

PERZYŃSKI Tomasz<sup>1</sup>  
PROKOP – PERZYŃSKA Eliza<sup>2</sup>

## Jachting i czarter w Polsce - prawo i praktyka

turystyka i rekreacja wodna,  
czarter jachtu - praktyka,  
wymogi prawne

### Streszczenie

W artykule przedstawiono obecnie obowiązujące przepisy prawne dotyczące uprawiania sportów wodnych – żeglarstwa i sportów motorowodnych oraz współczesne metody rezerwacji i czarteru jachtów.

### YACHTING AND CHARTER IN POLAND – LAW AND PRACTICE

### Abstract

In the paper authors depict legally binding Polish regulations which constitute the basics of gaining the special entitlements for steering of sailing and motor yachts. The paper presents also standards concerning sailing and motorboats sports as well as current methods of charter and reservation of yachts.

### 1. WSTĘP

Żeglarstwo, jako sposób na eksplorację świata, forma przemieszczania się, transportu, podróżowania, towarzyszyło człowiekowi niemalże od zarania dziejów. Niemniej jednak żeglarstwo o stricte turystyczno-rekreacyjnym charakterze zaczęło się rozwijać dopiero w XVII wieku (Przyjmuje się, że pierwszy udokumentowany klub żeglarski został założony w 1728 r. w Rosji. Flotyła składała się z 141 jachtów). Dzisiaj żeglarstwo to przede wszystkim forma sportu, tzw. kwalifikowana turystyka i rekreacja, forma spędzania wolnego czasu, dla której to przyjęło się określenie - jachting. [1], [3].

Jachting, ze względu na rozwój turystyczno – wodnej infrastruktury, dostępność i zapewniane standardy, popularyzuje się w coraz większym stopniu. Lodówki, ogrzewanie, ciepła woda, to tylko niektóre powszechnie wprowadzane udogodnienia na jachtach turystycznych, dzięki czemu tworzą one jednocześnie specyficzny rodzaj transportu, bazę noclegową i zaplecze gastronomiczne. Dzięki tym wszystkim współczesnym udogodnieniom turystyka wodna (żeglarska) jest w stanie sprostać nawet najbardziej wymagającym turystom. Niestety, wysokie koszty nabycia, a później utrzymania i przechowywania w sezonie zimowym jachtów powodują, iż podstawę dla uprawiania turystyki wodnej w tym zakresie stanowi ich wynajem, popularnie nazywany czarterem. Z uwagi na jego szerokie zastosowanie zagadnienie to poddane zostało w niniejszym artykule analizie z uwzględnieniem aspektu prawnego i praktycznego.



Rys. 1. Przykładowe wnętrze jachtu (Antila 27) [2]

<sup>1</sup> Politechnika Radomska, Wydział Transportu i Elektrotechniki, 26-600 Radom, ul. Malczewskiego 29, tel. 48 361 7725, t.perzynski@pr.radom.pl

<sup>2</sup> Politechnika Radomska, Wydział Ekonomiczny, 26-600 Radom, ul. Chrobrego 31, Tel. 48 361 7432, prokop.perzynska@gmail.com

W artykule przedstawiono aktualnie obowiązujące przepisy dotyczące uprawiania turystyki wodnej, ze szczególnym uwzględnieniem problematyki obowiązku posiadania kwalifikowanych uprawnień do prowadzenia jachtów żaglowych i motorowych w świetle ostatnich nowelizacji dokonanych przez polskiego prawodawcę, a następnie przedstawiono współczesne metody rezerwacji i czarteru jachtów. Na podstawie danych od wybranych firm czarterujących dokonano analizy statystycznej statków żaglowych na śródlądziu.

### 2. PODSTAWOWE WYMOGI PRAWNE DOTYCZĄCE OSÓB UPRAWIAJĄCYCH TURYSTYKĘ WODNĄ

Aktualną regulację wymogów prawnych dotyczących uprawiania turystyki wodnej stanowi ustawa z dnia 21 grudnia 2000 r. o żegludze śródlądowej (Dz. U. z 2006 r. Nr 123, poz. 857, z późn. zm.19), znowelizowana we wskazanym zakresie z dniem 16 października 2010 r. przez ustawę z dnia 25 czerwca 2010 r. o sporcie (Dz. U. z 2010 r. Nr 127, poz. 857). Ustawa o sporcie uchyliła wcześniejsze regulacje dotyczące przedstawianej problematyki, tj. ustawę z dnia 18 stycznia 1996 r. o kulturze fizycznej (Dz. U. z 2007 r. Nr 226, poz. 1675, z późn. zm.) przenosząc wprost w dużej mierze tam zawarte przepisy do ustawy o żegludze śródlądowej, jednakże ustawodawca wykorzystał proces legislacyjny do wprowadzenia w przedmiotowej regulacji kilku istotnych zmian.

Zmiany te objęły sam zakres podmiotowo-przedmiotowy ustawy, ponieważ zgodnie z art. 1 ust. 3 jej przepisy, od dnia wejścia w życie przepisów ją zmieniających, stosuje się obecnie już nie tylko do „profesjonalnej żeglugi”, tj. m.in. przewozów międzybrzegowych, zarobkowego połowu ryb, czy też wykonywania robót technicznych lub eksploatacji złóż kruszywa na innych wodach śródlądowych, ale także do statków służących do uprawiania sportu lub rekreacji.

Prowadzenie rejestru statków używanych wyłącznie do uprawiania sportu lub rekreacji, pozostawione zostało właściwemu polskiemu związkowi sportowemu, którym jest Polski Związek Żeglarski (PZZ, w odniesieniu do jachtów żaglowych) oraz Polski Związek Motorowodny i Narciarstwa Wodnego (PZMiNW, w odniesieniu do jachtów motorowych).

Na pochwałę zasługuje natomiast zmiana semantyczna prowadzona przez ustawodawcę do art. 37a ust.1 ustawy o żegludze śródlądowej w porównaniu z wcześniejszą regulacją zawartą w art. 53a ust.1 ustawy o kulturze fizycznej. Wydaje się, iż rezygnacja z terminu „żeglarstwo” na rzecz „turystyki wodnej” jest właściwa ze względu na szerszy zakres znaczeniowy nowego określenia, które obejmuje jachty zarówno żaglowe, jak i motorowe.

Najciekawszą jest jednak regulacja dotycząca wymogów prawnych stawianych (bądź nie) osobom prowadzącym statki służące uprawianiu sportu i rekreacji. Jak stanowią dodane do treści ustawy o żegludze śródlądowej przepisy art. 37 uprawianie turystyki wodnej na statkach:

- 1) napędzie żaglowym (jachtów żaglowych), które mogą być wyposażone w pomocniczy napęd mechaniczny;
- 2) napędzie mechanicznym (jachtów motorowych), w tym także skuterów wodnych, łodzi pneumatycznych i poduszkowców;
- 3) napędzie innym niż żaglowy lub mechaniczny,

wymaga po pierwsze posiadania odpowiedniej wiedzy i umiejętności z zakresu żeglarstwa, a po drugie przestrzegania zasad bezpieczeństwa przy uprawianiu turystyki wodnej.

W zakresie pierwszego z wymogów polski ustawodawca zdecydował się na wprowadzenie rozróżnienia na użytkowników statków uprawiających turystykę wodną posiadających dokument kwalifikacyjny wydawany przez właściwy polski związek sportowy (czyli odpowiednio PZZ bądź PZMiNW) oraz osoby nie posiadające takiego dokumentu. Ta dyferencjacja stanowiła podstawę do wprowadzenia zakazu prowadzenia jachtów żaglowych o długości kadłuba powyżej 7,5 m lub motorowych o mocy silnika powyżej 10 kW dla osób bez udokumentowanych w powyższy sposób umiejętności. Popularny serwis *m-jacht* spośród dostępnych jachtów posiada około 250 takich, które są krótsze niż 7,5m. Natomiast Licencjonowana Szkoła Żeglarstwa PZZ Bocianie Gniazdo z ponad 30 jachtów posiada aż 22 jachty, które nie wymagają uprawnień. Widać zatem, iż firmy czarterujące posiadają dużą ilość jachtów, na które z punktu widzenia obowiązujących przepisów nie potrzeba żadnych uprawnień.

Na marginesie warto wspomnieć o tym, jak na przestrzeni kilku lat obowiązywania poprzedniej ustawy o kulturze fizycznej zmienił się zakres stosowania tego zakazu – do dnia 1 stycznia 2008 r. dotyczył on statków bez napędu mechanicznego o długości kadłuba do 5 m, a w przypadku statków o napędzie mechanicznym o mocy nie przekraczającej 5 kW. W świetle dokonanej ostatnio nowelizacji widoczna zatem staje się tendencja do liberalizacji tego zakazu, która jednak nie znajduje do końca praktycznego uzasadnienia.

W odniesieniu do jachtów motorowodnych w ostatniej nowelizacji ustawy o żegludze śródlądowej dodany został jednak jeszcze jeden przepis art. 37a ust. 4, który zwalnia z obowiązku posiadania dokumentu kwalifikacyjnego chętnych do uprawiania 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. Osoby te muszą jedynie odbyć szkolenie z zakresu bezpieczeństwa na wodzie, o ile są najemcami takiego jachtu motorowodnego. Literalna wykładnia powyższego przepisu pozostawia pod znakiem zapytania ratio legis, jakie przyświecało prawodawcy, który wyłączył ten minimalny, a jednak tak istotny dla zapewnienia bezpieczeństwa, obowiązek w odniesieniu do osób będących właścicielami takich jachtów.

Zgodnie z treścią ustępu 6 art. 37a osoba, która uzyskała uprawnienia do uprawiania turystyki wodnej w innym państwie, może uprawiać turystykę wodną na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej w zakresie posiadanych uprawnień potwierdzonych stosownym dokumentem. Ta regulacja daje polskim obywatelom możliwość wyboru miejsca (kraju), w którym nabędą stosowne uprawnienia, przy uwzględnieniu różnic w ich zakresie, jak również zasad odpłatności za stosowne kursy, a następnie egzaminy mające potwierdzić zdobyte umiejętności i wiedzę.

Ramy niniejszego artykułu uniemożliwiają dokładną analizę regulacji prawnych w zakresie nabywania kwalifikowanych uprawnień do uprawiania turystyki wodnej, która zawarta jest nie tylko w art. 37a ust. 7 – 15 ustawy

o żegludze śródlądowej, ale także utrzymanym w mocy do czasu wydania nowych przepisów wykonawczych rozporządzeniu Ministra Sportu z dnia 9 czerwca 2006 r. w sprawie uprawiania żeglarstwa (Dz.U. 2006 r. Nr 105, poz. 712 z późn. zm.), dlatego też ta problematyka zostanie poniżej jedynie zasygnalizowana.

Dokumenty potwierdzające kwalifikowane umiejętności do prowadzenia określonej wielkości jachtów żaglowych albo motorowych – nazywane w rozporządzeniu patentami - na określonych wodach wydaje właściwy polski związek sportowy (PZZ bądź PZMiNW) osobom posiadającym odpowiednią wiedzę i umiejętności z zakresu żeglarstwa oraz spełniającym inne wymagania określone w przepisach wykonawczych. Ten sam związek upoważniony jest do przeprowadzania egzaminów (za odpłatnością określoną w załączniku nr 3 do rozporządzenia w sprawie uprawiania żeglarstwa, której wysokość waha się od 200 do 350 zł w zależności od wybranego stopnia żeglarskiego lub motorowodnego) potwierdzających te kwalifikacje oraz zobowiązany do przechowywania dokumentacji stanowiącej podstawę do wydania patentów.

Rozporządzenie w sprawie uprawiania żeglarstwa w § 3 wymienia następujące stopnie żeglarskie: (1) żeglarz jachtowy, (2) sternik jachtowy, (3) jachtowy sternik morski, (4) kapitan jachtowy. W odniesieniu do kwalifikowanych uprawnień do prowadzenia jachtów motorowych wymienione zostały w § 4 stopienie: (1) sternika motorowodnego, (2) starszego sternika motorowodnego, (3) morskiego sternika motorowodnego oraz (4) kapitana motorowodnego. Cechą wspólną tych katalogów stopni żeglarskich i motorowodnych jest to, iż dwa pierwsze stopnie w każdej z grup wymagają ukończenia stosownych szkoleń, a następnie zdania egzaminów potwierdzających zdobytą wiedzę teoretyczną i umiejętności praktyczne. Upodabnia je również to, iż mogą być zdobywane niezależnie od siebie, natomiast pomiędzy stopniami z numeracją 2- 4 istnieje jasno określona gradacja, tzn. warunkiem sine qua non zdobycia uprawnień np. kapitana jachtowego jest posiadanie stopnia jachtowego sternika morskiego. Kolejne podobieństwo pomiędzy tymi katalogami dotyczy wieku, w jakim osoby zainteresowane mogą starać się o poszczególne uprawnienia – jedynie w odniesieniu do najniższego stopnia w każdej z grup próg wiekowy został obniżony do 12 r.ż., natomiast w przypadku pozostałych dana osoba musi spełniać przesłankę pełnoletniości.

Jak wynika z powyższych rozważań, prawna regulacja dotycząca wymogów dla osób uprawiających turystykę wodną nie wydaje się zbyt restrykcyjna, a nawet – jak wskazują nowelizacje dokonane na przestrzeni ostatnich 4 lat – zmniejsza się zakres stosowania wcześniej obowiązujących zakazów.

Odrębne zagadnienie stanowi jednakże kwestia, czy w praktyce w ogóle możliwy jest czarter (wynajęcie) jachtu przez osobę nie posiadającą kwalifikacji odpowiednich do prowadzenia danego jachtu. Największy problem tkwi w kwestii ubezpieczenia i ewentualnych odszkodowań za szkody przez taką osobę spowodowane. Praktyka pokazuje, że firmy ubezpieczeniowe, z którymi właściciele wypożyczalni jachtów żaglowych i motorowych podpisują stosowne umowy ubezpieczenia, nie chcą brać na siebie pełnej odpowiedzialności finansowej za powstałe w ten sposób szkody, a to z kolei zniechęca właścicieli jachtów do ich wynajmowania osobom nie posiadającym stosownych patentów, pomimo możliwości dochodzenia ewentualnego odszkodowania na zasadach ogólnych dla odpowiedzialności deliktowej w prawie cywilnym. Często proponowaną przez właścicieli wypożyczalni jachtów alternatywą dla samodzielnego prowadzenia jachtu przez osobę niekompetentną jest oferta wynajęcie statku wraz ze sternikiem, oczywiście za dodatkową opłatą.

### 3. CZARTER JACHTU – UWAGI PRAKTYCZNE

Z uwagi na przeznaczenie jachty możemy podzielić na jachty:

- regatowe,
- turystyczno-regatowe,
- turystyczne,
- szkoleniowe,

natomiast z uwagi na rodzaj zastosowanego napędu jachtu obowiązuje podział na jachty:

- żaglowe,
- motorowe.

Największa dostępność dla osób czarterujących jachty dotyczy jachtów turystycznych i turystyczno-regatowych, a wg drugiego podziału – żaglowych.

W kwestii samego czarteru (wynajmu) jachtów prawdziwą rewolucję wprowadził Internet. Obecnie istnieje szereg firm, dzięki którym w ciągu kilku minut możemy zarezerwować i wyczarterować dowolny jacht w dowolnym miejscu. Po znalezieniu odpowiedniego jachtu (szukanie m.in. wg typu, modelu – rys. 2), portu odebrania i zadania jachtu, a następnie wpłaceniu zaliczki, nie pozostaje nic innego, jak pojawić się w wyznaczonym miejscu i czasie w celu odebrania jachtu od armatora. Na rys. 2 pokazano przykładowe okno serwisu strony internetowej oferującego czarter jachtów.

[Kontakt Mazury](#) | [O Firmie](#) | [Regulamin Czarterów Online](#) | [Bezpieczna Płatność Zaliczki](#) | [Polityka Prywatności](#) | [Opinie o mJacht.pl](#) | [Opinie porejsowe](#) | [Demo](#)





**Czarter Jachtów Mazury - Online - Wynajem Jachtów Mazury**

Model jachtu:  Data wypłynięcia:

Port wypłynięcia:  Długość rejsu:

Liczba osób:  Cena za dobę:

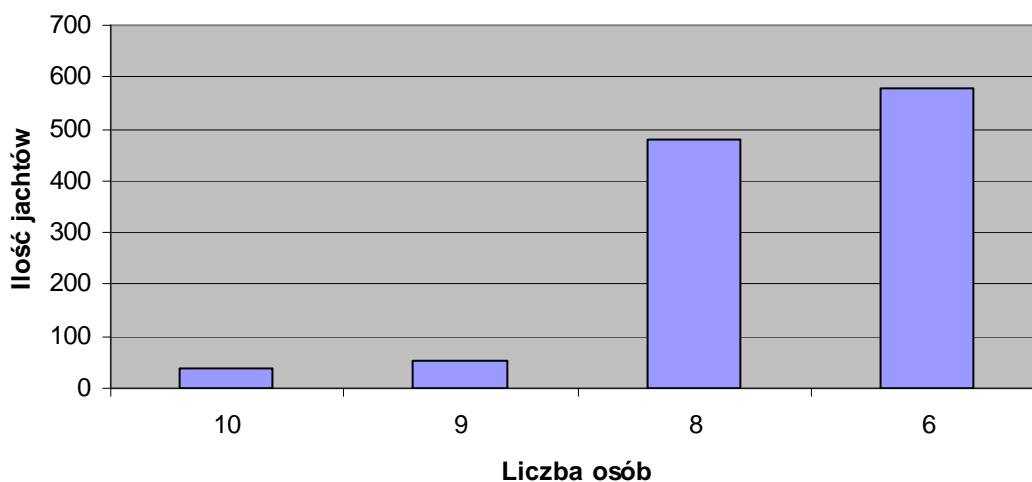
Typ łodzi:  Armator / Jacht:

Model jachtu Liczba osób Rok produkcji	Port wypłynięcia Obszar	Opinie klientów ( <a href="#">sortowanie malejące</a> )	Najbliższe możliwe okresy wypożyczeń, cena za dzień ( <a href="#">sortowanie rosnące</a> )
 <b>Antila 27 Nowosc 2010</b> 6 / maks. 8 2011	Giżycko Mazury	 <a href="#">Liczba opinii: 6</a>	
 <b>Antila 27 Nowosc 2010</b> 6 / maks. 8 2011	Giżycko Mazury	 <a href="#">Liczba opinii: 5</a>	

Rys. 2 Okno serwisu strony internetowej [7]

Obecnie bardzo modne stało się czarterowanie jachtów motorowych, które z uwagi na bardzo liberalne uregulowania prawne dotyczące kwalifikacji do ich prowadzenia stają się konkurencją dla tradycyjnych jachtów żaglowych. Przystępna cena i obszerna przestrzeń na jachcie z powodzeniem pozwala znaleźć chętnych pragnących poznać dzięki nim uroki turystyki wodnej.

Na rys. 3, w oparciu o dane ze strony *m-jacht.pl* (szukanie czarteru wg kategorii *liczba osób*), przedstawiono wynik wyszukiwania.



Rys. 3. Zależność ilości jachtów od liczby osób

Rysunek 3 wyraźnie wskazuje, iż największą część dostępnych jachtów stanowią te, które są przystosowane maksymalnie dla 6 osób. Popularność takich jachtów w dużej mierze wynika z kosztów zakupu i czarteru jachtu. W przypadku 10 osób na jachcie wybór nie jest już tak duży. W tabeli 1 przedstawiono długości dla wybranych jachtów.

Tab 1. Długości wybranych jachtów

Antila 27	Sedna 30	Phila 880	Laguna 30	Maxus 33	Tes 32
8,24m	9m	8,8m	9m	9,85m	9,8m

## 4. WNIOSKI

Chociaż obecnie obowiązujące przepisy pozwalają na uprawianie turystyki wodnej w dużym stopniu bez posiadania kwalifikowanych umiejętności, nie zwalnia to jednak pływających ze znajomości przepisów obowiązujących w ruchu wodnym. Jest to szczególnie ważne w okresie letnim na dużych akwenach, gdzie ruch jest szczególnie nasilony. Osobiste doświadczenia pozwalają twierdzić, że niezajomość przepisów, brak elementarnej wiedzy i umiejętności w zakresie uprawiania turystyki wodnej przez osoby nie posiadające uprawnień powodują zagrożenie dla innych ludzi i statków i mogą być powodem sytuacji mogących prowadzić do bardzo poważnych w skutkach wypadków, czy kolizji. Turystyka i rekreacja wodna może stanowić wspaniałą formę wypoczynku i dawać wiele przyjemności, ale tylko wtedy, gdy jest bezpiecznie uprawiana. Osoby decydujące się na taką formę spędzania wolnego czasu, szczególnie w przypadku braku odpowiednich uprawnień, powinny zapoznać się ze sprzętem, z którego korzystają, przepisami wodnymi oraz akwenem, na którym zamierzają pływać. Z uwagi na obecnie obowiązujące bardzo liberalne przepisy prawne pozostaje ufać, iż osoby takie wykażą się odpowiednim rozsądkiem i odpowiedzialnością.

## 5. BIBLIOGRAFIA

- [1] Czajewski Jacek (red.): Encyklopedia żeglarstwa; Wydawnictwo Naukowe PWN, Warszawa 1996
- [2] <http://jachty-zaglowe.pl/antila-27.html> (data wejścia 15.03.12 r.)
- [3] <http://pl.wikipedia.org/wiki/%C5%BBeglarstwo> (data wejścia 15.03.12 r.)
- [4] Kolaszewski Andrzej, Świdwiński Piotr: Żeglarz i sternik jachtowy; Almapress, Warszawa 2011
- [5] Magazyn Wiatr. Czerwiec 2011
- [6] Rozporządzenie Ministra Sportu z dnia 9 czerwca 2006 r. w sprawie uprawiania żeglarstwa (Dz. U. z 2006 r. Nr 105, poz. 712 z późn. zm.)
- [7] Serwis Internetowy m-jacht.pl
- [8] Ustawa z dnia 21 grudnia 2000 r. o żegludze śródlądowej (Dz. U. z 2006 r. Nr 123, poz. 857, z późn. zm.19)
- [9] WIATR – magazyn żeglarski. Czerwiec 2011.