

X kadencja



KANCELARIA SEJMU

Biuro Komisji Sejmowych

PEŁNY ZAPIS PRZEBIEGU POSIEDZENIA

■ **KOMISJI GOSPODARKI MORSKIEJ
I ŻEGLUGI ŚRÓDLĄDOWEJ
(NR 107)
z dnia 14 kwietnia 2026 r.**

Pełny zapis przebiegu posiedzenia Komisji Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej (nr 107)

14 kwietnia 2026 r.

Komisja Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej, obradująca pod przewodnictwem posła **Krzysztofa Szymańskiego (Konfederacja)**, zastępcy przewodniczącego Komisji, oraz posła **Marka Hoka (KO)** zastępcy przewodniczącego Komisji, zrealizowała następujący porządek dzienny:

- **rozpatrzenie informacji na temat funkcjonowania ustawy z dnia 18 sierpnia 2011 r. o bezpieczeństwie morskim (przegląd zadań administracji morskiej, systemu nadzoru nad statkami, certyfikacji, inspekcji oraz kontroli państwa bandery i państwa portu).**

W posiedzeniu udział wzięli: **Sonia Knobloch-Sieradzka** zastępca dyrektora Departamentu Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej Ministerstwa Infrastruktury, **Przemysław Lenard** dyrektor do spraw inspekcji morskiej w Urzędzie Morskim w Szczecinie, **Anna Białkowska** zastępca dyrektora Urzędu Morskiego w Gdyni, **Henryk Piątkowski** przewodniczący Ogólnopolskiego Związku Zawodowego Oficerów i Marynarzy oraz **Radosław Stefaniak** sekretarz Polskiego Związku Przedsiębiorców Żeglugowych. W posiedzeniu udział wzięli pracownicy Kancelarii Sejmu: **Jolanta Ostrowska** i **Ewa Soroka** – z sekretariatu Komisji w Biurze Komisji Sejmowych.

Przewodniczący poseł Krzysztof Szymański (Konfederacja):

Otwieram posiedzenie Komisji Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej.

Witam państwa posłów oraz zaproszonych gości.

Stwierdzam kworum.

W porządku dziennym posiedzenia mamy rozpatrzenie informacji na temat funkcjonowania ustawy z dnia 18 sierpnia 2011 r. o bezpieczeństwie morskim (przegląd zadań administracji morskiej, systemu nadzoru nad statkami, certyfikacji, inspekcji oraz kontroli państwa bandery i państwa portu). Jeśli nie usłyszę sprzeciwu, uznaję, że Komisja przyjmuje zaproponowany porządek dzienny.

Sprzeciwu nie słyszę. Przechodzimy do realizacji porządku dziennego. O przedstawienie informacji proszę panią Sonię Knobloch-Sieradzką, zastępcę dyrektora Departamentu Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej w Ministerstwie Infrastruktury.

Zastępca dyrektora Departamentu Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej Ministerstwa Infrastruktury Sonia Knobloch-Sieradzka:

Dzień dobry, panie przewodniczący, dzień dobry, szanowne panie, szanowni panowie posłowie, szanowni państwo, jeśli chodzi o zadania administracji morskiej wynikające z ustawy z dnia 18 sierpnia 2011 r. o bezpieczeństwie morskim, to możemy je podzielić na te obejmujące zadania państwa bandery, państwa portu i państwa nadbrzeżnego. Jeśli chodzi o zadania państwa bandery, to organami inspekcyjnymi dla statków o polskiej przynależności są dyrektorzy urzędów morskich i ich zadania w tym obszarze obejmują w szczególności przeprowadzanie inspekcji statków morskich, wydawanie im certyfikatów potwierdzających zgodność statków z wymaganiami przepisów międzynarodowych, przepisów konwencyjnych Unii Europejskiej i przepisów krajowych, a także nadzór nad uznanymi organizacjami, ARO, upoważnionymi do działań w imieniu państwa bandery. System inspekcji statków o polskiej przynależności jest oparty na zharmonizowanym systemie przeglądów i certyfikacji statków przyjętym przez Międzynarodową Organizację Morską i został wdrożony do porządku krajowego właśnie przepisami ustawy o bezpieczeństwie morskim, a także rozporządzenia w sprawie inspekcji i audytów statku morskiego. To rozporządzenie określa rodzaje, terminy i zakres inspekcji państwa bandery. Wszystkie inspekcje na statku poprzedzają przeglądy techniczne statku, których dokonuje uznana organizacja sprawująca nadzór techniczny nad statkiem i które kończą się wydaniem świadectwa klasy dla statku.

W 2025 roku inspektorzy inspekcji państwa bandery urzędów morskich przeprowadzili łącznie 1406 inspekcji statków pod polską banderą. Tutaj chodzi o wszystkie inspekcje, zarówno wstępne, roczne, pośrednie, odnowieniowe i doraźne oraz 22 audyty systemu zarządzania bezpieczeństwem. To są te audyty zgodnie z kodeksem ISM, kodeksem zarządzania bezpieczną eksploatacją statków i zapobiegania zanieczyszczeniu. Upoważnienie do przeprowadzenia inspekcji i wydawania certyfikatów statkom w imieniu administracji morskiej Rzeczypospolitej Polskiej posiada obecnie sześć uznanych organizacji – to jest Polski Rejestr Statków, American Bureau of Shipping, Biuro Veritas, Det Norske Veritas, Lloyd's Register i RINA.

Jeśli chodzi o zadania państwa portu, to obejmują one inspekcje na statkach obcych bander zawijających do polskich portów celem weryfikacji stanu statków w zakresie bezpieczeństwa, ochrony środowiska i warunków pracy marynarzy. Inspekcja państwa portu, inspekcja PSC, jest zharmonizowana w ramach memorandum paryskiego, które jest regionalnym porozumieniem państw członkowskich – bałtyckich i północnego Atlantyku, w szczególności państw członkowskich Unii Europejskiej, Wielkiej Brytanii i Kanady. Wspólnym narzędziem PSC jest system TETIS – to jest baza danych wyników inspekcji. I w tym systemie wszystkie statki mają nadawany priorytet inspekcyjny, który jest określany w zależności od profilu ryzyka statku i odstępu, jaki upłynął od ostatniej inspekcji. Statki o priorytecie pierwszym muszą być przeinspekcjonowane – czyli niezależnie od tego, do którego portu i którego państwa w regionie memorandum paryskiego zawiną, podlegają obowiązkowi inspekcji. Statki o priorytecie drugim, P2, mogą być przeinspekcjonowane w zależności od decyzji państwa i dostępności inspektorów. I każde państwo regionu memorandum paryskiego jest obowiązane wypełnić roczne zobowiązanie inspekcyjne. Jeśli inspekcja PSC stwierdzi poważne nieprawidłowości na statku, to stanowi to podstawę do zatrzymania statku w porcie do czasu usunięcia nieprawidłowości, a w szczególnie poważnych przypadkach i powtarzających się zatrzymań może to prowadzić do wydania zakazu wstępu do portu.

Prace inspekcji państwa portu koordynuje koordynator PSC, który jest powoływany przez ministra właściwego do spraw gospodarki morskiej i obecnie tę funkcję pełni główny inspektor inspektoratu PSC Urzędu Morskiego w Gdyni. Zobowiązania inspekcyjne Polski w 2025 roku to było 604 inspekcje i Polska w pełni zrealizowała to zobowiązanie, wykonując 646 inspekcji PSC, z czego 290 na statkach z priorytetem pierwszym, 334 na statkach z priorytetem drugim i 22 inspekcje na statkach Ro-Pax, którym nie jest nadawany priorytet inspekcyjny. I podczas tych inspekcji 491 inspekcji zakończyło się raportem z uchybieniami, 155 bez uwag i 15 statków zatrzymano w 2025 roku. I jeśli chodzi o zadania państwa nadbrzeżnego, to obejmują one w szczególności nadzór nad bezpieczeństwem żeglugi w portach i polskich obszarach morskich. Tutaj należy przede wszystkim wspomnieć o służbie kontroli ruchu statków, służbie VTS, która nadzoruje i monitoruje ruch statków w celu zapobiegania sytuacjom nadmiernego zbliżenia między statkami i zapewnia serwis asysty nawigacyjnej i wymianę informacji istotnych ze względu na bezpieczeństwo żeglugi. W polskich obszarach morskich funkcjonują trzy VTS-y. VTS Zatoka Gdańska, na obszarze której działa obowiązkowy system zgłaszania statków, obowiązkowy system meldunkowy GDANREP, VTS Ławica Słupska oraz VTS Świnoujście-Szczecin. I również na podstawie ustawy o bezpieczeństwie morskim funkcjonuje narodowy system SafeSeaNet, którego bardzo istotną częścią składową jest system wymiany informacji bezpieczeństwa żeglugi, tak zwany system SWIBSZ, a także Krajowy Pojedynczy Punkt Kontaktowy, dalej zwany Punktem Kontaktowym albo National Single Window, który został utworzony w celu uproszczenia obowiązków sprawozdawczych przez statki, umożliwienia ich wypełniania drogą elektroniczną, a także harmonizacji procedur. W obszarze zadań państwa nadbrzeżnego swoje zadania mają też kapitanaty i bosmanaty portów, które nadzorują bezpieczeństwo żeglugi i porządek portowo-żeglugowy w portach morskich. Między innymi wykonują kontrolę zacumowań i odcumowań statków. A także Morska Służba Poszukiwania i Ratownictwa, która realizuje zadania związane z ratowaniem życia na morzu i zapobieganiem zanieczyszczeniu morza przez statki, zwalczaniem zanieczyszczeń środowiska morskiego.

To tyle tytułem wstępu. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Krzysztof Szymański (Konfederacja):

Dziękuję bardzo, pani dyrektor. Otwieram dyskusję i pozwolę sobie pierwszemu zabrać głos.

Mam pytanie. W informacji przedstawionej przez panią dyrektor, w informacji pisemnej, są wskazane różne liczby, ile inspekcji dokonano, więc zakładam, że wszystkie, które trzeba było

wykonać, to zostały wykonane. Natomiast z informacji prezentowanych przez pana ministra Marchewkę wynika, że w najbliższej przyszłości możemy spodziewać się wzrostu jednostek zarejestrowanych pod polską banderą. A przynajmniej chciałbym, żeby do tego doprowadzono. W związku z tym pytanie jest o zdolności wyskalowania państwa działalności, państwa zadań administracji morskiej w tym zakresie. Czy macie państwo jakąś strategię na zwiększenie tych zdolności? Czy jeśli jest taka strategia, to o jakim rzędzie wielkości mówimy? Czy to jest podwojenie, potrojenie tych zdolności, tak żeby było to zharmonizowane ze sobą? Żeby działania ministerstwa, które mogą doprowadzić do pozytywnych rezultatów, zostały efektywnie obsługane przez administrację morską.

Zastępca dyrektora Departamentu Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej MI Sonia Knobloch-Sieradzka:

Dziękuję, panie przewodniczący. To może zacznę od tego, że tutaj mówimy przede wszystkim o potrzebie zwiększenia potencjału w zakresie wypełniania obowiązków państwa bandery. I w tym obszarze podejmujemy działania, które będą prowadziły do możliwości przekazania znacznie większej liczby zadań uznanym organizacjom, rozszerzenia zakresu upoważnień. Odbyły się spotkania z udziałem upoważnionych, uznanych organizacji i chcielibyśmy rozszerzyć zakres upoważnień uznanych organizacji. Na razie mamy bardzo pozytywny oddźwięk, jeżeli chodzi o te pierwsze spotkania. Jesteśmy w trakcie konsultowania z uznanymi, upoważnionymi organizacjami nowych projektów, nowych umów. Tutaj oczywiście to wszystko zależy od samych uznanych organizacji i ich chęci – bo upoważnienie odbywa się w procedurze wnioskowej. Tak że uznane organizacje mają pełną informację i jasność, w jakiej procedurze mogą wnioskować o rozszerzenie upoważnienia. Natomiast strategią naszą jako administracji jest rozszerzenie tego potencjału poprzez przekazanie części zadań do uznanych, upoważnionych organizacji, tak jak jest to w większości administracji, nowoczesnych administracji morskich, na chwilę obecną i skupienie się nad sprawowaniem właściwego nadzoru nad uznanymi organizacjami.

Natomiast jeżeli chodzi o przygotowanie w zakresie urzędów, to pozwolę sobie tutaj oddać głos – jest z nami zastępca dyrektora Urzędu Morskiego w Szczecinie, pan kapitan Przemysław Lenard, i zastępca dyrektora Urzędu Morskiego w Gdyni, pani Anna Białkowska. A więc może oni będą mogli tutaj dopowiedzieć w tym zakresie.

Przewodniczący poseł Krzysztof Szymański (Konfederacja):

Proszę bardzo, śmiało.

Dyrektor do spraw inspekcji morskiej w Urzędzie Morskim w Szczecinie Przemysław Lenard:

Panie przewodniczący, szanowni państwo, dziękuję za głos. W zasadzie wydaje mi się, że tę kluczową informację pani dyrektor przekazała. My obecnie ten ciężar inspekcyjny, jeśli chodzi o statki tak zwane konwencyjne, realizujemy z pomocą uznanych organizacji. I to jest powszechny trend światowy. My nie wyłamujemy się tutaj z naszą aktywnością w żaden sposób, jeśli chodzi o to, co administracje obecnie robią. Dla nas kluczem w tym wypadku staje się nadzór nad jakością tego, co w naszym imieniu organizacje realizują – bo realizują nasze zadania. Takim podstawowym narzędziem jest audyt tych organizacji i to odbywa się w sposób planowy co dwa lata. Natomiast równolegle można powiedzieć, że jest proces ciągły, bo czy doraźne inspekcje statków, czy dodatkowe inspekcje, czy analiza wyników inspekcji Port State Control w stosunku do naszych statków, które poddawane są inspekcji za granicą, stwarzają pewien obraz, którego analiza pozwala nam na wyciągnięcie wniosków, czy te zadania uznane organizacje realizują w sposób, jakiego byśmy oczekiwali.

I w zasadzie chyba tyle z mojej strony. Dziękuję, chyba że są jakieś pytania?

Zastępca dyrektora Urzędu Morskiego w Gdyni Anna Białkowska:

Dzień dobry państwu. Dziękuję za głos. Ja tylko chciałam dodać – oczywiście zgodzę się z kolegą, z kapitanem Lenardem, że jesteśmy gotowi do podjęcia tych działań. Te działania realizujemy w sposób ciągły, współpracujemy z organizacjami uznanymi. Zobaczymy – tak jak pani dyrektor powiedziała – jaki będzie oddźwięk na tę propozycję współpracy, na przejęcie większego ciężaru działań przez organizacje uznane. Proces przyjęcia nowych statków, tudzież przerejestrowania statków istniejących polskich armatorów, które są aktualnie zarejestrowane pod obcą banderą, nie będzie działaniem, które się wydarzy z dnia na dzień. Tak że myślę, że ze wszystkim zdążymy i wspólnie będziemy realizować należyte działania. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Krzysztof Szymański (Konfederacja):

Dziękuję bardzo za odpowiedź. Do głosu zgłosił się pan poseł Czesław Hoc. Proszę bardzo.

Poseł Czesław Hoc (PiS):

Dziękuję, panie przewodniczący. W informacji Ministerstwa Infrastruktury czytamy, że w roku 2024 inspektorzy inspekcji państwa bandery urzędów morskich przeprowadzili łącznie 1669 inspekcji statków pod polską banderą. Zresztą pani powiedziała 1469, więc jakaś pomyłka albo tutaj...

Zastępca dyrektora Departamentu Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej MI Sonia Knobloch-Sieradzka:

To znaczy, ja już aktualizowałam dane za rok 2025. My odpowiadaliśmy na pytanie przewodniczącego Komisji Gospodarki Morskiej Żeglugi Śródlądowej jeszcze w 2025 roku i podawaliśmy dane zbiorcze za 2024, a ja już podałam zaktualizowane dane.

Poseł Czesław Hoc (PiS):

Dobra, dziękuję bardzo. Ale to nie jest istotą pytania. Istotą pytania jest to, że napisaliście, że przeprowadzaliście te kontrole statków pod polską banderą – 1600 tych kontroli. A o ile się orientuję, to w morskiej flocie transportowej – należącej do polskich armatorów w ilości chyba 95 statków transportowych – pod polską banderą pływa tylko 15 statków. To czyżby tylko te 15 statków tak gromadnie albo licznie odwiedzaliście tymi inspekcjami, że aż 1669 kontroli?

I drugie pytanie, oczywiście jakby zahaczam o polską banderę. Najdroższy prom, Unity Jantar, ponad miliard złotych – tyle kosztuje albo jest warty – pływa nie pod polską banderą, a w 2026 roku został ochrzczony. Czy pani poda powody, dlaczego pod cypryjską banderą, a nie pod polską banderą? I kiedy będzie pływał pod polską banderą?

Zastępca dyrektora Departamentu Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej MI Sonia Knobloch-Sieradzka:

Szanowny panie pośle, jeśli chodzi o pierwsze pytanie, to ta liczba inspekcji obejmuje wszystkie inspekcje wykonane w inspektoratach państwa bandery i połączonym inspektoracie w Szczecinie państwa bandery i państwa portu. Czyli te inspekcje objęły wszystkie jednostki, zarówno jednostki konwencyjne – o których pan wspomniał, że rzeczywiście ta flota nie jest zbyt duża – jak i jednostki niekonwencyjne, w tym statki rybackie, jachty. Tych jednostek mamy naprawdę dużo – żeby choćby wskazać dużą liczbę jachtów zarejestrowanych pod polską banderą. Mam nadzieję, że to jest wystarczające wyjaśnienie.

Natomiast jeśli chodzi o drugie pytanie, to tak jak cały czas informujemy, jesteśmy w procesie przygotowywania tego otoczenia regulacyjnego, aby ono było w pełni gotowe i umożliwiałoby armatorom podjęcie racjonalnej ekonomicznie decyzji o przerejestrowaniu pod polską banderę. Brakuje nam nadal i procedujemy ustawę o rejestracji statków pod polską banderą i dostosowujemy inne przepisy. Tak że to jest jeszcze proces, w którym te wydarzenia, mam nadzieję, jak najszybciej się wydarzą. Natomiast jeszcze potrzeba chwili cierpliwości.

Przewodniczący poseł Krzysztof Szymański (Konfederacja):

Dziękuję bardzo. Czy jeszcze jakieś zgłoszenia ze strony państwa posłów? Nie widzę, zatem do strony społecznej przejdziemy. Pan Henryk Piątkowski, proszę bardzo.

Przewodniczący Ogólnopolskiego Związku Zawodowego Oficerów i Marynarzy Henryk Piątkowski:

Dziękuję bardzo. Panie pośle przewodniczący, szanowni państwo, panie i panowie posłowie, kolejny raz na forum Komisji dyskutujemy o sprawach zadań inspekcji państwa portu, inspekcji państwa bandery. Nie tak dawno, bo przecież 18 grudnia też taka debata tu się odbyła. Miałem okazję przedstawiać krytyczną ocenę – to się nie zmienia – inspekcji państwa bandery. Oczywiście dzisiaj nie będę absolutnie przywoływał tych tematów szczegółowo. Natomiast na jedną rzecz z tamtej właśnie debaty, która tu też w tej debacie się pojawiła, a propos skali tych inspekcji, warto zwrócić uwagę. Otóż zarówno pan dyrektor Krężel, jak i pani dyrektor Białkowska wskazywali wówczas na to, że niedomagania inspekcji państwa bandery wynikają, czy wynikać miałyby, z braku doświadczeń. Po prostu zbyt małej liczby inspekcji dokonywanych przez inspekcję państwa bandery. W informacji, którą otrzymaliśmy dzisiaj – państwo też już to podnosiliście – tych inspekcji jest tak wiele w 2024 roku, że jak zrobimy proste zadanie matematyczne i obliczymy, ile na roboczy dzień ich wynikało, to wyjdzie nam siedem. Czy to jest mało? To chyba

dość dużo. I można chyba przy okazji tych inspekcji zdobyć należyte doświadczenie i inspekcje państwa bandery wykonywać nie tylko w części, którą państwo z pewnością wykonujecie bardzo doskonale, mianowicie w części bezpieczeństwa żeglugi, zbadania dokumentów żeglarskich, składu załogi, marynarskich dokumentów, i tak dalej. Natomiast państwo nie realizujecie, można powiedzieć, w ogóle albo w sposób stanowczo nienależyty – ponieważ ograniczacie się wyłącznie do inspekcji wystawiających certyfikat MLC... Nie realizujecie państwo inspekcji z zakresu kontroli warunków pracy i życia marynarzy na statku. Gdybyśmy spróbowali ocenić, ile wśród tych 1669 inspekcji to były inspekcje na statkach polskiej bandery dotyczące badania warunków życia i pracy marynarzy, to pewnie byłoby to mniej niż 5%. Ograniczyłyby się bowiem one wyłącznie z pewnością do inspekcji na zgłoszenie armatora w celu wystawienia certyfikatu MLC i ewentualnie po pięciu latach, kiedy jest inspekcja odnowieniowa. Otóż, szanowni państwo, dlaczego przywołuję akurat w dyskusji na temat funkcjonowania ustawy o bezpieczeństwie morskim inną ustawę, ustawę o pracy na morzu? Ano dlatego, że trudno jest, szanowni państwo, moim zdaniem wręcz niemożliwe, oceniać pracę, funkcjonowanie inspekcji państwa bandery czy inspekcji państwa portu w oderwaniu od tych dwóch ustaw. One powinny i muszą być rozpatrywane łącznie. Proszę zwrócić uwagę, że w inspekcjach państwa bandery swoje zadania w zakresie kontroli warunków życia i pracy na morzu marynarzy na statkach pod polską banderą ostatecznie – na co warto zwrócić uwagę – nie tylko tych objętych w pełnym rozumieniu konwencją, czyli posiadających certyfikat MLC, ale także tych, którzy tego certyfikatu nie posiadają. Ponieważ tu nie ma żadnych przeszkód prawnych, aby inspekcje warunków życia i pracy marynarzy odbywały się także na statkach niekonwencyjnych. Zresztą poświęcony jest tym statkom rozdział ustawy o pracy na morzu. A więc w kontekście tych warunków życia i pracy te inspekcje mogłyby się odbywać. A w ustawie o bezpieczeństwie morskim wystarczy, jeśli skonfrontujemy zadania państwa bandery z art. 43 bądź 56 ustawy o bezpieczeństwie morskim. Tam znajdziemy zadania dla inspekcji państwa bandery wynikające z omawianej dzisiaj ustawy.

Dlatego, szanowni państwo, my ze strony związkowej nie będziemy ustawać w podkreślaniu wadliwego działania, niewystarczającego działania inspekcji państwa bandery. Nie dlatego, że mamy jakieś powody, żeby burzyć jakiś porządek. Tylko dlatego, że chcemy, by nawet wtedy, gdy to prawo morskie jest niedoskonałe – a jest ono niedoskonałe – było inspekcjonowane należycie. Póki co tej inspekcji należycie niestety nie ma prowadzonej – jeśli chodzi o inspekcję państwa bandery.

Ja już wtedy mówiłem, poprzednio na tej debacie, że co do inspekcji państwa portu zasadniczo nie zgłaszaliśmy uwag przez ostatnie lata, a już mamy za sobą 10 lat funkcjonowania konwencji i tychże zadań nałożonych w obydwu tych ustawach na inspekcję państwa portu i inspekcję państwa bandery.

I jeszcze przez chwilę jedna rzecz, o której dzisiaj państwo wspominaliście. Mianowicie o uznanych organizacjach, które miałyby przejąć część zadań wykonywanych przez inspekcję państwa bandery, inspekcję państwa portu. Tak, to prawda, w wielu krajach na świecie tak to funkcjonuje i nie ma wątpliwości, że przepisy prawne, także międzynarodowe, zezwalają na taką delegację uprawnień. Warto jednak pamiętać, że te uznane organizacje będą wykonywały czynności w imieniu państwa bandery. Niewątpliwie wadliwość tych czynności, jeśli kiedykolwiek nastąpi... A nie twierdzę, że będzie, ale za chwilę powiem, dlaczego się obawiam o wadliwość tych inspekcji uznanych organizacji... Może to skutkować na końcu dnia kłopotami polskiej bandery. Po prostu, co do zasady. Bo właściwa certyfikacja, właściwe warunki bezpieczeństwa powodują, że polska bandera jest na liście bander uznanych za właśnie spełniające te standardy. Obyśmy nie popadli w pewien kłopot i te standardy obniżyli. A dlaczego się obawiam? To przed chwilą państwu starałem się przedstawić bardzo krótko. Jeśli trzeba, mam tych dowodów sporo. Inspekcja państwa bandery, szanowni państwo – i nie tylko moim zdaniem – nie radzi sobie z częścią swoich zadań, jeśli chodzi o inspekcjonowanie właśnie tychże warunków pracy i życia marynarzy na statkach. Ta inspekcja miałaby prowadzić nadzór nad uznanymi organizacjami. To jest moja obawa – o ten nadzór. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Krzysztof Szymański (Konfederacja):

Dziękuję. Proszę bardzo.

Zastępca dyrektora Departamentu Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej MI Sonia Knobloch-Sieradzka:

Dziękuję bardzo. Starając się odnieść do tych poszczególnych problemów czy zarzutów tutaj podniesionych, należy mieć na względzie, że te ponad 1400 inspekcji, tak jak już tutaj było wyjaśniane, to były inspekcje, które były przeprowadzane w większości na statkach niekonwencyjnych, na jachtach. To nie były inspekcje, które miały cokolwiek wspólnego z konwencją MLC. Tych jednostek, statków podlegających konwencji MLC – czy to wydania certyfikatu na zgodność z konwencją MLC, czy to tylko samej inspekcji i potwierdzenia tutaj zgodności administracji – to są absolutnie pojedyncze liczby. A więc to, co mówił pan dyrektor Krężel, to, co wyjaśniała pani dyrektor Anna Białkowska, to jak najbardziej jest w mocy. To znaczy, nie ma możliwości, żeby zbudować kompetencje inspektorów inspekcji państwa bandery w zakresie certyfikacji, w zakresie konwencji MLC, podczas inspekcji jachtu morskiego celem wydania karty bezpieczeństwa jachtu morskiego, czy podczas inspekcji innego statku...

Ja zaraz jeszcze oddam tutaj głos któremuś z dyrektorów, żeby mogli to w szczegółach wyjaśnić. Ale to należy mieć na względzie, że ta duża liczba inspekcji to są nadal inspekcje, które odbywają się na statkach, które obecnie mamy. Jeśli nie mamy statków, które podlegają konwencji MLC – to są pojedyncze inspekcje – to nie da się zbudować kompetencji w tym zakresie. Dlatego zwracamy się w kierunku uznanych organizacji, które takie kompetencje mają. Do tej pory żadna uznana organizacja nie została upoważniona w zakresie wydawania certyfikatów z zakresu konwencji MLC w imieniu Rzeczypospolitej Polskiej. Zaproponowaliśmy rozszerzenie tych upoważnień w tym zakresie tak, żeby uznane organizacje mogły te inspekcje przeprowadzać, wydawać certyfikaty. Natomiast nadzór nad uznanymi organizacjami już w tej chwili należy, zgodnie z art. 8 ustawy o bezpieczeństwie morskim, jeżeli chodzi o tę operacyjną stronę, do dyrektorów urzędów morskich – i tutaj nic się nie zmienia.

Jeśli chodzi o te przytoczone artykuły, to tylko takie małe sprostowanie. Wszystkie artykuły po art. 32 dotyczą już oddziału – inspekcja państwa portu. A więc w szczególności art. 43 i kolejne to są już czynności, które podejmuje inspekcja państwa portu, czyli inspekcja, która nie jest prowadzona celem wydania certyfikatu statku, tylko kontroli statku o obcej przynależności zawijającego do polskiego portu, któremu certyfikaty wydało jego państwo bandery. Jeśli chodzi o tę wadliwość, która miałaby być zagrożeniem dla polskiej bandery, to tak, z całą pewnością jest to dla nas zadanie, żebyśmy nadal pozostali tak, jak jesteśmy w tej chwili – działalność państwa bandery, polskiego w regionie memorandum paryskiego, jest sklasyfikowana, jesteśmy na białej liście. Czy teraz już się zmieniają nazwy tych list? To będzie poziom wysokiej działalności i chcielibyśmy pozostać. Sądzimy, że te działania, które proponujemy, czyli właśnie przekazanie części tych zadań do uznanych organizacji i skupienie się na nadzorze organów administracji morskiej, nad prawidłowym wykonywaniem zadań przez uznane organizacje – co jest zresztą, tak jak tutaj wskazywaliśmy, raczej standardem na świecie – też pozwoli te cele realizować.

I ostatnia rzecz, którą jeszcze chciałam dodać, zanim przekażę głos do uszczegółowienia, to jest kwestia jeszcze otoczenia regulacyjnego. To znaczy, zarówno ten projekt ustawy o rejestracji statków pod polską banderą przewiduje nowe możliwości, nowe rozwiązania formalno-prawne, jeśli chodzi właśnie o tę strategię budowania i zwiększania zdolności potencjału inspektoratów państwa bandery. W szczególności przewiduje powołanie koordynatora państwa bandery. Na tę chwilę mamy koordynatora inspekcji państwa portu, natomiast nie mamy koordynatora inspekcji państwa bandery. Czyli chcielibyśmy dużo bardziej skupić się tutaj na zharmonizowaniu i ujednoliceniu działalności operacyjnej inspekcji państwa bandery. I druga sprawa, przewidujemy konieczność – już rozpoczęliśmy prace, one są na razie wewnątrzresortowe – nad nowelizacją ustawy o bezpieczeństwie morskim. Ona jest konieczna ze względu na konieczność transpozycji do polskiego porządku prawnego przepisów dwóch dyrektyw. Mamy dyrektywy pakietu bezpieczeństwa morskiego, w tym dyrektywę zmieniającą dyrektywę w zakresie wymagań państwa bandery i w zakresie wymagań państwa portu. Tam będziemy dawali dodatkowe narzędzia formalno-prawne organom administracji, tak żeby mogły efektywniej pracować. Jeśli państwo będą mieli uwagi w tym zakresie, to bardzo chętnie z tych pomysłów skorzystamy podczas prac nad rozwiązaniami legislacyjnymi. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Marek Hok (KO):

Dziękuję bardzo. Czy ktoś z państwa chciałby jeszcze zabrać głos? Pan poseł Czesław Hoc, bardzo proszę.

Posel Czesław Hoc (PiS):

To ja jeszcze w takiej kwestii, może takiej przykłej refleksji i takich reminiscencji niedawnej, historycznej. Pytałem o tę mnogość tych kontroli, dlatego że jeszcze tak niedawno... Teraz mamy chyba 824 jednostki rybackie. Natomiast w niedalekiej przeszłości nasza polska administracja w sposób taki nadgorliwy, w sposób nękający wręcz, cały czas dokonywała kontroli polskich statków rybackich, kutrów i tak dalej. Tymczasem na przykład przepływały obok statki paszowe z Danii czy z innych. W ogóle na nie patrzono, a rzeczywiście wręcz grabiono, niszczone ekosystem Bałtyku. Natomiast na pewno nie dbano o kapitał ludzki, nie dbano o jakość i życia, i jakość przepisów dotyczących ludzi i morza. Natomiast bardzo restrykcyjne, bardzo nadgorliwe, nękające kary i tak dalej... I dlatego jakby oczywiście kontrole są potrzebne, audyty są potrzebne i to jest warunek bezpieczeństwa pracy na morzu. Natomiast apelowałbym albo może przestrzegałbym przed tym... Być może teraz inaczej jest. Jeśli miałyby ta historia się powtórzyć i takie bardzo agresywne kontrole wobec polskich rybaków czy polskich armatorów, polskiej administracji, gdy tymczasem zagraniczne administracje raczej chroniły, raczej przyjaźnie traktowały te kwestie i mnogość tych kontroli była o wiele mniejsza... No więc w takim aspekcie tylko mój głos... Dlatego pytałem o tę mnogość tych kontroli – 1600 czy 1400. Bo napisaliście, że pod polską banderą, tylko pod polską banderą. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Marek Hok (KO):

Dziękuję bardzo. Czy pani dyrektor chciałaby odpowiedzieć?

Zastępca dyrektora Departamentu Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej MI Sonia Knobloch-Sieradzka:

Tak, dziękuję bardzo. Znaczący musielibyśmy tutaj poznać konkrety. Znaczący większość inspekcji, ogromna większość z tych wymienionych 406, to są inspekcje, które się odbywają w oparciu o przepisy zgodnie z harmonogramem. To znacząca ustawa o bezpieczeństwie morskim – zresztą w ślad za przepisami międzynarodowymi, wyraźnie wskazuje – kiedy odbywa się inspekcja wstępna, roczna, odnowieniowa, czy wcześniej pośrednia. I to są inspekcje w ramach tego systemu, a nie inspekcje doraźne. To w ogóle nie są kontrole, że tak powiem, tylko są to inspekcje, które są konieczne, żeby statek utrzymał ważny dokument bezpieczeństwa w tym cyklu inspekcyjnym. Jakaś bardzo znikomą liczbę... Chociaż nie wiem, czy tutaj mnie wesprą państwo i potrafią podać przybliżony procent albo liczbę inspekcji? Które te inspekcje... Aha, tak. To oddam głos panu dyrektorowi – żebyśmy wskazali sobie, jak niewielki procent tych inspekcji to są inspekcje doraźne, czyli niepowodowane koniecznością wydania czy potwierdzenia ważności certyfikatu.

Przewodniczący poseł Marek Hok (KO):

Bardzo proszę, panie dyrektorze.

Dyrektor do spraw inspekcji morskiej w Urzędzie Morskim w Szczecinie Przemysław Lenard:

Dziękuję, panie przewodniczący. Proszę państwa, tak jak powiedziała pani dyrektor, statek – tak troszkę upraszczam – podlega pięcioletniemu cyklowi inspekcyjnemu. Dokument, jaki dostaje statek, w większości przypadków otrzymywany jest na pięć lat i wymaga corocznej inspekcji. I to jest ten podstawowy cykl inspekcyjny. Wraz z tym cyklem my się zjawiamy na statku. Jest też taka instytucja inspekcji doraźnych. Jak pani dyrektor przedstawia informację wstępną, wymieniała te rodzaje inspekcji. Inspekcja doraźna wynika z bieżącej sytuacji – czy to awaryjnej, czy jakiejś dodatkowej, która wymaga działania dodatkowego poza tym klasycznym okienkiem inspekcyjnym. I w przypadku Urzędu Morskiego w Szczecinie w tej skali inspekcji, o których mówiliśmy, to w roku 2025 to było niewiele ponad 30 inspekcji – czyli tych doraźnych. Ja nie wiem, bo nie mamy informacji. Może pan poseł ma na myśli inspekcje prowadzone przez inspektora rybołówstwa morskiego? Ich zakres jest zupełnie inny. My przeprowadzamy inspekcje związane z bezpieczeństwem. Tam inspekcjonowane są kwestie połowowe, ale my nie posiadamy informacji o skali tych inspekcji. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Marek Hok (KO):

Dziękuję bardzo. Zamykam dyskusję. Na tym, proszę państwa, wyczerpaliśmy porządek dzienny. Zamykam posiedzenie Komisji. Dziękuję bardzo.