

X kadencja



KANCELARIA SEJMU

Biuro Komisji Sejmowych

PEŁNY ZAPIS PRZEBIEGU POSIEDZENIA

**Komisja
Gospodarki
Morskiej
i Żeglugi
Śródlądowej**

■ **PODKOMISJI STAŁEJ DO SPRAW ŻEGLUGI
ŚRÓDLĄDOWEJ
(NR 19)
z dnia 25 września 2025 r.**

Pełny zapis przebiegu posiedzenia Komisji Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej – podkomisji stałej do spraw żeglugi śródlądowej (nr 19)

25 września 2025 r.

Podkomisja stała do spraw żeglugi śródlądowej, obradująca pod przewodnictwem posła **Piotra Głowskiego (KO)**, przewodniczącego podkomisji, rozpatrzyła:

– informację na temat procesu kształcenia, egzaminowania i kwalifikacji w żegludze śródlądowej – stan obecny i proponowane zmiany.

W posiedzeniu udział wzięli: **Wojciech Gąsowski** dyrektor Departamentu Edukacji Morskiej Ministerstwa Infrastruktury wraz ze współpracownikami, **Agnieszka Kossakowska** dyrektor Zespołu Szkół Żeglugi Śródlądowej im. Bohaterów Westerplatte w Kędzierzynie-Koźlu, **Wojciech Płaska** kierownik Wydziału Śródlądowych Dróg Wodnych Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie.

W posiedzeniu udział wzięli pracownicy Kancelarii Sejmu: **Jolanta Ostrowska**, **Ewa Soroka** – z sekretariatu Komisji w Biurze Komisji Sejmowych.

Przewodniczący poseł **Piotr Głowski (KO)**:

Dzień dobry państwu. Otwieram posiedzenie podkomisji stałej do spraw żeglugi śródlądowej.

Witam państwa posłów oraz zaproszonych gości.

Stwierdzam kworum.

W porządku dziennym posiedzenia mamy rozpatrzenie informacji na temat procesu kształcenia, egzaminowania i kwalifikacji w żegludze śródlądowej – stan obecny i proponowane zmiany. Jeżeli nie usłyszę sprzeciwu, uznaję, że podkomisja przyjmuje zaproponowany porządek dzienny. Sprzeciwu nie słyszę.

O zabranie głosu jako wstęp do dyskusji poproszę dyrektora Departamentu Edukacji Morskiej w Ministerstwie Infrastruktury, pana Wojciecha Gąsowskiego. Proszę bardzo.

Dyrektor Departamentu Edukacji Morskiej Ministerstwa Infrastruktury Wojciech Gąsowski:

Bardzo dziękuję. Panie przewodniczący, szanowni państwo parlamentarzyści, Wysoka Podkomisjo, w imieniu pana ministra Arkadiusza Marchewki mam przyjemność przedstawić informacje na temat procesu kształcenia, egzaminowania i kwalifikacji w żegludze śródlądowej – stan obecny i proponowane zmiany. Szanowni państwo, pozwolę sobie posiłkować się materiałem, który państwu został przekazany, przedstawić go w możliwie w dobrym skrócie tak, żeby nie zabierać za dużo czasu.

Szanowni państwo, struktura szkolnictwa żeglugi śródlądowej składa się ze szkół morskich publicznych, które funkcjonują w ramach tej struktury – jest to Zespół Szkół Morskich w Gdańsku – oraz czterech szkół żeglugi śródlądowej, szkół publicznych. Są to Zespół Szkół Żeglugi Śródlądowej w Kędzierzynie-Koźlu, Zespół Szkół Żeglugi Śródlądowej w Nakle nad Notecią, Technikum Żeglugi Śródlądowej we Wrocławiu oraz Zespół Szkół Zawodowych w Ostródzie.

Na mocy ustawy – Prawo oświatowe minister właściwy do spraw gospodarki morskiej może zakładać i prowadzić publiczne szkoły morskie, minister właściwy do spraw żeglugi śródlądowej może zakładać i prowadzić publiczne szkoły żeglugi śródlądowej, a także zakładać inne publiczne szkoły kształcące wyłącznie w zawodach, dla których minister infrastruktury jest właściwy w klasyfikacji zawodów szkolnictwa branżowego. Wśród szkół, które wymieniłem, Zespół Szkół Żeglugi Śródlądowej w Nakle nad Notecią oraz Technikum Żeglugi Śródlądowej we Wrocławiu są szkołami, dla których organem prowadzącym jest minister infrastruktury. Pozostałe szkoły podlegają pod jednostki samorządu terytorialnego. Dla nich organem prowadzącym są odpowiednie jednostki samorządowe.

Wszystkie szkoły, które kształcą na kierunku technik żeglugi śródlądowej, realizują kształcenie zgodnie z podstawą programową. W ramach podstawy programowej dla zawodu technik żeglugi śródlądowej wyodrębniono dwie kwalifikacje. Jest to kwalifikacja TWO.08 planowanie

i prowadzenie żeglugi po śródlądowych drogach wodnych i morskich wodach wewnętrznych, które przygotowują do wykonywania zadań związanych z działalnością na pokładzie nawigacyjnym, prowadzeniem, planowaniem podróży i zarządzaniem jednostką. Jest to także kwalifikacja TWO.09 obsługa siłowni statkowych, urządzeń pomocniczych i mechanizmów pokładowych. Tutaj jest część maszynowa, czyli odpowiedzialność dotycząca sprawności wszystkich układów, mechanizmów znajdujących się na jednostce.

Zgodnie z podstawą programową w toku nauki na kierunku technik żeglugi śródlądowej uczniowie muszą odbywać praktyki zawodowe. Podstawa programowa wskazuje wprost, że muszą to być co najmniej trzy miesiące praktyki nawigacyjnej na statku żeglugi śródlądowej oraz co najmniej dwa miesiące praktyki na statku morskim w dziale maszynowym na poziomie pomocniczym, co w sumie daje pięć miesięcy praktyki w toku całego kształcenia w zawodzie technik żeglugi śródlądowej. Proces ten z uwagi na to, że dotyczy działu maszynowego na poziomie pomocniczym w żegludze międzynarodowej oraz żeglugi morskiej, musi być realizowany zgodnie z wymaganiami międzynarodowej konwencji o wymaganiach w zakresie wyszkolenia marynarzy, wydawania im świadectw oraz spełnienia wacht sporządzonej w Londynie 7 lipca 1978 r. – jest to tzw. konwencja STCW – oraz zgodnie z wydaną na jej podstawie, a także na podstawie dyrektyw ustawą o bezpieczeństwie morskim, która doprecyzowuje wymagania w zakresie praktyki i tego, w jaki sposób nadajemy kształt tej części podstawy programowej dla zawodu technik żeglugi śródlądowej. W ramach realizacji praktyk szkoły zawierają umowy z armatorami. Są to statki Polskiej Żeglugi Morskiej, Polskiej Żeglugi Bałtyckiej, Żeglugi Gdańskiej, są to jednostki, którymi dysponują uczelnie morskie, Uniwersytet Morski w Gdyni, Politechnika Morska w Szczecinie. Trzy ze szkół, które kształcą na kierunku technik żeglugi śródlądowej, posiadają własne jednostki szkolne. Są to Kędzierzyn-Koźle, Nakło nad Notecią i Wrocław.

Szkoły, które realizują podstawę programową, a tym samym realizują też praktykę morską, posiadają uznanie jako morskie jednostki edukacyjne. Co prawda, wymaganie realizacji praktyki morskiej nie nakłada obowiązków bycia morską jednostką edukacyjną w świetle przepisów wynikających z ustawy o bezpieczeństwie morskim, natomiast samo uznanie daje dodatkowy bonus dla absolwentów szkół, co oznacza, że otrzymują oni także dokumenty kwalifikacyjne w żegludze morskiej. Chodzi o poziom pomocniczy. Jest to tzw. motorzysta wachtowy. Mogą dalej rozwijać się także na kierunkach związanych z morzem. Jeżeli chodzi o uznanie w zakresie morskich jednostek edukacyjnych, takie uznanie posiada Zespół Szkół Żeglugi Śródlądowej w Kędzierzynie-Koźlu, Zespół Szkół Żeglugi Śródlądowej w Nakle nad Notecią, siłą rzeczy Zespół Szkół Morskich, dlatego dla nich żegluga śródlądowa rzeczywiście jest dodatkową działalnością. Technikum Żeglugi Śródlądowej we Wrocławiu jeszcze nie posiada uznania. Prowadzimy działania w tym zakresie, żeby technikum wrocławskie mogło uzyskać uznanie.

Fakt posiadania uznania i kształcenia zgodnie z konwencją STCW nakłada na szkoły dodatkowe obowiązki. Jest to związane oczywiście z wymaganiami międzynarodowymi. Obowiązki te dotyczą przede wszystkim ważnego wyposażenia w zakresie symulatorów, w zakresie przyborów dydaktycznych, które, co jest oczywiste, będą generowały także dodatkowe koszty dla szkół. O tym za chwilę jeszcze więcej pozwolę sobie powiedzieć. A więc mamy morskie jednostki edukacyjne.

Równolegle mamy związane już stricte z żeglugą śródlądową instytucje jednostek edukacyjnych. Jest to coś, co w tym roku zaczęło się odbywać. Zgodnie z ustawą o żegludze śródlądowej na dzień dzisiejszy cztery szkoły, to jest Kędzierzyn-Koźle, Nakło nad Notecią, Wrocław oraz Gdańsk złożyły wniosek do ministra właściwego do spraw żeglugi śródlądowej. Mieliliśmy przyjemność rozpatrywać te wnioski jako komisja powołana przez pana ministra. Oceniliśmy, że wszystkie wymagania wynikające z dyrektywy i przełożone do ustawy zostały spełnione. I tym samym cztery szkoły, cztery jednostki edukacyjne uzyskały certyfikaty uznania. Dzięki temu uzyskały także uprawnienie do wydawania zaświadczeń o ukończeniu szkolenia na poziomie operacyjnym, które prowadzi do uzyskania unijnego świadectwa kwalifikacji marynarza żeglugi śródlądowej, co na dzień dzisiejszy jest dosyć wysokim certyfikatem, wysoką kwalifikacją, wysokim świadectwem. Jesteśmy w trakcie prowadzenia postępowania o uznanie jednostki edukacyjnej Zespołu Szkół Zawodowych w Ostródzie. To trwa. Mam nadzieję, że niebawem, po uzupełnieniu wszystkich dokumentów, będziemy mogli w tym zakresie wydać decyzję.

W kontekście zmian, które zaszły w tym roku, certyfikatów uznania, które szkoły otrzymały w tym roku, odbywało się wyjazdowe spotkanie Wysokiej Podkomisji w maju 2024 r. w Nakle nad Notecią. Był tam poruszany problem absolwentów, którzy rzeczywiście w pewnym momencie znaleźli się w tzw. luce prawnej z tego powodu, że jednostki edukacyjne nie posiadały uznania.

Rzeczywiście te osoby nie miały szansy odebrać swoich dyplomów. Nie zdążyły tego zrobić przed zmianą, a po zmianie już nie miały takiej możliwości. Działaniem, które się w tej chwili odbyło, zlikwidowaliśmy ten problem. Tutaj ważną informacją jest to, że w toku prowadzonych spraw weryfikacji przyjęliśmy, że podstawa programowa, która obowiązuje praktycznie w niezmiennym formie od roku szkolnego 2019/2020, spełniała wymagania dyrektywy, gdyż tak była przygotowywana już na wcześniejszym etapie. Więc pomimo tego, że szkoły złożyły wnioski dopiero w tym roku czy na końcu poprzedniego roku, to samo uznanie obejmuje całość kształcenia, czyli od roku 2019, kiedy były pierwsze klasy już według nowej podstawy programowej. Wszyscy absolwenci, którzy dotychczas nie zdobyli odpowiednich uprawnień, mają szansę, oczywiście po wypływanu wymaganej praktyki 90 dni, podejść do egzaminu w jednostce edukacyjnej, nabyć, zdobyć zaświadczenie i docelowo uzyskać dokumenty kwalifikacyjne. Jest to coś, co wydaje mi się istotne z punktu widzenia naszego poprzedniego spotkania w tym temacie, gdzie udało nam się zaproponować rozwiązanie, które wydaje się rozwiązaniem dobrym i w żaden sposób nieszkodzącym żadnemu z absolwentów. To już funkcjonuje.

Dodatkowo, zgodnie z ustawą o żegludze śródlądowej, przy okazji tej zmiany pojawiło się wprowadzenie nowej kwalifikacji, czyli kwalifikacji motorzysty żeglugi śródlądowej bez konieczności spełnienia dodatkowych wymagań. Przy okazji tego, że są to absolwenci szkół, jeżeli szkoła nie ma uznania, mogą w nieco uproszczony sposób w ramach kwalifikacji krajowych – tutaj ważne jest, że nie są to kwalifikacje unijne – uzyskać te dokumenty. Spodziewamy się, że nie będzie takich sytuacji, ale mimo wszystko jest możliwość, żeby w nieco bardziej uproszczony sposób kwalifikacja proceduralnie mogła zostać nadana absolwentowi.

Idąc dalej, o czym wspominałem już na początku przy okazji morskich jednostek edukacyjnych, chciałbym zwrócić państwa uwagę na finansowanie szkół żeglugi śródlądowej. Otóż z uwagi na to, że dwie ze szkół śródlądowych są prowadzone przez ministra infrastruktury, pozostałe podlegają pod jednostki samorządu terytorialnego, inna jest forma finansowania tych jednostek. I teraz o ile szkoły prowadzone przez ministra mają finansowanie pochodzące bezpośrednio z budżetu państwa, w ramach ustawy budżetowej, wszystkie środki są przyznawane, wskazywane na wydatki bieżące, majątkowe, inwestycyjne, o tyle w przypadku szkół prowadzonych przez jednostki samorządu terytorialnego finansowanie odbywa się w nieco inny sposób. Jest realizowane, jego wysokość jest określana w ramach kwoty potrzeb oświatowych. Wcześniej nazywało się to częścią oświatową subwencji ogólnej, teraz są to po prostu tzw. potrzeby oświatowe.

Może po to, żeby nie wchodzić w szczegóły, ale żeby przedstawić różnicę, powiem, że samorządy tak naprawdę dysponując pełną kwotą dla wszystkich swoich nadzorowanych, szkół przydzielają środki poszczególnym szkołom, które im podlegają, przy czym oczywiście jest wskaźnik, o którym zaraz powiem. Jest to tzw. waga, która podwyższa wysokość finansowania szkół podlegających pod samorządy. W roku 2025 r. jest to mnożnik czy waga akurat na poziomie 3, w roku 2026 r. będzie 3,055. Powoduje to, że do puli środków, którymi dysponuje samorząd, w przypadku szkół żeglugi śródlądowej, które są jednocześnieorskimi jednostkami edukacyjnymi, trafia więcej środków, które potem mogą być rozdysponowane. Nie zawsze udaje się, żeby szkoła żeglugowa, pomimo tego, że przynosi do całego budżetu samorządowego więcej pieniędzy, dostawała adekwatną kwotę. Myślę, że pani dyrektor doskonale zna tę sytuację. Nie wskazuję oczywiście, że akurat w Kędzierzynie-Koźlu jest ten problem, ale taka sytuacja może się zdarzyć.

Idąc dalej, w zakresie uczniów i absolwentów może nie będę omawiał całej tabeli, dlatego że państwo z całą pewnością mieliście okazję to zobaczyć. W ramach uzupełnienia do informacji, którą przekazaliśmy, chciałbym tylko powiedzieć, że odbyły się już dwa egzaminy w ramach nowego systemu, czyli jednostek edukacyjnych. Przed momentem pani dyrektor Kossakowska wspomniała, że bodajże dwunastego był jeszcze trzeci egzamin. Łącznie, pani dyrektor, sześć osób w Kędzierzynie-Koźlu i cztery osoby w Nakle nad Notecią. Są to prawdopodobnie absolwenci ze wcześniejszych roczników, którzy mieli możliwość podejścia do egzaminu. Z informacji, jaką otrzymaliśmy, wynika, że wszystkie osoby zdały egzamin.

Jeżeli chodzi o kwestię kwalifikacji w żegludze śródlądowej, już odchodząc nieco od samych szkół, zgodnie z aktualnym stanem prawnym, kwestie te reguluje ustawa o żegludze śródlądowej, oczywiście ze wszystkimi zmianami, a także rozporządzenie ministra infrastruktury w sprawie wykazu stanowisk na statkach, minimalnego składu załogi statków na śródlądowych drogach wodnych, przeprowadzania egzaminów i sposobu działania komisji egzaminacyjnych.

Oczywiście wszystkie te akty prawne są wydane w oparciu, implementują założenia dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady, dyrektywy delegowanej Komisji uzupełniającej tę dyrektywę. Państwo pozwoli, że nie będę przytaczał pełnych nazw, wszystko to jest w materiale. Implementacja tych aktów spowodowała, że rzeczywiście wszystkie unijne dokumenty kwalifikacyjne członków załóg statków w służbie pokładowej, żeglarskie książeczki pracy, dzienniki pokładowe, wszystkie te elementy są wydawane zgodnie ze spójnymi wymaganiami, są jednolite i uznawane przez wszystkie państwa członkowskie, co myślę, że jest bardzo istotne, że mamy tutaj pełną spójność.

Jeżeli chodzi o dokumenty kwalifikacyjne, też pozwolę sobie wymienić je nieco skrótowo, tylko w kategoriach. W służbie pokładowej mamy unijne dokumenty kwalifikacyjne. Mamy trzy poziomy, poziom podstawowy, poziom operacyjny, poziom zarządzania dodatkowo do wykonywania szczególnych operacji. Tutaj mamy ekspertów w dziedzinie żeglugi pasażerskiej i skroplonego gazu ziemnego. Równolegle mamy dokumenty kwalifikacyjne krajowe. Tutaj są już patenty żeglarskie, a w służbie maszynowej, świadectwo i patent odpowiednio motorzysty żeglugi śródlądowej i mechanika statkowego żeglugi śródlądowej.

Jeżeli chodzi o wymagania, które muszą spełnić osoby, które ubiegają się o konkretne dokumenty kwalifikacyjne, oczywiście zostały one szczegółowo określone w ustawie. Są oparte przede wszystkim na odbyciu wymaganej praktyki, posiadaniu wymaganego wieku i odpowiedniego stanu zdrowia oraz zdaniu egzaminu potwierdzającego posiadanie wymaganej wiedzy i umiejętności. Oczywiście jest wiele możliwych ścieżek uzyskania poszczególnych kwalifikacji. W zależności od tego, w którym miejscu po zmianie przepisów znajduje się marynarz, oczywiście może podejmować odpowiednie kroki w zakresie zdobywania czy podnoszenia swoich kwalifikacji.

Jeżeli chodzi o kwestię egzaminowania, tutaj właściwie możemy powiedzieć o trzech instytucjach, które przeprowadzają egzaminy. Najważniejszą jest Centralna Komisja Egzaminacyjna, działająca przy dyrektorze Urzędu Żeglugi Śródlądowej w Szczecinie. Równolegle niezależnie działają terenowe komisje egzaminacyjne działające przy dyrektorach Urzędów Żeglugi Śródlądowej w Bydgoszczy, w Szczecinie oraz we Wrocławiu. Jest też nowy element, który się tutaj pojawia, czyli jednostka edukacyjna w przypadku egzaminów organizowanych w ramach szkolenia prowadzonego na podstawie zatwierdzonego programu, czyli w ramach realizacji zadań, które szkoły wykonują. Jeżeli chodzi o przewodniczącego i zastępców, przewodniczącego Centralnej Komisji Egzaminacyjnej oraz przewodniczących terenowych komisji egzaminacyjnych, powołuje ich i odwołuje minister właściwy do spraw żeglugi śródlądowej. Jeżeli chodzi o egzaminatorów, są wybierani przez dyrektorów urzędów żeglugi śródlądowej na poszczególnych egzaminach, jest natomiast prowadzona lista egzaminatorów. Lista jest prowadzona przez ministra właściwego do spraw żeglugi śródlądowej. A więc jest to określona grupa osób posiadających odpowiednie kwalifikacje.

W ramach rozwiązań kwalifikacyjnych obowiązujących w Polsce, o czym już wstępnie wspominałem, nowym rozwiązaniem wynikającym z implementacji dyrektyw jest uzyskanie dokumentu kwalifikacyjnego po zdaniu egzaminu kończącego szkolenie w odpowiednich jednostkach edukacyjnych. Na razie jednostkami edukacyjnymi są tylko szkoły ponadpodstawowe, ale ustawa przewiduje, że mogą to być też uczelnie. Nic nie stoi na przeszkodzie, żeby rzeczywiście dostały takie uznanie. Warunkiem jest oczywiście prowadzenie kształcenia, które jest zatwierdzone przez ministra właściwego do spraw żeglugi śródlądowej.

Jeżeli chodzi o wymagania egzaminacyjne do uzyskania poszczególnych dokumentów oraz sposób przeprowadzania egzaminów, jest to uregulowane w rozporządzeniu ministra infrastruktury. Same dokumenty kwalifikacyjne wydaje dyrektor urzędu żeglugi śródlądowej na wniosek osoby ubiegającej się o wydanie dokumentu. W szczegółach jest opisane, jakie dokumenty, jakie załączniki, jakie elementy musi dołączyć do wniosku osoba ubiegająca się o taki dokument. Na tej podstawie dyrektor urzędu wydaje odpowiedni dokument kwalifikacyjny. Jeżeli chodzi o ważność owych dokumentów, wydaje się je na okres ważności świadectwa zdrowia. Jest ograniczenie w przypadku innych świadectw kwalifikacji, dla kapitana żeglugi śródlądowej jest to na okres nie dłuższy niż 13 lat, a do wykonywania szczególnych operacji na okres nie dłuższy niż pięć lat. Świadectwa zdrowia wydaje oczywiście lekarz posiadający prawo wykonywania zawodu oraz właściwe uprawnienia w zakresie przeprowadzania badań profilaktycznych pracowników. Jest wskazanie, że jeżeli nie ma innych obostrzeń, osoby po 60. roku życia mogą mieć wydawane świadectwo zdrowia na okres nie dłuższy niż pięć lat, po 70. roku życia na okres nie dłuższy niż dwa lata. Ważność tych dokumentów oczywiście przedłuża się także przy okazji

przedłużania czy uzyskania świadectwa zdrowia na kolejny okres z pewnymi obostrzeniami. Myślę, że nie ma potrzeby, żeby na tym etapie wchodzić w szczegóły akurat w tym zakresie.

Jeżeli chodzi o kwestię działań ułatwiających armatorom czy członkom załóg statków morskich albo w ogóle wszystkim zainteresowanym uzyskanie kwalifikacji w żegludze śródlądowej, Ministerstwo Infrastruktury opublikowało broszurę informacyjną. Pozwoliłem sobie przekazać ją panu przewodniczącemu. Jeżeli ktoś jest zainteresowany, to bardzo proszę. Jest też dostępna online na stronach ministerstwa. Zaprzyjaźniony Departament Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej deklaruje, informuje, że dokument ten cieszy się dużym zainteresowaniem. Osobiście uważam, że cały pakiet, który został wydany, rzeczywiście stanowi bardzo cenne źródło bieżącej informacji.

Jeżeli chodzi o planowane do wprowadzenia zmiany w zakresie systemu kwalifikacji żeglugi śródlądowej, na dzień dzisiejszy zmiany nie są przewidywane. Wynika to z tego, że to, co wprowadziliśmy bądź dalej jest w toku, chociażby w kontekście uznawania jednostek edukacyjnych, zaczyna funkcjonować. Czekamy chwilę, żeby zobaczyć, móc ocenić, czy rzeczywiście to wszystko funkcjonuje tak jak należy. Ewentualnie będziemy szukali rozwiązań, które usprawnią bądź zlikwidują jakieś potencjalne nieprawidłowości, może rozbieżności czy wątpliwości, które będą na etapie funkcjonowania szkół, ale nie tylko, dlatego że też dyrektorów urzędów żeglugi śródlądowej, gdyby pojawiały się jakieś wątpliwości w tym zakresie. To samo dotyczy zmian stricte już związanych z podstawą programową czy z oczekiwaniami, wymaganiami, które zgłaszają nam szkoły. Nawet przy okazji ostatniego spotkania, kiedy pan minister wręczał certyfikaty uznania, mieliśmy okazję prowadzić dosyć żywiołową dyskusję na temat potrzebnych zmian w podstawie programowej. Tutaj z różnych szkół pojawiają się oczywiście różne oczekiwania. Staramy się to wszystko analizować na bieżąco. Nie jest też tak, że zmiana podstawy programowej czy w ogóle zmiana zasad, które są wpisane w system oświaty, jest sprawą prostą, dlatego że tutaj musimy mieć pełną zgodę i współpracę, jeżeli chodzi o część szkolnictwa zawodowego, czyli Ministerstwo Edukacji Narodowej. Nie zawsze udaje się spełnić wszystkie oczekiwania. To tyle z mojej strony. Bardzo dziękuję za uwagę.

Przewodniczący poseł Piotr Głowski (KO):

Pan przewodniczący powiedział: „pięknie dziękujemy”, a więc dziękujemy pięknie. Otwieram dyskusję. W pierwszym zdaniu dyskusji chciałbym podziękować za to, co już się wydarzyło, czyli uwzględnienie wszystkich uwag, które zgłaszaliśmy. Myślę, że czujemy tutaj jako posłowie sprawczość podkomisji, że ma to faktycznie realny wpływ na poprawianie nie tylko prawa, ale również uzyskiwanie nowych możliwości dla tych, którzy się uczą, a przecież tak naprawdę to jest najważniejsza część związana z żeglugą. Jeżeli nie będziemy mieć tych, którzy będą prowadzić statki, to cokolwiek byśmy nie zrobili na terenach zarówno związanych ze szlakami wodnymi, jak i z jednostkami, to i tak będzie gigantyczny kłopot, ale zawsze musi być jakieś „ale”.

Jednym z elementów, który pamiętam, że wtedy już poruszaliśmy, był jeszcze nie aż tak mocno wyraźny. Była to kwestia praktyk, żeby uzyskać unijne kwalifikacje marynarza. Tak jak pan dyrektor powiedział, dzisiaj jest to jeden z najważniejszych elementów na początkowej drodze młodego człowieka. Mamy zapis, że muszą być dwa miesiące, mamy zapis „i praktyki morskiej w wymiarze 2 miesięcy”. Pozwoliłem sobie, najbliżej mam z Piły do Nakła, a więc sprawdziłem, jak to wyglądało w tym roku. Nikt z absolwentów nie miał takiego wypływania. Zgłoszenie, które się pojawiało, chyba jest dosyć oczywiste. Chodziło o to, żebyśmy zamiast słowa „i” wprowadzili tam słowo „lub”. Kiedyś była żegluga przybrzeżna, jak pamiętam, w mniejszym wymiarze. Pewnie łatwiej umówić się z armatorem na takie praktyki. Być może są jeszcze inne przyczyny, ale warto by było na pewno o to spytać.

Mamy tutaj panią dyrektorkę Zespołu Szkół Żeglugi Śródlądowej w Kędzierzynie-Koźlu. Z Nakła dzisiaj nikogo nie ma. Jest to element, który się pojawiał, żebyśmy przywrócili możliwość wyboru przez uczniów miejsca praktyki. Mam nadzieję, że głos, który usłyszałem... Powiem tak. To był głos również od uczniów. Miałem taki moment, że trafiłem na praktyki. Gdzie mamy szkołę na Mazurach? W Ostródzie. Na Noteci była młodzież z Ostródy i z Nakła. Podjechałem kiedyś do nich na dłuższą rozmowę, jakie mają plany życiowe, co chcą robić, żeby posłuchać strony, która nigdy na tej sali się nie pojawi. Jeżeli już, to są przedstawiciele szkół. Bardzo często był podnoszony w poszczególnych wypowiedziach głos, że mają z tym gigantyczny problem. W związku z tym kończą szkołę, a tak naprawdę nie mają chyba podstawowego uprawnienia, które daje im możliwość pływania wszędzie, podejmowania pracy. Gdybym mógł poprosić panią

dyrektor o kilka zdań w tym szczegółowym temacie i oczywiście w każdym innym, to byłibyśmy wdzięczni.

Dyrektor Zespołu Szkół Żeglugi Śródlądowej im. Bohaterów Westerplatte w Kędzierzynie-Koźlu Agnieszka Kossakowska:

Dzień dobry. Myślę, że na pewno dużym wyzwaniem organizacyjnym dla szkoły jest przeprowadzenie 90 dni praktyk śródlądowych i dodatkowo dwóch miesięcy praktyk morskich, ale – mówię za siebie – my sobie dobrze radzimy. Jest to duże wyzwanie, natomiast jest to do zrobienia. Dla mnie to, że łączymy kwalifikacje śródlądowe z kwalifikacjamiorskimi w służbie maszynowej, jest atutem naszej szkoły, dlatego że młody człowiek, gdy ma 14 lat, szczególnie u nas na południu, nawet jeżeli ma marzenia o pływaniu po morzach, to rodzic niekoniecznie jest chętny do wysłania go nad morze. Z południa jest daleko, dojazd, wszystko się komplikuje. My byliśmy szkołą bazową, gdzie młody człowiek mógł sobie przyjść i stwierdzić, czy jego życie ma być związane z morzem czy jednak z drogami wodnymi. To taki element.

Jak patrzę na absolwentów naszej szkoły, to od momentu, kiedy kształcimy zgodnie z konwencją morską STCW, jedna trzecia uczniów, naszych absolwentów kontynuuje swoją naukę na wyższych uczelniach morskich, jedna trzecia prosto ze szkoły trafia na rynek żeglugowy, a prawdopodobnie jedna trzecia wybiera inną ścieżkę kariery. Jest to skomplikowane, ale do zrealizowania. Komplikacje w naszych pierwszych egzaminach pojawiły się dlatego, że wcześniej były inne przepisy, które stanowiły, że na przykład dwa tygodnie ciągłego pływania na statkach żeglugi śródlądowej generowały zaliczenie miesięcznej praktyki. W momencie, kiedy weszła dyrektywa, mamy już dzień za dzień, czyli 90 dni. Nie ma tak, że jest ciągiem, uczeń musi mieć wypływane 90 dni. I to spowodowało, że część uczniów nie miała wypływanych tylu dni. Wynikało to ze zmiany przepisów, a nie z tego, że nie da się tego zrealizować, dlatego że da się to zrealizować. Nie mówię, że jest łatwo, ale jest to do zrobienia. Dla mnie fakt, że mamy połączone dwie drogi, jest atutem mojej szkoły. Prawdę powiedziawszy wśród moich uczniów nie słyszę głosów: „po co są praktyki morskie, jak wybrałem technika żeglugi śródlądowej?”. Nie wiem, przez lata już tak wpisało się to w tradycję szkoły, że wszyscy wiedzą, że są dwa miesiące, że jedziemy na tydzień kursu bezpieczeństwa. Nie mam takich spostrzeżeń, jakie są w szkole w Nakle. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Piotr Głowski (KO):

Dziękuję bardzo. Nie chcę pójść tropem, że jesteście trochę bardziej na południu, a ci na północy może mają więcej możliwości. Jeżeli chcą faktycznie pływać na morzu, mają zdecydowanie bliżej, żeby podjąć od razu taką decyzję. Tutaj absolutnie nie ma intencji, żeby cokolwiek odebrać, a raczej dać możliwość wyboru, to znaczy, żeby uczeń mógł wybrać. Jeżeli ktoś jest bardzo zdecydowany, że chce pływać wyłącznie na śródlądziu, dodatkowe quasi utrudnienie może być akurat zupełnie niepotrzebne. Jest to oczywiście do dyskusji, do rozmowy. Wypłynął taki temat, pojawiły się takie rozmowy. W związku z tym jest pytanie, czy faktycznie może okres przejściowy wywołał takie rzeczy. A może jak to w życiu, bardzo dobrze jest dawać ludziom możliwość wyboru, a nie narzucać im twarde stanowiska, że albo będziesz tak robił, albo inaczej, jeżeli można zrobić to bardziej miękko. Dlatego wydaje mi się, że fajnie, jakbyśmy potem może nie na forum podkomisji w Sejmie... Rozmawiałem z panem ministrem Marchewką przed rozpoczęciem, żeby poprowadzić taką rozmowę zarówno z dyrektorami, ale być może też z uczniami, gdyż warto by było posłuchać ich głosu, jaką drogę życiową chcą wybierać i czy system, który obecnie funkcjonuje, już jest idealny. Idziemy w kierunku do ideału. Pani dyrektor i pan dyrektor. Może w takiej kolejności, gdyż pani chyba chciała ad vocem.

Dyrektor Zespołu Szkół Żeglugi Śródlądowej im. Bohaterów Westerplatte w Kędzierzynie-Koźlu Agnieszka Kossakowska:

Ja tylko chciałabym zwrócić uwagę, że moje źródło finansowania pochodzi z ministerstwa edukacji. Jest tam zapis, że subwencja jest podwyższona w momencie, kiedy mamy zarządzanie ISO i kształcimy zgodnie z konwencją morską STCW. W momencie, kiedy będą jakieś zmiany, słowo „lub” może spowodować... Wiadomo, że kształcenie w kierunku żeglugowym i morskim jest droższe. Nie chciałabym, żeby doszło do takiej sytuacji, że w momencie, kiedy ktoś będzie mógł zdecydować, że to lub to, powie: „róbmy tylko jedno, bo będzie taniej”. To nie będzie moja decyzja, tylko decyzja organu prowadzącego. Nie chciałabym, żeby się okazało, że przez zmiany, które są planowane, okaże się, że ja nie będę miała wyboru, moja szkoła nie

będzie miała wyboru, stanie przed wyborem jednak nie moim, tylko samorządu, który powie: „no dobrze, tylko żegluga, bo jednak praktyki morskie są drogie”, a są drogie, nawet bardzo drogie. Chciałabym zwrócić na to uwagę, żeby nie zamknąć mi drogi, kiedy nie mam głosów od moich uczniów, którzy narzekaliby na to, że kształcenie jest dwutorowe. Wydaje mi się, że to naprawdę daje im później większe możliwości wyboru ścieżki kariery w przyszłości. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Piotr Głowski (KO):

Oczywiście jak zawsze punkt widzenia zależy od punktu siedzenia. Myślę, że to jest rzecz oczywista. To starostwo jest organem prowadzącym. Rozumiem, że pan starosta chyba nie będzie chciał rezygnować z większych pieniędzy na rzecz mniejszych pieniędzy, a więc to jest element wtórny. Słuchajcie państwo, nie prowadzimy dzisiaj dyskusji nad żadną zmianą, sygnalizujemy pewien problem i otwieramy potencjalne rozmowy, więc nie chciałbym, żebyśmy tu utknęli w jednym punkcie, dlatego że być może są jeszcze jakieś inne pytania. Pan dyrektor.

Dyrektor departamentu MI Wojciech Gąsowski:

Bardzo dziękuję. Jeszcze w tym temacie chwilę w ramach uzupełnienia. Tak jak pani dyrektor wspominała, rzeczywiście my znamy ten problem czy tę propozycję, która pojawiła się już w środowisku szkolnym. Wiemy też doskonale, że rzeczywiście jest tu pewna rozbieżność pomysłów, niech będzie, interesów. W rozmowie z panią dyrektorem za każdym razem podkreślałam, że absolutnie nie zrobimy takiej zmiany, która spowoduje, że szkoła podlegająca pod samorząd będzie w jakikolwiek sposób poszkodowana. Absolutnie w tym kierunku nie chcemy zmierzać. Natomiast chciałbym troszeczkę doprecyzować. Rozumiem też intencje, żeby spowodować pewną elastyczność, przy czym troszeczkę elastyczności nam brakuje, jeżeli chodzi o uznanie morskie. Teraz nie możemy zaproponować rozwiązania, że w czasie szkolenia, w toku kształcenia ucznia w technikum pięcioletnim... Po pierwsze, kiedy i kto miałby decydować o tym – w którym momencie i kto powinien to zrobić – że uczeń idzie według takiej czy innej podstawy programowej, że będzie realizował praktykę morską czy nie będzie. Podstawa programowa ma pewne założenia, które muszą być realizowane. Może być więcej, ale nie może być mniej. Dla nas jest to oczywiście trudniejsze, dlatego że patrząc z perspektywy stricte kwalifikacji i kształcenia w żegludze śródlądowej, wydaje się to dosyć naturalne, że szkoły kształcące w żegludze, już abstrahując zupełnie od finansowania, powinny realizować kształcenie w 100% od „a” do „z” i dawać jak najwięcej profitów absolwentowi szkoły żeglugowej. Jeżeli ktoś chce robić to na morzu, to idzie do szkoły morskiej i tam też od „a” do „z” będzie miał to wszystko załatwione. Natomiast oczywiście nie do końca zawsze tak to funkcjonuje. Nie możemy spowodować, przynajmniej nie w bardzo prosty sposób, żeby odstąpić od realizacji morskiej części, a przynajmniej nie z takim skutkiem, że szkoły utracą uznanie.

Pani dyrektor to przywołała, ja mogę powiedzieć bardziej w szczegółach. Wspominałem o podwyższonej wadze dla uczniów szkół żeglugowych. Jest tam jasno przywołana kwestia kształcenia zgodnie z konwencją STCW i zgodnie z ustawą o bezpieczeństwie morskim. Jeżeli wycofamy się z tego, to będzie zerojedynkowo, albo robimy dwa miesiące praktyki morskiej i absolwenci otrzymują dokumenty morskie, albo nie robimy w ogóle praktyki morskiej, dlatego że nie możemy znaleźć nic pośredniego. Nie ma takiego stanowiska, takiej kwalifikacji czy takiego mechanizmu, który pozwoli po miesięcznej praktyce morskiej dać jakikolwiek profit czy dodatek, wartość dodaną do tego, że absolwent będzie miał coś wspólnego z morzem. Myślę, że jest to podstawowy problem do rozstrzygnięcia, czy rzeczywiście chcemy zupełnie odwrócić się od kwestii morskiej. Zakładam, że technicznie jesteśmy w stanie to zrobić. Tutaj nawet w swobodnych rozważaniach gdzieś hasłowo padało, że może trzeba spowodować, żeby był kierunek technik żeglugi śródlądowej i technik żeglugi śródlądowej z żeglugą morską i bazować na jednakowym programie rozszerzonym tylko o część morską.

Natomiast dalej wracamy do tego, że ktoś w pewnym momencie, o czym pani dyrektor wspominała, musi zdecydować, że jeżeli jest nabór do pierwszej klasy, to będzie realizował kształcenie zgodnie z taką podstawą czy na takim kierunku. Wchodzą tutaj kwestie oświatowe związane z pewnymi limitami, ograniczeniami w zakresie liczby godzin. Pamiętajcie państwo, że oczywiście jest kształcenie zawodowe, ale tam jest i matematyka, i język polski, i jest cała część kształcenia ogólnego. To wszystko musi się mieścić w reżimach czasowych wynikających z przepisów oświatowych. Patrząc z drugiej strony, mam świadomość, że 90 dni praktyki, tak jak pani dyrektor powiedziała, jest trudne, ale nie jest niemożliwe do realizacji. Mimo wszystko ostrożnie bym do tego podchodził. Nawet jeżeli chodzi o dosyć precyzyjną propozycję, która docierała do nas

z Nakła, czyli umożliwienia realizacji albo czterech miesięcy tylko praktyki żeglugi śródlądowej, albo trzech miesięcy praktyki żeglugowej i miesiąca praktyki morskiej, w dalszym ciągu nie bardzo chyba jest techniczna możliwość, żeby to zrealizować na poziomie organizacji arkusza itd, wchodząc już nieco bardziej w kwestie samego systemu oświaty. Tak jak pan przewodniczący powiedział, i bardzo dziękuję za tę swobodę, że na razie jest to kwestia do rozstrzygnięcia, a nie kwestia podjęcia jakiejś kierunkowej decyzji, gdyż wydaje mi się, że jednak jest dużo zmiennych, które powinniśmy przedyskutować ze wszystkimi szkołami, z uczniami. Niestety, niekoniecznie da się to zrobić w prosty sposób, jak z pozoru mogłoby się wydawać. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Piotr Głowski (KO):

Dziękuję bardzo. Myślę, że wszystkim stronom będzie wydawało się, że jest to rozsądne. Ministerstwo jest dobrym miejscem do rozmowy. Parlament jest już od podejmowania decyzji w późniejszym terminie, jeżeli będzie taka potrzeba. A my mieliśmy dzisiaj zadanie, żeby zasiał i spróbować na ten temat dalej rozmawiać w roboczym trybie. Bardzo chętnie zapisuję się do zespołu dyskusyjnego. Jeżeli taka będzie wola pana ministra, a tak zrozumiałem, że w jakimś najbliższym czasie zorganizujemy spotkanie, to będziemy starali się pozbierać wszystkie głosy. Zobaczymy, czy da się pogodzić, a jeżeli się da, to czy warto to robić. Jeżeli się nie da, to trzeba sobie też odpowiedzieć na pytanie, z jakiego powodu mogłoby to być gorsze od tego, co jest obecnie. Właściwie jest to kluczowy element związany ze zmianami. Szczерze mówiąc, ostatnia dosyć duża nowelizacja wszystkich przepisów, dokumentów, dojście do dyrektyw spowodowało, że głosów mamy bardzo niewiele. Jest to dobra wiadomość. To znaczy, że kształcimy, niestety albo stety, z różnym finansowaniem. Szanse szkół są inne, różne. Nie wiem, czy lepsze jest rozwiązanie samorządowe czy ministerialne, ale na razie dobrobyt w Polsce, jeżeli chodzi o liczbę szkół i ich różnorodność, jest dosyć duży.

Pewnie warto by było, jak zawsze, porozmawiać o wyposażeniu, chociaż jest ono coraz lepsze, ale mówię też o jednostkach, o których już kiedyś rozmawialiśmy. Być może warto byłoby pomyśleć o wsparciu finansowym na od czasu do czasu większe zakupy, na które szkoły z wypracowywanych na co dzień pieniędzy nie mają środków. Pewnie byłaby to też rzecz, o której może przy okazji będziemy rozmawiać z ministrem. Wydają się to stosunkowo niewielkie pieniądze wobec nakładów, które idą na gospodarkę morską. Jesteśmy członkami Komisji Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej. Widzimy, jak wielkie pieniądze się tam pojawiają, a jak stosunkowo niewiele potrzeba, żeby dużo zmienić, jeżeli chodzi chociażby o sam system szkoleń i szkolnictwa.

Z mojej strony to wszystko. Państwo posłowie wcześniej artykułowali te same pytania. Ja jestem wyłącznie osobą wypowiadającą. Uzyskaliśmy odpowiedź. Dziękujemy bardzo.

Formalnie zamykam dyskusję.

Zamykam posiedzenie. Dziękuję państwu za uwagę.