauważyć, że o bezpieczeństwo żeglugi dbają różne instytucje, w tym w szczególności urzędy żeglugi śródlądowej, a także Policja. Współpraca Ministerstwa Infrastruktury z wyżej wymienionymi instytucjami pozwoliła wypracować pożądane kierunki ewentualnych zmian legislacyjnych, opisane powyżej.

Mając na względzie powyższe, w ocenie Ministerstwa Infrastruktury obecnie obowiązujące przepisy w zakresie turystyki wodnej stanowią rozsądny kompromis między potrzebą zapewnienia odpowiedniego poziomu bezpieczeństwa a ułatwieniem dostępu do uprawiania turystyki wodnej, a także jej dostępnością dla obywatela. Niemniej w celu zwiększenia poziomu bezpieczeństwa żeglugi śródlądowej w ramach najbliższej

nowelizacji ustawy z dnia 21 grudnia 2000 r. o żegludze śródlądowej Ministerstwo Infrastruktury rozważa między innymi:

- wprowadzenie wymogu posiadania dokumentu kwalifikacyjnego przez osoby kierujące jachtami komercyjnymi przeznaczonymi do odpłatnego przewozu osób lub odpłatnie udostępnianych wraz z załogą, bez względu na długość kadłuba i moc silnika,
- wprowadzenie wymogu ukończenia 18 lat przez osoby kierujące jachtami komercyjnymi przeznaczonymi do odpłatnego przewozu osób lub odpłatnie udostępnianych wraz z załogą,
- wprowadzenie obowiązku posiadania dokumentu wydawanego przez producenta jachtu lub jednostkę certyfikującą, lub podmiot upoważniony, potwierdzającego, że prędkość maksymalna jachtu ograniczona jest konstrukcyjnie do 15 km/h,
- wprowadzenie przepisów na wzór art. 96 ustawy z dnia 20 maja 1971 r. – Kodeks wykroczeń (Dz. U. z 2023 r. poz. 2119), zawierających sankcje za udostępnianie statku osobie, która nie posiada odpowiedniego dokumentu lub też znajduje się pod wpływem alkoholu lub innego podobnie działającego środka, a także za udostępnianie statku, który nie jest odpowiednio wyposażony, nie posiada wymaganych dokumentów lub jest niesprawny.

Należy również podkreślić, że Ministerstwo Infrastruktury podejmuje także działania pozalegisłacyjne, których celem jest podniesienie wiedzy i świadomości uczestników turystyki wodnej. Przygotowywane przez Ministerstwo materiały m.in. „Informator dla żeglarzy i armatorów”, „Przewodnik po śródlądowych drogach wodnych”, „Broszura oznakowania nawigacyjnego” cieszą się dużą popularnością zarówno w wersji papierowej jak i elektronicznej, a zawarte w tych publikacjach informacje pozwalają w sposób przystępny znacząco pogłębić wiedzę w zakresie obowiązujących przepisów i zasad bezpieczeństwa nawet początkującym miłośnikom aktywności na wodzie.

POUCZENIE

Zgodnie z art. 13 ust. 2 ustawy z dnia 11 lipca 2014 r. o petycjach, sposób załatwienia petycji nie może być przedmiotem skargi.

Dokument podpisany elektronicznie przez:

Z upoważnienia Ministra Infrastruktury

Monika Niemiec-Butryn

Zastępca Dyrektora Departamentu Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej

Szanowny Pan
Dariusz Klimczak
Minister Infrastruktury

Komisja Bezpieczeństwa i Porządku na swoim posiedzeniu zajmowała się podsumowaniem sezonu letniego na terenie powiatu giżyckiego, leżącego na szlaku Wielkich Jezior Mazurskich. Tegoroczny sezon letni był jednym z najtragiczniejszych sezonów. Niestety, na terenie powiatu giżyckiego siedem osób straciło życie w wodzie.

Na dzień 31.08.2024 r. Mazurskie Ochotnicze Pogotowie Ratunkowe wykonało na terenie Szlaku Wielkich Jezior Mazurskich (przebiegającym przez teren czterech powiatów) 316 interwencji własnych, z tego 143 interwencje na terenie powiatu giżyckiego.

Najtragiczniejsze zdarzenia miały miejsce na terenie powiatu giżyckiego w dniach od 28 do 30 lipca 2024 r.:

- 28 lipca – udzielono pomocy 107 osobom (wykonano 20 interwencji),
- 29 lipca – udzielono pomocy 66 osobom (wykonano 19 interwencji),
- 30 lipca – udzielono pomocy 68 osobom (wykonano 16 interwencji).

Z obserwacji służb i straży wynika, iż żeglarze na Szlaku Wielkich Jezior Mazurskich notorycznie bagatelizują ostrzeżenia pogodowe. Pomimo próśb i apeli ratowników Mazurskiego Ochotniczego Pogotowia Ratunkowego nie brakuje osób, które bagatelizują prognozy pogody i decydują się na wypłynięcie jachtami na akweny, narażając zdrowie i życie nie tylko swoje, ale również ratowników MOPR. Niestety za takie działanie obowiązujące przepisy nie przewidują żadnych konsekwencji. Wielu osób pływa bez patentu, nie znając podstaw żeglarstwa.

W związku z powyższym Komisja Bezpieczeństwa i Porządku zwraca się z prośbą o podjęcie działań legislacyjnych w zakresie:

1. egzekwowania od osób żeglujących wiedzy i umiejętności praktycznych umożliwiających bezpieczne prowadzenie jachtu,
2. wprowadzenia kar za bagatelizowanie ostrzeżeń pogodowych a tym samym narażanie życia i zdrowia,
3. obowiązkowego ubezpieczenia osób żeglujących (a w przypadku jego braku turysta powinien pokrywać koszty akcji ratunkowej).

pismo podpisane kwalifikowanym podpisem elektronicznym

