

X kadencja



KANCELARIA SEJMU

Biuro Komisji Sejmowych

PEŁNY ZAPIS PRZEBIEGU POSIEDZENIA

■ **KOMISJI GOSPODARKI MORSKIEJ
I ŻEGLUGI ŚRÓDLĄDOWEJ
(NR 105)
z dnia 11 marca 2026 r.**

Pełny zapis przebiegu posiedzenia Komisji Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej (nr 105)

11 marca 2026 r.

Komisja Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej, obradująca pod przewodnictwem posła **Kacpra Płażyńskiego (PiS)**, przewodniczącego Komisji, rozpatrzyła:

- propozycje tematów kontroli do planu pracy Najwyższej Izby Kontroli na 2027 r.,
- informację na temat funkcjonowania ustawy z dnia 21 grudnia 2000 r. o żegludze śródlądowej w zakresie żeglugi krajowej na morskich wodach wewnętrznych i morzu terytorialnym (skutki zmian w przepisach wykonawczych, dotyczących kwalifikacji załóg jednostek serwisowych offshore oraz stanowisko strony społecznej i armatorów).

W posiedzeniu udział wzięli: **Arkadiusz Marchewka** sekretarz stanu w Ministerstwie Infrastruktury wraz ze współpracownikami, **Paweł Zambrzycki** pełniący obowiązki wicedyrektor Departamentu Spójności i Infrastruktury Najwyższej Izby Kontroli wraz ze współpracownikami, **Andrzej Kopciuch** dyrektor Delegatury w Warszawie Urzędu Żeglugi Śródlądowej w Bydgoszczy.

W posiedzeniu udział wzięł pracownik Kancelarii Sejmu: **Jolanta Ostrowska** – z sekretariatu Komisji w Biurze Komisji Sejmowych.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Szanowni państwo, otwieram posiedzenie Komisji Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej.

Przed nami dwa punkty. Czy ktoś zgłasza jakieś uwagi bądź sprzeciw wobec znanego państwu porządku obrad? Może przypomnę. Punkt pierwszy to rozpatrzenie propozycji tematów kontroli do planu pracy Najwyższej Izby Kontroli na 2027 r. Punkt drugi to rozpatrzenie informacji na temat funkcjonowania ustawy z dnia 21 grudnia 2000 r. o żegludze śródlądowej w zakresie żeglugi krajowej na morskich wodach wewnętrznych i morzu terytorialnym (skutki zmian w przepisach wykonawczych dotyczących kwalifikacji załóg jednostek serwisowych offshore oraz stanowisko strony społecznej i armatorów).

Jeżeli chodzi o kontrole NIK, do 13 marca musimy zgłosić nasze propozycje. Szanowni państwo, tak wynika z pisma marszałka Sejmu. Czy mają państwo jakieś propozycje? Na piśmie nic nie wpłynęło. A przepraszam, najpierw czy jest sprzeciw do porządku obrad? Nie ma sprzeciwu. Dobrze, to punkt pierwszy. Pan przewodniczący i potem pan poseł. Proszę, panie przewodniczący.

Poseł Krzysztof Szymański (Konfederacja):

Panie przewodniczący, wnoszę o przeprowadzenie kontroli dotyczącej transparentności i prawidłowości systemu przyznawania dodatków zadaniowych i specjalnych oraz polityki wynagrodzeń w administracji morskiej. Docierające do mnie sygnały od przedstawicieli pracowników administracji morskiej wskazują na możliwy brak transparentnych i jednolitych zasad na przykład przyznawania dodatków zadaniowych i specjalnych, a także na znaczące dysproporcje wynagrodzeń pomiędzy poszczególnymi urzędami morskimi przy porównywalnych stanowiskach pracy. Zasadne wydaje się zatem zbadanie, czy stosowane mechanizmy przyznawania dodatków są zgodne z obowiązującymi przepisami, czy nie mają charakteru uznaniowego oraz czy minister właściwy do spraw gospodarki morskiej sprawuje prawidłowy nadzór nad spójnością polityki wynagrodzeń w tej części administracji rządowej. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Dobrze, dziękuję. Myślę, że ciekawy, zasadny wniosek. Teraz pan poseł Gróbarczyk. Nie działają mikrofony? Możemy sprawdzić, czy działają czy nie działają? Musi być do włączonego mikrofonu,

gdyż inaczej się nie nagra. Drodzy państwo, w najgorszym wypadku proszę się przesiąść. Drodzy państwo posłowie i państwo goście, przesiadźcie się na lewą albo prawą ławę.

Poseł Marek Gróbarczyk (PiS):

Panie przewodniczący, szanowni państwo, zgłaszam wniosek o przeprowadzenie kontroli NIK w sprawie unieważnienia przetargu na dzierżawę portu BTZ, portu zbożowego w Gdyni oraz kontroli w zakresie przychodów z bieżącej działalności firmy Mądry, ponieważ zachodzi podejrzenie mataczenia. Firma ta znajduje się w upadłości, natomiast informacje, które są przekazywane przez zarząd portu, wskazują na zupełnie inne stanowisko. Oczywiście dotyczy to również utraty blisko 60 mln zł przychodu dla portu, a więc i dla Skarbu Państwa, którą to decyzję podjął pan minister Marchewka. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Dobrze. Również interesująca propozycja z gdańskiego punktu widzenia, zresztą z punktu widzenia całej Polski. Pan poseł Czesław Hoc.

Poseł Czesław Hoc (PiS):

Dziękuję, panie przewodniczący. Bardzo proszę o poddanie kontroli Najwyższej Izby Kontroli kwestii powstania nowej spółki. 28 stycznia 2026 r. została zawieszona nowa spółka akcyjna Polska, w której skład wszedł też prywatny podmiot. Wkład spółek wynosi zaledwie 40 tys. zł. Jest wiele niejasności, być może nieprawidłowości, również uzasadnienie podejrzenia w aspekcie własności, chociażby kto jest właścicielem Unity Jantara, nowego promu, który pływa obecnie w żegludze promowej na Bałtyku. Oczywiście jest jeszcze wiele innych kwestii, które zresztą zadaliśmy w interpelacji poselskiej, ale niestety, nie otrzymaliśmy odpowiedzi fachowej czy też odpowiedzi profesjonalnej, tylko było, można kolokwialnie powiedzieć, zbicie tematu. Bardzo proszę o wpisanie tego tematu i przeprowadzenie kompleksowej kontroli w aspekcie finansowym, w aspekcie udziałów, w aspekcie różnego rodzaju zależności z podmiotem prywatnym spółki akcyjnej Polska. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Dobrze. Dziękuję, panie pośle. Czy są jeszcze jakieś propozycje? Ja mam jedną. Szanowni państwo, w swojej działalności poselskiej w ostatnich miesiącach spotkałem się z zastrzeżeniami co do realizowanych konkursów i przetargów na rzecz podmiotów czy we współpracy z podmiotami organizującymi kursy nurkowe przez Urząd Morski w Gdyni, w szczególności jeżeli chodzi o nurka pierwszej klasy. Szanowni państwo, wobec tego, że nie ukrywam, prowadzę korespondencję z panem ministrem w tym zakresie, pan minister przedstawia swoją argumentację, która mnie nie przekonuje. Mam poważne prawne wątpliwości co do tego, czy realizacja tych kursów jest właściwie nadzorowana i czy wszystkie podmioty, które mogą przeprowadzać takie kursy, są traktowane w sposób równy. Dlatego proponuję, żeby NIK również sprawdziła nadzór i prowadzenie owych kursów w ramach Urzędu Morskiego Gdyni. Przy okazji sprawdzimy, jak to wygląda w Szczecinie, oraz działania w tym zakresie Komisji Kwalifikacyjnej dla Nurków. Jest to organ, który ściśle współpracuje z urzędami morskimi w tym zakresie.

Dobrze, czy mają państwo jakieś... Otwieram dyskusję. Czy państwo chcieliby zabrać głos, coś jeszcze przedyskutować? Rozumiem, że nie ma sprzeciwu wobec propozycji tematów dla NIK-u.

Dziękuję bardzo. Zamykam ten punkt.

Przechodzimy do punktu drugiego. Panie ministrze, bardzo proszę.

Sekretarz stanu w Ministerstwie Infrastruktury Arkadiusz Marchewka:

Dziękuję. Szanowny panie przewodniczący, szanowni państwo parlamentarzyści, przedstawimy za chwilę informację, o którą państwo prosiliście. Natomiast na samym wstępie chciałbym zwrócić uwagę na pewne rozbieżności, które zostały zawarte w temacie. Z naszego punktu widzenia chcielibyśmy najpierw doprecyzować zakres tematyczny tej kwestii, dlatego że zostaliśmy poproszeni o przedstawienie informacji na temat funkcjonowania ustawy o żegludze śródlądowej, czyli tej z 2000 r. w zakresie żeglugi krajowej na morskich wodach wewnętrznych i morzu terytorialnym. Jeżeli popatrzymy na żeglugę krajową, jest to obszar, który znajduje się od linii brzegowej do 12 mil w morze. Nie jest to objęte zakresem funkcjonowania ustawy o żegludze śródlądowej. Do kwestii dotyczącej żeglugi krajowej, morskich wód wewnętrznych i morza terytorialnego odnoszą się inne przepisy. Jeżeli pan przewodniczący pozwoli, może zrobilibyśmy tak. Najpierw poproszę panią dyrektorkę Niemiec-Butryn o przedstawienie informacji

na temat funkcjonowania ustawy o żegludze śródlądowej, a potem przejdziemy do kwestii związanych z realizacją prawa w kontekście żeglugi krajowej i żeglugi przybrzeżnej. Rozumiem, że ma to kontekst kwalifikacji załóg do obsługi tzw. offshore'u. Jeżeli panowie przewodniczący zgodzą się, to w ten sposób byśmy to przedstawili.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Tak, bardzo prosimy. Rzeczywiście być może jest tu jakaś niejednoznaczność w tak sformułowanym punkcie.

Sekretarz stanu w MI Arkadiusz Marchewka:

Poproszę panią dyrektora o rozpoczęcie.

Zastępca dyrektora Departamentu Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej Ministerstwa Infrastruktury Monika Niemiec-Butryn:

Szanowna Komisjo, panie ministrze, dziękuję za oddanie głosu. Staraliśmy się podejść do tego pytania trochę akademicko. Patrząc na to, co reguluje ustawa o żegludze śródlądowej, od razu w art. 1 mamy sprawy związane z uprawianiem żeglugi na wodach śródlądowych uznanych za żeglowne, a o tym znowu stanowi rozporządzenie wynikające z ustawy – Prawo wodne. Mamy ponad 3700 km dróg wodnych. Tak jest, patrząc literalnie, czego dotyczy ustawa o żegludze śródlądowej. Później patrzymy na kolejny artykuł. Norma ta skierowana jest do statków żeglugi śródlądowej, a nie do statków morskich. Jej celem jest umożliwienie uprawiania żeglugi statkom śródlądowym na następujących akwenach wód morskich. Pozwalamy statkom żeglugi śródlądowej uprawiać żeglugę na wodach morskich. Nie wiem, czy czytać wszystkie akweny, które wymieniliśmy w piśmie.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Myślę, że nie ma potrzeby.

Zastępca dyrektora departamentu MI Monika Niemiec-Butryn:

Myślę, że jest to sprawa oczywista.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Wszystkie akweny śródlądowe tak naprawdę to...

Zastępca dyrektora departamentu MI Monika Niemiec-Butryn:

Morskie.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Morskie śródlądowe, tak? Może jednak pani wskaże, dlatego że sam teraz mam wątpliwości.

Zastępca dyrektora departamentu MI Monika Niemiec-Butryn:

Na akwenach następujących wód morskich:

- część Zatoki Gdańskiej na południe od linii łączącej latarnię morską Hel z pławą podejściową do portu Bałtyjsk,
- część Zatoki Pomorskiej na południe od linii łączącej Cypel Nord Perd na wyspie Rugia z latarnią morską Niechorze,
- Kanał Jagielloński od linii przecinającej kanał biegnący od północno-zachodniego narożnika działki ewidencyjnej nr 596 – obręb ewidencyjny Janowo – tu mamy współrzędne – w kierunku wschodnim północnymi granicami działek ewidencyjnych nr 596, 594, 630, 563/1, 627, 635, 556, 640 – obręb ewidencyjny do punktu granicznego zlokalizowanego w północno-wschodnim narożniku działki ewidencyjnej numer 620 – tu mamy współrzędne – leżącego na styku granic działek ewidencyjnych nr 620, 639, 626, u podstawy odwodnej krawędzi stopy wahu ochronnego rzeki Elbląg,
- Optyw Motławy – od linii przecinającej Optyw biegnącej od punktu na styku działek ewidencyjnych nr 10, 11/4, 48/3 – obręb ewidencyjny 91 w kierunku południowo-wschodnim, przecinając działkę ewidencyjną numer 48/3 – obręb ewidencyjny 91, następnie biegnąca północno-wschodnią stroną torów kolejowych wzdłuż północno-wschodnich granic działki ewidencyjnej nr 37 – obręb ewidencyjny 91, a następnie wzdłuż północno-wschodnich granic działek ewidencyjnych nr 1 i 10 – obręb ewidencyjny 101, przecinając działkę ewidencyjną nr 12/2 – obręb ewidencyjny 101 – ulica Litewska, dalej biegnąc wzdłuż północno-wschodniej granicy działki ewidencyjnej nr 18 – obręb ewidencyjny 101 do punktu o podanych współrzędnych,

- przekop Mieleński łączący się z wodami śródlądowymi po wschodniej stronie z ujściem rzeki Duńcyca,
- rzeka Elbląg od linii łączącej brzegi rzeki biegnącej od południowo-wschodniego narożnika działki ewidencyjnej nr 101/14 – obręb ewidencyjny numer 21 – tu mamy współrzędne – do południowo-wschodniego narożnika działki ewidencyjnej nr 582/2 – obręb ewidencyjny nr 14,
- rzeka Martwa Wisła od linii łączącej południowy kraniec nabrzeża przystani rybackiej w miejscowości Górki Wschodnie z południowym krańcem przystani rybackiej w miejscowości Płonia Wielka,
- rzeka Motława w starym i nowym korycie od linii biegnącej odpowiednio wzdłuż północnej krawędzi mostu Zielonego oraz północnej krawędzi mostu Stągiewnego w miejscowości Gdańsk,
- rzeka Odra Zachodnia od linii biegnącej wzdłuż północnej krawędzi mostu Trasy Zamkowej w miejscowości Szczecin, łącząca się z wodami śródlądowymi po wschodniej stronie z Orlim Przesmykiem, rzeką Święta, Czapina-Babina, Iński Nurt,
- rzeka Parnica od linii przecinającej oba brzegi rzeki Parnica w miejscu jej połączenia z rzeką Regalicą i biegnącą wzdłuż linii zachodniego brzegu rzek,
- rzeka Święta od linii prostopadłej do osi koryta rzeki w miejscowości w odległości 60 m powyżej ujścia do rzeki Odry,
- Zalew Kamieński,
- Zalew Szczeciński,
- Zalew Wiślany,
- Zatoka Pucka.

Omawiając przedmiotową kwestię, należy zwrócić uwagę na art. 4 ust. 1 ustawy o żegludze śródlądowej, zgodnie z którym przepisów ustawy, z wyjątkiem przepisów dotyczących bezpieczeństwa ruchu, sygnalizacji, łączności, oznakowania dróg wodnych, nie stosuje się do statków Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej, Policji i Straży Granicznej, Państwowej Straży Pożarnej i statków morskich przebywających na śródlądowych drogach wodnych, a także wyjątek od tej reguły określony w art. 4 ust. 3, zgodnie z którym przepisy tejże ustawy dotyczące obowiązków, o którym mowa w art. 35 ust. 1, w zakresie posiadania unijnych świadectw kwalifikacji, o których mowa w art. 35 ust. 2 pkt 1 i 2, oraz przepisy art. 38 dotyczące żeglarskiej książeczki pracy, stosuje się także do członków załogi pokładowej statków morskich przebywających na śródlądowych drogach wodnych, ale z wyjątkiem członków załogi pokładowej statku innych niż kapitanowie, posiadających świadectwo wydane lub uznane zgodnie z międzynarodową konwencją o wymaganiach w zakresie wykształcenia marynarzy, wydawania im świadectw i pełnienia wacht, czyli tzw. konwencją STCW. Ujednolicenie wpływa nie tylko na zapewnienie właściwego poziomu bezpieczeństwa żeglugi śródlądowej, ale także pozwala na uznanie ważności wydawanych na ich podstawie dokumentów kwalifikacyjnych, żeglarskich książeczek pracy, dzienników pokładowych we wszystkich krajach objętych dyrektywą 2017/2397.

Chciałabym jeszcze zwrócić uwagę, dlatego że w pytaniu była sugestia dotycząca stanowiska strony społecznej i armatorów, które było przedstawiane. Nie było nam ono sygnalizowane w trakcie procesu legislacyjnego, kiedy w 2022 r. była procedowana zmiana ustawy o żegludze śródlądowej w związku z implementacją dyrektywy. Projekt ustawy był skierowany do opiniodawstwa i konsultacji społecznych odpowiednio w 2023 r. W ramach tego procesu do projektu ustawy, jak i do projektu rozporządzenia nie zgłoszono jakichkolwiek uwag, które chociażby pośrednio odnosiły się do branży offshore. Wówczas w procesie legislacyjnym nie było jakichkolwiek sugestii, żebyśmy cokolwiek wzięli pod uwagę. Trudno mi sobie wyobrazić, do czego jest ta sugestia.

Podsumowując, należy uznać, że przepisy ustawy o żegludze śródlądowej nie regulują w ogóle kwestii uprawiania żeglugi statków morskich na morskich wodach wewnętrznych i morzu terytorialnym. Tym samym nie mają jakiegokolwiek wpływu na funkcjonowanie branży offshore, w tym na kwalifikacje załóg jednostek serwisowych offshore. Taki wywód przeprowadziliśmy. Dziękuję.

Sekretarz stanu w MI Arkadiusz Marchewka:

Dziękuję, pani dyrektor. Teraz przechodząc do kwestii związanych z kwalifikacjami załóg jednostek serwisowych offshore, gdyż jest to głównym elementem naszej rozmowy, kilka miesięcy temu podczas posiedzenia Komisji Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej rozmawialiśmy między innymi ze stroną interesariuszy, jak do zakończenia okresu przejściowego zrealizować zmiany, które pozwolą na jak najłagodniejsze przejście do zmian przepisów po to, żeby obecnie

funkcjonujący marynarze czy podmioty, którzy realizują tego typu usługi, mieścili się w zakresie obowiązującego prawa. Tytułem przypomnienia chciałbym państwu powiedzieć, że w 2022 r. została zmieniona definicja żeglugi krajowej. Do 2022 r. obejmowała ona wyłączną strefę ekonomiczną, czyli na przykład farmy offshore'owe, które znajdują się w wyłącznej strefie ekonomicznej, dlatego że tam mają wyznaczone miejsca do ich instalacji. Przepisy pozwalające na uprawianie żeglugi krajowej pozwalały na prowadzenie prac w tamtym obszarze.

W 2022 r. na wniosek Europejskiej Agencji Bezpieczeństwa Morskiego EMSA, po kontroli, którą EMSA przeprowadziła w 2022 r., została zmieniona definicja żeglugi krajowej. Obecnie sięga ona 12 mil morskich od brzegu, czyli jest znacznie mniejsza niż było to do 2022 r. Chodzi przede wszystkim o to, żeby umożliwić jak największej liczbie podmiotów gospodarczych oraz marynarzom realizację działań, które pozwoliłyby na świadczenie usług w zakresie usług serwisowych czy jakichkolwiek innych dla działalności branży offshore. Realizujemy działania, które przygotowują do zmiany szeregu rozporządzeń, które będą stwierdzać kwalifikacje zarówno w żegludze krajowej, która jest najniższa, a następnie w żegludze przybrzeżnej, która dotyczy całego Bałtyku i sięga na zachód praktycznie aż do Danii. Ostatni level to żegluga międzynarodowa. Od naszego ostatniego spotkania komisja, która została powołana, a która składa się z powołanych przez ministerstwo ekspertów, opracowała już wiele propozycji. Prace nie są jeszcze zakończone, ale poproszę pana dyrektora Gąsowskiego, dyrektora Departamentu Edukacji Morskiej, o przedstawienie szczegółowych informacji na temat postępów prac, dlatego że pozwolą one przedstawić państwu informacje na temat zdefiniowania naszych i komisji działań.

Dyrektor Departamentu Edukacji Morskiej Ministerstwa Infrastruktury Wojciech Gąsowski:

Dziękuję, panie ministrze. Szanowni państwo, Wysoka Komisjo, rzeczywiście, tak jak wspomniał pan minister, pod koniec 2024 r. przy ministrze infrastruktury został powołany zespół do spraw weryfikacji i aktualizacji ramowych programów szkoleń i przeszkoleń dla członków załóg statków morskich. Jest to odpowiedź na potrzebę przebudowy ramowych programów szkoleń i przeszkoleń, wynikającą między innymi z niezgodności wskazanej przez Europejską Agencję Bezpieczeństwa Morskiego w 2023 r., która wskazywała, że przynajmniej częściowo programy, które funkcjonują w rozporządzeniach w ramach polskich kwalifikacji dla marynarzy, nie spełniają wszystkich wymagań, o których jest mowa wprost w konwencji STCW. W odpowiedzi na ten zarzut powstał zespół. W międzyczasie oczywiście zespół opracowuje odpowiedź, będzie wypracowywał podstawę do rozwiązania sygnalizowanych przez środowisko offshore, branżę offshore problemów wynikających także ze zmiany rozporządzenia z 2022 r., o której wspomniał pan minister, która z kolei była efektem wcześniejszego zarzutu EMSA i sformułowanego zarzutu Komisji Europejskiej, który dopiero w grudniu ubiegłego roku 2025 został przez Komisję zamknięty. Traktujemy, że ograniczenie definicji zostało uznane przez Komisję jako właściwe. Było to działanie, jakie było oczekiwane.

Jeżeli chodzi o prace zespołu, prace obejmują przede wszystkim weryfikację i opracowanie merytoryczne pięciu rozporządzeń w zakresie wszystkich rodzajów programów szkoleń i przeszkoleń na wszystkich poziomach żeglugi, od żeglugi międzynarodowej przez żeglugę przybrzeżną, żeglugę krajową i wszystkie przeszkolenia bezpieczeństwa i merytoryczne przeszkolenia dla marynarzy. Pozwolę sobie przytoczyć ogólną statystykę. Mówimy o pięciu rozporządzeniach. Objętościowo jest to na dzień dzisiejszy około 700 stron. Obejmuje to blisko 12 tys. godzin zajęć w zakresie bardzo konkretnych, specjalistycznych przedmiotów, w ramach blisko 100 przedmiotów sformułowanych jako zajęcia na poszczególnych poziomach odpowiedzialności i w poszczególnych działach. Mówimy tutaj o pokładzie, maszynie, elektrykach bądź poziomie pomocniczym.

W wyniku dotychczasowych prac zespołu zweryfikowano i przygotowano programy szkoleń kwalifikacyjnych w dziale pokładowym w żegludze międzynarodowej na poziomie pomocniczym, operacyjnym i zarządzania, w żegludze przybrzeżnej w dziale pokładowym na poziomie operacyjnym i zarządzania. Obejmuje to ponad 4 tys. godzin zajęć w ramach 16 przedmiotów. Zweryfikowano i uzupełniono programy szkoleń w dziale maszynowym w żegludze międzynarodowej w specjalności mechanicznej na poziomie pomocniczym, operacyjnym i zarządzania. Tutaj mamy 3795 godzin w ramach 18 przedmiotów. Zweryfikowano i przygotowano programy szkoleń w dziale maszynowym w żegludze międzynarodowej w specjalności elektrycznej na poziomie pomocniczym i operacyjnym. Kontynuując jest to 1629 godzin zajęć.

Obecnie zespół pracuje nad weryfikacją i przygotowaniem programów szkoleń w dziale pokładowym w żegludze krajowej wraz z wariantem szkoleń w planowanej żegludze przybrzeżnej

ograniczonej, przygotowaniem ramowych programów szkoleń w dziale maszynowym w żegludze międzynarodowej w specjalności mechanicznej na poziomie pomocniczym, operacyjnym i zarządzania, a dodatkowo nieco rozszerzając, ale dalej w obrębie zainteresowania marynarzy i wymagań konwencji STCW, przygotowaniem nowych programów na świadectwo radioelektronika drugiej i pierwszej klasy, świadectwo ogólne i ograniczone radiooperatora, świadectwo operatora stacji nabrzeżnej, świadectwo operatora łączności bliskiego i dalekiego zasięgu oraz radiotelefonisty VHF, a także weryfikacją i przygotowaniem programów przeszkoleń bezpieczeństwa i specjalistycznych. Jest to blisko 40 ramowych programów do weryfikacji.

Co mamy do zrealizowania w najbliższym czasie? Pod koniec marca będzie spotkanie podsumowujące pewien zakres działań. W ramach harmonogramu prac zespołu wyznaczymy kolejne zadania na najbliższy czas. Dotyczą one programów szkoleń na poziomie zarządzania dla absolwentów uznanych uczelni, którym upłynął termin ważności dyplomu ukończenia studiów, programów szkoleń w dziale pokładowym i maszynowym dla jachtów komercyjnych, programów szkoleń w rybołówstwie morskim i uzupełniających programów przejściowych. Chodzi o uruchomienie czy dopasowanie pewnych uzupełnień w ramach przejścia z jednego rodzaju żeglugi do drugiego najpewniej z założeniem, że mówimy o podnoszeniu swoich kwalifikacji, czyli przejściu z żeglugi krajowej do przybrzeżnej, z przybrzeżnej do międzynarodowej.

Może nie będę za bardzo wchodził w szczegóły, ale podam informacyjnie, że pojawiło się wiele rozbieżności. Stąd też potrzebny jest czas na weryfikację każdego z zapisów. Dla przykładu na poziomie operacyjnym w dziale pokładowym pojawiają się braki w zakresie tematyki prądów pływowych, zjawisk lodowych na wodach czy pełnienia wachty portowej, które są tak naprawdę dla każdego marynarza, szczególnie oficera, niezwykle istotne, a jeżeli chodzi o żeglugę międzynarodową, programy nie obejmowały tego.

Jeżeli chodzi o działanie samego zespołu, obok aktualizacji ramowych programów szkoleń i przeszkoleń, planuje się także wprowadzenie, o czym też już mieliśmy okazję rozmawiać zarówno tutaj na posiedzeniach Komisji, jak też przy okazji spotkań w ramach zespołu trójstronnego, przepisów epizodycznych pozwalających na utrzymanie ważności dokumentów dla marynarzy w wieku powyżej 50 lat z założeniem, żeby korzystając z dotychczasowych uprawnień w żegludze krajowej czy z dotychczasowych dyplomów, mogli kontynuować swoją karierę zawodową do czasu przejścia na emeryturę czy osiągnięcia wieku 65 lat. Przewidujemy jeszcze większe ułatwienia dla uzyskania dyplomu kapitana żeglugi przybrzeżnej dla posiadaczy dyplomu szypra pierwszej klasy żeglugi krajowej. Jest to kontynuacja działań, które pojawiły się przy okazji zmiany, zawężenia definicji żeglugi krajowej, o której pan minister wspominał na początku, gdzie już wówczas ułatwiliśmy pewne możliwości podniesienia kompetencji, czyli przejścia z żeglugi krajowej do żeglugi przybrzeżnej. Natomiast wsłuchując się w głosy środowiska, które jednoznacznie wskazuje, że charakter jednostek, które operują w sektorze offshore, często jest poniżej pojemności brutto 200 GT, tym samym nasza propozycja będzie taka, żeby wymagana praktyka realizowana przez marynarzy, szyprów pierwszej klasy żeglugi krajowej, była obniżona z 200 do poziomu 100 GT, a być może, jeżeli będzie taka potrzeba, także nieco mniej, żeby umożliwić podniesienie kwalifikacji i zdobycie dyplomu w sposób możliwie ułatwiony.

Jeżeli chodzi o kwestie dodatkowe, będą one oczywiście wynikały z efektów prac zespołu. Mając pełen przegląd każdego z ramowych programów w poszczególnych żeglugach, będziemy w stanie jednoznacznie powiedzieć, jakie są różnice i w jaki sposób będziemy mogli skonstruować pewne elementy przejściowe dla podnoszenia kwalifikacji. Równolegle szukamy rozwiązań, które umożliwią, z uwagi przede wszystkim na specyficzny charakter pracy jednostek offshore'owych, tak żeby mogły... Chodzi o to, żeby obsady załóg były adekwatne do możliwości jednostki, techniki i poziomu zaawansowania jednostek i żeby nie było sytuacji, w której rzeczywiście na niewielkiej jednostce typu CTV, jeżeli chodzi o obsadę siłowni, było wymagane posiadanie dyplomu w żegludze międzynarodowej przynajmniej na poziomie operacyjnym, a zdarzają się przypadki, gdzie rzeczywiście gdzieś jest sformułowane takie wymaganie bądź oczekiwanie na poziomie zarządzania, kiedy tak naprawdę mówimy o siłowni, która dzięki swojej automatyzacji jest praktycznie traktowana jako bezobsługowa.

Naszą propozycją, którą rozważamy, jest także podejście od drugiej strony, czyli podejście wychodzące poza same kwalifikacje. Nie chcemy nadto komplikować systemu kwalifikacji, który już sam w sobie jest dość złożony i zawiera wiele różnych wyjątków czy obostrzeń. Rozważamy propozycję, żeby na poziomie certyfikatu bezpiecznej obsługi statku czy karty bezpieczeństwa jednostki na poziomie dyrektorów urzędów morskich, biorąc pod uwagę oczywiście specyfikę

i pracy, którą wykonują dane jednostki, i samej jednostki, czyli jaki to jest tonaż i pojemność brutto, jakie jest jej wyposażenie, dało się w sposób nieco bardziej elastyczny formować skład załogi, żeby było to bezpieczne w każdym możliwym przypadku, żeby oczywiście nie obniżać w żaden sposób poziomu bezpieczeństwa, ale jednocześnie pozostawić sobie pewną elastyczność. Takie rozwiązania, takie propozycje na dzień dzisiejszy są w toku prac. Tak jak powiedziałem wcześniej, wyniki prac zespołu będą determinowały, co będziemy mogli zrobić dalej.

Sekretarz stanu w MI Arkadiusz Marchewka:

Warto jeszcze powiedzieć o 50+.

Dyrektor departamentu MI Wojciech Gąsowski:

Powiedziałem, panie ministrze, ale rzeczywiście jeszcze powtórzę, że zależy nam na tym, żeby marynarze, którzy są obecnie w wieku 50+ i funkcjonują w żegludze krajowej, gdzie co też ważne, nie ma wymagania średniego wykształcenia, mogli kontynuować swoją działalność, aktywność zawodową pomimo tego, że formalnie definicja nie umożliwia im wypływania, na dzień dzisiejszy jeszcze umożliwia, ale od 2027 r. przestanie umożliwiać im wypływanie poza 12 mil morskich od brzegu. Stąd propozycja epizodycznych przepisów w stosunku do tych osób, żeby nie było tutaj żadnej formy dyskryminacji.

Sekretarz stanu w MI Arkadiusz Marchewka:

Gdyby musieli podwyższać wykształcenie, byłoby to bardzo trudne w tym wieku.

Dyrektor departamentu MI Wojciech Gąsowski:

Prawdopodobnie byłoby to nieosiągalne, a z uwagi na to, że żegluga przybrzeżna de facto jest już oparta na przepisach międzynarodowych wynikających z konwencji STCW, to tych elementów w żaden sposób nie możemy ominąć. Będziemy zatem szukali rozwiązań, które pozwolą to zrobić nieco inną ścieżką, ale gwarantującą tym osobom dalszą aktywność zawodową. Dziękuję bardzo. To tyle z mojej strony.

Sekretarz stanu w MI Arkadiusz Marchewka:

Podsumowując chcielibyśmy, żeby po zakończeniu pracy zespołu mniej więcej w połowie tego roku rozpocząć proces legislacyjny zmiany rozporządzeń, o których pan dyrektor powiedział. Do zmiany mamy pięć dosyć złożonych rozporządzeń. Połowa roku to jest plan na rozpoczęcie procesu legislacyjnego, dlatego że przepisy przejściowe obowiązują do połowy przyszłego roku. Chcielibyśmy być na to gotowi.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Otwieram dyskusję. Ilu macie państwo legislatorów w departamencie?

Sekretarz stanu w MI Arkadiusz Marchewka:

Wystarczająco.

Dyrektor departamentu MI Wojciech Gąsowski:

Panie przewodniczący, żeby być precyzyjnym, w departamencie nie, natomiast mamy wsparcie komórek merytorycznych w sensie obsługujących ministerstwo. Mam tutaj na myśli Departament Prawny, z którego korzystamy i będziemy korzystać.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Departament Prawny całego Ministerstwa Infrastruktury również wspomaga państwa w zakresie rozporządzeń. Okej. Czy ktoś jeszcze ma jakieś pytania? Pan przewodniczący.

Poseł Krzysztof Szymański (Konfederacja):

W zasadzie pan dyrektor odpowiedział praktycznie na wszystkie moje pytania, za co dziękuję. Dosyć obszernie opisał pan zakres prac. Objętość jest znaczna. Natomiast interesuje mnie perspektywa czasowa, na jakim etapie zaawansowania mniej więcej jesteśmy i kiedy można spodziewać się zakończenia prac zespołu. Pan minister wskazał, że w połowie tego roku będą rozpoczęte prace legislacyjne, natomiast czy prace legislacyjne zostaną zakończone na przykład do końca roku czy do końca obowiązywania poprzednich rozporządzeń, czyli do połowy przyszłego roku? Chodzi mi o jakiś harmonogram.

Dyrektor departamentu MI Wojciech Gąsowski:

Szanowny panie przewodniczący, zależy nam na tym, żeby zadziało się to jak najszybciej. Tak jak pozwoliłem sobie przedstawić, mamy do czynienia ze zmianą pięciu rozporządzeń. Nie muszą

one iść w pakiecie. Oznacza to, że dział pokładowy w zakresie prac podzespołu, który pracuje w ramach zespołu, jest istotnie dalej niż na przykład dział mechaniczny. Wynika to oczywiście z pewnych oczekiwań z naszej strony, które formułujemy. Dział mechaniczny rzeczywiście musi poświęcić troszeczkę więcej czasu, żeby wypracować rozwiązania, które nas interesują w tym zakresie. Tak jak pan minister wspomniał, chcielibyśmy rozpocząć proces legislacyjny w czerwcu. Samo rozporządzenie, jeżeli chodzi o jego zawartość, nie jest skomplikowane, natomiast jeżeli chodzi o załączniki, czyli objętość, o której mówiłem, musi to zostać zakończone i formalnie wypracowane. Na ten moment myślę, że możemy swobodnie powiedzieć, że mamy opracowane 60-70% materiału, jeżeli chodzi o prace zespołu, przy czym przed nami są jeszcze kwestie chyba największe, które będą dla zespołu pewną formą wyzwania. Są to jachty komercyjne i rybołówstwo morskie, czyli skutki zmiany także samych przepisów wynikających z konwencji STCW-F. Zależy nam na tym, żeby zadziało się to jak najszybciej. Trudno mi powiedzieć, czy wejście w proces legislacyjny nie spowoduje, że będziemy mieli jakieś opóźnienia. Mam nadzieję, że nie. Natomiast chociażby ze względu na objętość materiału oraz liczbę załączników w poszczególnych rozporządzeniach, spodziewamy się, że Departament Prawny będzie je analizował, zanim jeszcze wyjdziemy na zewnątrz z dokumentami. Za chwilę, czy to w ramach konsultacji publicznych, czy to potem Rządowe Centrum Legislacji, także będzie potrzebowało trochę czasu, żeby się z tymi dokumentami zapoznać.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Dobrze. Czy są jeszcze jakieś pytania? Nie ma pytań. Szanowni państwo, korzystając z okazji, że temat brzmi dosyć szeroko, przypomniało mi się, że jeszcze nie poprosiliśmy pana ministra – to już nie na dzisiaj, ale to ważna sprawa – o mapę drogową użeglowienia Odry. W zasadzie rozmawialiśmy kiedyś o Odrze. Pamiętam, że pan minister deklarował poparcie dla tej inicjatywy, dla tej inwestycji, ale do szczegółów jeszcze nie przeszliśmy. Myślę, że w najbliższym czasie trzeba będzie to zrobić. Więc prosiłbym o przygotowanie mapy drogowej z datami, co ma się wydarzyć i kiedy, żeby Odra aż do Czech była przejezdna dla towarów.

Sekretarz stanu w MI Arkadiusz Marchewka:

Panie przewodniczący, informacja najbardziej aktualna. Został ogłoszony przetarg na przygotowanie dokumentacji dla decyzji środowiskowej dla Odry granicznej, czyli miejsca, w którym chcielibyśmy, żeby głębokość wynosiła 1,80 m, żeby umożliwiała swobodną żeglugę w tamtej części. Chodzi tu bezpośrednio o Odrę graniczną. Jak państwo pamiętacie, prace były podzielone na dwa etapy. Pierwszy został zakończony w pierwszej połowie 2024 r. Tak się złożyło, że później sąd swoją decyzją uchylił w całości decyzję środowiskową zarówno dla już zrealizowanej inwestycji, jak i dla drugiego etapu. A więc zaczynamy pozyskiwanie decyzji od nowa. W tym roku przeznaczaliśmy w budżecie Wód Polskich 5 mln zł na przygotowanie dokumentacji. Przetarg został ogłoszony. W ciągu najbliższych tygodni zostanie wyłoniony podmiot, który opracuje całą dokumentację po to, żebyśmy mogli wystąpić o decyzję środowiskową. Prace w tym zakresie trwają, ale oczywiście przygotujemy takie informacje, żeby pokazać miejsca, które są kluczowe z punktu widzenia inwestycyjnego, które są istotne po to, żeby dać możliwość przepływania jednostek, chociaż wszystko zależy, bardzo dużo zależy też od kwestii pogodowych. Tytułem wprowadzenia do późniejszej dyskusji możemy powiedzieć, że budowa stopni wodnych są to inwestycje, które są szacowane mniej więcej na około 10 mld zł. Są to wielkie koszty. Trzeba przedstawić też efekty ekonomiczne dla takich przedsięwzięć. Natomiast etap dotyczący Odry granicznej, który jest istotny z punktu widzenia zespołu portów Szczecin i Świnoujście, jest kluczowy. Prace trwają. Oczywiście postępowania przetargowe i uzyskanie dokumentacji środowiskowej jest czasochłonne, ale realizujemy to działanie, nic nie zostało zatrzymane.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Dobrze. Tak jak mówiłem, poprosimy w odniesieniu do całej rzeki aż do Czech o terminy, kwestie formalne, jakie po drodze muszą być spełnione oraz o koszty konkretnych inwestycji, które muszą być zrealizowane. Oczywiście chodzi o szacunki, dlatego że przetargów nie ma. Jak już pan minister wspomniał o analizie ekonomicznej, to poprosimy także o analizę ekonomiczną, co dzięki temu zyskamy, ile będziemy na tym zarabiać.

Zamykam posiedzenie Komisji. Dziękuję.