

X kadencja



KANCELARIA SEJMU

Biuro Komisji Sejmowych

PEŁNY ZAPIS PRZEBIEGU POSIEDZENIA

**Komisja
Gospodarki
Morskiej
i Żeglugi
Śródlądowej**

■ **PODKOMISJI STAŁEJ DO SPRAW ŻEGLUGI
ŚRÓDLĄDOWEJ
(NR 5)
z dnia 28 maja 2024 r.**

Pełny zapis przebiegu posiedzenia

Komisji Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej

– podkomisji stałej do spraw żeglugi śródlądowej (nr 5)

28 maja 2024 r.

Podkomisja stała do spraw żeglugi śródlądowej, na posiedzeniu wyjazdowym w Nakle nad Notecią, obradująca pod przewodnictwem posła **Piotra Głowskiego (KO)**, przewodniczącego podkomisji, rozpatrzyła:

– informację na temat kwalifikacji zawodowych w żegludze śródlądowej.

W posiedzeniu udział wzięli: **Wojciech Gąsowski** dyrektor Departamentu Edukacji Morskiej Ministerstwa Infrastruktury wraz ze współpracownikami, **Paulina Budner** dyrektor Departamentu Ochrony przed Powodzią i Suszą Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie wraz ze współpracownikami, **Jan Pyś** dyrektor Urzędu Żeglugi Śródlądowej we Wrocławiu, **Piotr Durajczyk** dyrektor Urzędu Żeglugi Śródlądowej w Szczecinie, pracownik naukowy w Katedrze Gospodarki Morskiej i Systemów Transportowych Wydziału Inżynieryjno-Ekonomicznego Politechniki Morskiej w Szczecinie, dr **Dawid Szatten** prodziekan Wydziału Nauk Geograficznych do spraw kształcenia Uniwersytetu Kazimierza Wielkiego w Bydgoszczy, **Iwona Bednarz** dyrektor Technikum Żeglugi Śródlądowej we Wrocławiu wraz ze współpracownikami, **Agnieszka Kossakowska** dyrektor Zespołu Szkół Żeglugi Śródlądowej im. Bohaterów Westerplatte w Kędzierzynie-Koźlu, **Joanna Kozieł** wicedyrektor Zespołu Szkół Morskich im. Bohaterskich Obrońców Westerplatte w Gdańsku, **Agnieszka Kamińska** wicedyrektor Zespołu Szkół Żeglugi Śródlądowej im. kmdr. Bolesława Romanowskiego w Nakle nad Notecią wraz ze współpracownikami, **Tomasz Marut** nauczyciel przedmiotów zawodowych w Zespole Szkół Żeglugi Śródlądowej im. Bohaterskich Obrońców Westerplatte w Gdańsku, asystent w Katedrze Siłowni Okrętowych Wydziału Mechanicznego Uniwersytetu Morskiego w Gdyni, **Grzegorz Nadolny** nauczyciel przedmiotów zawodowych i praktycznej nauki zawodu w Zespole Szkół Żeglugi Śródlądowej im. kmdr. Bolesława Romanowskiego w Nakle nad Notecią, zastępca przewodniczącego Centralnej Komisji Egzaminacyjnej na stopnie oficerskie w żegludze śródlądowej przy Urzędzie Żeglugi Śródlądowej w Szczecinie, **Ewa Balcerek** przewodnicząca Centralnej Komisji Egzaminacyjnej przy Urzędzie Żeglugi Śródlądowej w Szczecinie, **Sławomir Napierała** burmistrz Miasta i Gminy Nakło nad Notecią, prezes Związku Miast i Gmin Nadnoteckich, **Michał Dubkowski** wicestarosta nakielski, **Daria Lubońska** członek zarządu powiatu w Pile, **Jarosław Kotyński** pomoc administracyjna w Urzędzie Miejskim w Pakości.

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

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

Dzień dobry państwu. Nazywam się Piotr Głowski. Jestem przewodniczącym podkomisji stałej do spraw żeglugi śródlądowej. Otwieram posiedzenie podkomisji.

Witam państwa posłów, pana Jacka Karnowskiego, pana Norberta Pietrzykowskiego, pana Jarosława Wałęsę. Witam państwa dyrektorów, członków zarządów, starostów. Pełnicie państwo całą masę funkcji. Mam nadzieję, że potem w swoich wystąpieniach, kiedy będziecie się zgłaszać, będziecie również przedstawiać się, dlatego że całość jest protokolowana i nagrywana.

Stwierdzam kworum.

W porządku dziennym mamy rozpatrzenie informacji na temat kwalifikacji zawodowych w żegludze śródlądowej. Jeżeli nie usłyszę sprzeciwu, uznam, że podkomisja

przyjmuje zaproponowany porządek dzienny. Sprzeciwu nie słyszę. W związku z tym uznajemy, że porządek dzienny został przyjęty.

Na początku chciałbym oddać głos pani Agnieszce Kamińskiej, wicedyrektor Zespołu Szkół Żeglugi Śródlądowej w Nakle nad Notecią. Bardzo proszę. Wszystkich bardzo proszę o mówienie do mikrofonu. Tak jak powiedziałem, wszystko nagrywamy.

Wicedyrektor Zespołu Szkół Żeglugi Śródlądowej im. kmdr. Bolesława Romanowskiego w Nakle nad Notecią Agnieszka Kamińska:

Dzień dobry państwu. Witam was bardzo serdecznie tutaj na terenie naszej szkoły nie po raz pierwszy, dlatego że pierwsze spotkanie było w 2007 r. Dzisiaj to już trzeci raz, kiedy podkomisja obraduje w naszej szkole, mam nadzieję, że nie ostatni. Chciałabym serdecznie powitać wszystkich zebranych tutaj gości i życzyć państwu owocnych obrad.

Przewodniczący poseł Piotr Głowski (KO):

Dziękuję bardzo. A teraz już część merytoryczna. Bardzo proszę przedstawicielkę Departamentu Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej w Ministerstwie Infrastruktury, panią dyrektorkę Monikę Niemiec-Butryn o przedstawienie informacji.

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

Dziękuję serdecznie. Szanowni państwo, Wysoka Komisjo, szanowni państwo zgromadzeni, chciałabym przede wszystkim podziękować też za gościnność i za to, że możemy tutaj porozmawiać o nowym systemie kwalifikacji. Dostyc długo nam zeszło ze stworzeniem przepisów, dlatego że dyrektywa unijna jest z roku 2018. Mieliśmy czas na wdrożenie. Jeszcze jest też przewidziany czas na to, żeby gdzieś do dziesięciu lat była możliwość wymiany wszelkich dokumentów. A więc Komisja Europejska przewidziała, żeby nie był to szokowy system. Co najważniejsze, mamy w końcu możliwość harmonizacji kwalifikacji, gdyż do tej pory tylko dyplom kapitana był uznawany, a w tym momencie w obecnym systemie kwalifikacji mamy młodszego marynarza, praktykanta, marynarza żeglugi śródlądowej, starszego marynarza, sternika i kapitana, mamy także szczególne zezwolenia dla kapitanów na uprawianie żeglugi na wodach morskich z pomocą radaru i dużego konwoju. Tak jak wspomniałam, dyrektywa 2018/2397 zharmonizowała wydawanie dokumentów dla członków załóg w służbie pokładowej we wszystkich państwach członkowskich oraz określiła jednolite wymagania niezbędne do uzyskania poszczególnych dokumentów kwalifikacyjnych. Ustawa została uchwalona 7 lipca 2023 r., weszła w życie 23 sierpnia 2023 r., więc tak naprawdę jest to bardzo nowy system. Dopiero właściwie ten rocznik szkolny, jeżeli chodzi o uczniów szkół, w całości jest już w trybie nowej dyrektywy. Rok szkolny zaczął się 1 września, a 23 sierpnia był termin graniczny.

Nowy system przede wszystkim oparty jest na odbytej praktyce pływania. Tutaj wprowadzone mamy dokładne informacje odnośnie do tego, ile trzeba mieć przepływanych dni na statkach. W celu zdobycia niektórych kwalifikacji jest także możliwość złożenia z wynikiem pozytywnym egzaminu potwierdzającego posiadanie wiedzy i umiejętności praktycznych. I tutaj właściwie nowością jest to, że oprócz Centralnej Komisji Egzaminacyjnej i terenowych komisji egzaminacyjnych, działających przy dyrektorach urzędów żeglugi śródlądowej, jest też możliwość odbycia, przeprowadzenia tych egzaminów przez jednostki edukacyjne. Szykujemy się do tego.

Właściwie myślę, że tytułem wstępu to tyle. Jak mówię, ustawa określa bardzo szczegółowe kwestie. Jeżeli państwo mają pytania, wątpliwości, jest to ustawa, która, jak mówię, była dosyc długo i szczegółowo procedowana, więc myślę, że wszystkie informacje są znane. Jeżeli jest coś, co możemy wyjaśnić, to jestem tutaj z głównym specjalistą Michałem Strójwasm, który bardzo intensywnie pracował nad ustawą, a więc jesteście do państwa dyspozycji.

Przewodniczący poseł Piotr Głowski (KO):

Dziękuję bardzo. Złożyliśmy, że tak powiem, aktywowani przez dyrekcję szkoły w Nakle nad Notecią, interpelację do pana ministra Marchewki. Otrzymaliśmy odpowiedź 26 kwietnia. Nie wiem, czy wszyscy się z nią zaznajomili. Dosyc optymistycznie jest w niej mowa o ewentualnych poprawkach, które by się pojawiły, ale skoro to spotkanie

tak naprawdę jest wywołane przez, nie chciałbym użyć słowa „problem”, ale może problem z kwalifikacjami naszymi i w innych państwach, to zachęcam państwa dyrektorów szkół do tego, żeby zabrali teraz głos i może uzupełnili pierwszą część. Pan kapitan.

Nauczyciel przedmiotów zawodowych i praktycznej nauki zawodu w Zespole Szkół Żeglugi Śródlądowej im. kmdr. Bolesława Romanowskiego w Nakle nad Notecią, zastępca przewodniczącego Centralnej Komisji Egzaminacyjnej na stopnie oficerskie w żegludze śródlądowej przy Urzędzie Żeglugi Śródlądowej w Szczecinie Grzegorz Nadolny:

To jednak oczywiście jako gospodarz.

Przewodniczący poseł Piotr Głowski (KO):

Proponuję na siedząco w roboczym trybie.

Nauczyciel przedmiotów zawodowych i praktycznej nauki zawodu w Zespole Szkół Żeglugi Śródlądowej im. kmdr. Bolesława Romanowskiego w Nakle nad Notecią, zastępca przewodniczącego Centralnej Komisji Egzaminacyjnej na stopnie oficerskie w żegludze śródlądowej przy Urzędzie Żeglugi Śródlądowej w Szczecinie Grzegorz Nadolny:

Grzegorz Nadolny. Zespół Szkół Żeglugi Śródlądowej w Nakle.

Szanowny panie przewodniczący, szanowne panie i panowie posłowie, szanowni państwo, rzeczywiście inicjatorem wyjazdowego posiedzenia sejmowej podkomisji do spraw żeglugi śródlądowej była nasza szkoła w tym celu, że po wejściu ustawy o nowych kwalifikacjach w żegludze śródlądowej zauważyliśmy pewne braki. Braki dotyczą przede wszystkim obecnych uczniów i absolwentów szkół. Zapomniano o przepisach przejściowych, które uwzględniałyby właśnie absolwentów pod kątem osiągania podobnych kwalifikacji, które były wcześniej. Myślimy tutaj o najniższym stopniu, wtedy najniższym stopniu unijnym marynarzy. W tej chwili takiej możliwości nie ma. Nasi uczniowie czy byli absolwenci po ukończeniu szkoły dostają tylko stopień młodszego marynarza. Stopień młodszego marynarza można uzyskać odbywając tylko szkolenie BHP u armatora. Na tej podstawie kandydat na marynarza jest członkiem załogi. Nasi uczniowie kończą technikum, czyli pięcioletni system kształcenia. W systemie tym zdają oczywiście dwie kwalifikacje na marynarza pokładowego, że tak powiem, dlatego że akurat ta kwalifikacja obejmuje te zagadnienia, oraz w zakresie STCW na mechanika. Zdają również maturę, mają wykształcenie średnie. I teraz wyobraźcie sobie państwo, że ktoś taki dostaje młodszego marynarza po pięciu latach, kiedy ktoś z ulicy, mając po prostu 17 lat, idzie na kurs, który trwa, założmy, kilka godzin i otrzymuje ten sam dokument kwalifikacyjny. I w tym jest problem. Dlatego wnosiliśmy o posiedzenie podkomisji, tutaj w Nakle, żeby kwestie te rozstrzygnąć, tak żeby wprowadzić jednak zmiany w zapisach ustawy, które obejmowały właśnie naszych absolwentów.

I tu jeszcze poruszę drugą kwestię, dlatego że my w tej chwili kształcimy pod kątem STCW. Szkołę obejmuje certyfikat ISO. Musimy spełniać pewne procedury. I z tego tytułu oczywiście mamy subwencje. Akurat Nakło i Wrocław, szkoła we Wrocławiu, nie mamy problemu, gdyż jesteśmy szkołami ministerialnymi, w związku z czym z budżetem nie ma problemu. Niestety szkoła w Kędzierzynie-Koźlu jest szkołą samorządową. Musi spełniać wymagania, żeby uzyskać właśnie tę dotację, tę subwencję. I teraz proszę państwa, rodzi się problem, dlatego że my chętnie byśmy odeszli od kształcenia pod kątem STCW i poszli tylko w kierunku marynarskim. W ciągu pięciu miesięcy praktyk, które obowiązują w takim cyklu kształcenia, spokojnie nasi uczniowie zdobywają 90 dni i, oczywiście zgodnie z obecnymi zapisami oraz z dyrektywą, uzyskują stopień marynarza. Jeżeli odejdziemy od STCW, dla nas nie ma problemu. Problem będzie w Kędzierzynie-Koźlu, dlatego że już nie będzie możliwości uzyskania subwencji, ale to może jest już drugie zagadnienie.

Panie przewodniczący, najbardziej prosiłbym może ministerstwo, departament żeglugi śródlądowej o wyjaśnienie czy przedstawienie pewnych propozycji odnośnie do zmian ustawy właśnie w tym zakresie, jeżeli moglibyśmy coś w tym temacie usłyszeć. Wiem, że takie zmiany są proponowane. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Piotr Głowski (KO):

Dziękuję bardzo. Nie powiedziałem sakramentalnych słów, że otwieram dyskusję, ale to oczywiste, że ten moment już nastąpił. Rozumiem, że pytanie jest skierowane do ministerstwa.

Zastępca dyrektora departamentu MI Monika Niemiec-Butryn:

Dziękuję bardzo. My też spotykaliśmy się już ze szkołami. Ten problem, te problemy mamy zdiagnozowane. Nawet końcówka, to, co państwo dostali w swoich materiałach, nasze wystąpienie też kończy się właśnie naszą diagnozą, tym, co zdiagnozowaliśmy w pierwszych miesiącach funkcjonowania nowego systemu. Przygotowujemy się do nowelizacji ustawy. Pana Michała Strójwasa poproszę, żeby nam tutaj szczegółowo opowiedział, dlatego że nie możemy państwu jeszcze przekazać przepisów, ponieważ jeszcze nie przeszły przez nasze ministerialne zgody. W związku z tym postaramy się opowiedzieć, co w tych przepisach będzie. Proszę bardzo.

Przewodniczący poseł Piotr Głowski (KO):

Bardzo proszę.

Główny specjalista w Departamencie Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej MI Michał Strójwas:

Bardzo dziękuję. Panie przewodniczący, szanowni państwo, może króciutko w zakresie samego uznawania kwalifikacji i kwestii zatwierdzania programów szkolenia, dlatego że to nie padło, a myślę, że jest to dosyć istotne. Już pan kapitan na wstępie powiedział, że problemy są w zakresie przejściowym, czyli w sytuacji, w której szkoły jeszcze nie uzyskały uznania w zakresie prowadzonych szkoleń. Zarówno dyrektywa, jak i ustawa w ślad za nią, ustawa o żegludze śródlądowej umożliwia jednostkom edukacyjnym uznanie ministra właściwego do spraw żeglugi, który potwierdza, że prowadzone szkolenia, program szkolenia realizowany przez szkoły jest zgodny z wymaganiami dyrektywy. Jak wspominała tu pani dyrektor, zatwierdzony program szkolenia będzie kończył się egzaminami nie przed Centralną Komisją Egzaminacyjną, nie przed terenowymi komisjami egzaminacyjnymi, ale właśnie działającymi w ramach jednostek edukacyjnych, czyli w ramach szkół, dlatego że de facto jednostki edukacyjne, które mogą ubiegać się o szkolenie, są to szkoły, które prowadzą kształcenie w zakresie żeglugi śródlądowej.

Problem praktycznie zdiagnozowaliśmy na etapie przejściowym, czyli do momentu, kiedy szkoły dostaną uznanie. Z tego, co wiemy, szkoły coraz bardziej są przygotowane do wystąpienia o uznanie. My tutaj też w ramach spotkań roboczych, na ile możemy, to staramy się wesprzeć szkoły, przy czym raczej jest to charakter informacyjny, wspomagający z tego względu, że minister właściwy do spraw żeglugi będzie musiał w drodze postępowania zatwierdzić szkolenie bądź odmówić jego zatwierdzenia. Dlatego też, żeby nie wyłączać pracowników ministerstwa z prowadzonego postępowania o uznanie, nie możemy zbyt mocno wesprzeć szkół w tym zakresie, poza oczywiście tym charakterem informacyjnym, który jest dla wszelkich postępowań administracyjnych dopuszczony.

Chciałbym też od razu wskazać, że dotychczasowy marynarz żeglugi śródlądowej, o którym tutaj wspominał pan kapitan, to nie jest to samo co unijne świadectwo marynarza. Praktyka niezbędna do uzyskania poszczególnych dokumentów jest mocno różna. Jeżeli mówimy o dotychczasowym świadectwie marynarza, to wystarczyło odbyć odpowiednio ułożone 45 dni praktyki pływania i można było uzyskać taki dokument, natomiast jeżeli mówimy o unijnym świadectwie marynarza żeglugi śródlądowej, wymagane jest 360 dni praktyki pływania, czyli jest to wielokrotnie więcej. Niezbędne jest też zdanie egzaminu na poziomie operacyjnym, który dopiero po jego zdaniu, po odbyciu praktyki dopuszcza do zajmowania tego stanowiska.

I tutaj chciałbym powiedzieć, że na etapach prac może nie nad samą ustawą, ale nad rozporządzeniem, które zostało wydane na podstawie ustawy uwzględniającej nowy system kwalifikacji, też w ramach kształtowania składu załóg statków, minimalnych wymagań w zakresie składu załóg, uwzględniliśmy i wielokrotnie zastąpiliśmy możliwość zajmowania dotychczasowych stanowisk, na przykład przez starszego marynarza czy też przez bosmana, przez osoby posiadające marynarza, więc jest to wyższe. Nowy marynarz jest uprawnieniem zdecydowanie więcej dającym jego posiadaczowi. Niemniej faktycznie

zdiagnozowaliśmy problem, że te osoby, które rozpoczęły szkolenie, naukę w szkole przed wejściem w życie ustawy, mogą czuć, po pierwsze, że pewność prawa nie została zachowana z tego względu, że rozpoczynając naukę w szkole, patrząc na obowiązujące akty prawne, miały prawo przypuszczać, że po ukończeniu danej szkoły uzyskają pełną kwalifikację. Widzimy też nieproporcjonalność, że osoba, która rozpoczyna karierę, a która nie ukończyła szkoły, w zasadzie na chwilę obecną miałaby dosyć podobną sytuację jak osoba, która ukończyła szkołę, a która przed wejściem w życie ustawy nie zdobyła żadnego dokumentu kwalifikacyjnego. Tutaj nie chcemy mówić czy to z tego powodu, że zbyt późno złożyła wniosek, gdyż oczywiście ze względu na ustawę i dyrektywę od wielu, wielu lat było wiadomo, że takie sytuacje będą miały miejsce, aczkolwiek niektórzy nie wyrobili się w terminie. Też na przykład osoby, które ukończyły szkołę w jednym roku, mają różną sytuację. Jeden złożył przed wejściem w życie ustawy wniosek o wydanie dokumentu kwalifikacyjnego, taki dokument uzyskał i na preferencyjnych warunkach może wymienić na dokument unijny. Natomiast te osoby, które zrobiły to już po wejściu w życie ustawy, takiej komfortowej sytuacji nie mają. Dlatego też, tak jak wspomniała pani dyrektor, przygotowaliśmy projekt ustawy o zmianie ustawy o żegludze śródlądowej oraz ustawy o czasie pracy na statkach, czyli tej drugiej, która pozwoli nam też znówelizować przepisy przejściowe z tego względu, że okres obowiązywania jest naprawdę długi. Do 2032 r. istnieje konieczność ich zmiany.

Jeżeli chodzi o szczególne rozwiązania dla samych szkół w samej ustawie, dlatego że ustawa oczywiście też ma pewien charakter porządkujący, ze względu na jakieś, pewne doświadczenia, zwłaszcza dyrektorom urzędów, w zakresie funkcjonowania w pierwszych miesiącach nowego systemu nowej kwalifikacji została wskazana potrzeba przede wszystkim uzupełnienia niektórych kwestii, a także doprecyzowania, ponieważ pojawiły się pewne wątpliwości natury interpretacyjnej. I to takie kwestie będzie regulowała, jak również kwestie przejściowe, które są szczególnie istotne dla szkół. Tutaj jeżeli chodzi o sprawy szkolne, po pierwsze, chcemy wydłużyć okres ważności certyfikatu uznania, żeby nie było tak, że szkoła otrzymuje certyfikat uznania na pięć lat, tylko na dziesięć. Biorąc pod uwagę także proces kształcenia w szkole to jest ogólnie pięć lat, to w zasadzie jeżeli chodzi o rocznik, który zacząłby szkolenie z chwilą objęcia uznania, tak naprawdę za chwileczkę trzeba by było występować o kolejne, ponieważ kończenie kolejnej klasy by było już po upływie tego terminu. A więc chcemy wydłużyć ten okres. To jest jedna rzecz.

Druga rzecz. Chcemy przywrócić możliwość wymiany uprawnienia, dlatego że nie jest to dokument, ale uprawnienie do zajmowania stanowiska młodszego marynarza, które było uzyskane przed dniem wejścia w życie ustawy, możliwość wymiany na unijne świadectwo młodszego marynarza. Choćby zmiana ta wydawałaby się dosyć kosmetyczna, dlatego że uzyskanie unijnego świadectwa marynarza nie jest trudne, to wprowadzając tę zmianę uwzględniamy również fakt, na który pozwalała nam dyrektywa, że w przypadku osób, które mają ukończony czy zatwierdzony program szkolenia, a za taki należy uznawać dotychczasowe szkolenie prowadzone przez szkoły, będą one mogły wymienić dotychczasowego młodszego marynarza na unijne świadectwo marynarza po przedstawieniu znacznie mniejszej ilości praktyki, ponieważ fakt ukończenia szkoły pozwoli na skrócenie wymaganej praktyki o 360 dni. Czyli zamiast 540 dni wystarczy przedłożyć 180 dni. Jest to rzecz, co do której nie mamy wątpliwości co do zgodności z dyrektywą. I na pewno będziemy chcieli to wprowadzić. To będzie już pierwsza pomoc dla uczniów, dlatego że każdy z uczniów, który rozpoczął szkołę przed wejściem w życie ustawy, w celu odbywania praktyk świadectwo młodszego marynarza, w cudzysłowie świadectwo, ponieważ tak jak wspominałem, nie było to w drodze patentu, ale wpisywane w formie wpisu w książeczce żeglarskiej... A więc to jest pierwsze ułatwienie dla szkół.

Po drugie, chcemy przywrócić. Tu oczywiście niezbędna będzie zwłaszcza opinia ministra właściwego do spraw Unii Europejskiej o zgodności z dyrektywą, chociaż wydaje nam się przede wszystkim po analizie dokumentów towarzyszących dyrektywie, które wskazywały, że bardzo istotną rolę na etapie wdrażania ma szczególnie ochrona praw nabytych, czyli, żeby te osoby, które wcześniej uzyskały kwalifikacje, mogły jak najbardziej korzystnie wymienić dokumenty, nic nie tracić... Tutaj rozwiązanie, które

my przygotowaliśmy, które tak jak wspomniałem, jeszcze musi uzyskać opinię o zgodności z Ministerstwa Spraw Zagranicznych, z KPRM-u, przepraszam, dlatego że tam teraz jest minister właściwy do spraw Unii. Jest to rozwiązanie, które pozwoli osobom, które ukończyły szkołę przed dniem wejścia w życie ustawy, a także osobom, które rozpoczęły naukę w szkołach przed dniem wejścia w życie ustawy, żeby do 2032 r., czyli do okresu upływu terminu możliwości wymiany i obowiązywania przepisów przejściowych, na zasadach dotychczasowych uzyskały dokument kwalifikacyjny, dokument, który później zgodnie z dyrektywą, z uwzględnieniem odpowiednich okresów praktyki mógłby być wymieniany na unijne świadectwa kwalifikacji, czy to równorzędne, czy też wyższe. Wydaje mi się, że powiedziałem wszystko w tym temacie. Jeżeli są pytania, to bardzo proszę.

Przewodniczący poseł Piotr Głowski (KO):

Dziękuję bardzo. Dużo zmian. Teraz moje pytanie, czy te wszystkie wątki, o których wcześniej mówił pan kapitan Nadolny w tym się znajdują.

Nauczyciel przedmiotów zawodowych i praktycznej nauki zawodu w Zespole Szkół Żegluga Śródlądowej im. kmdr. Bolesława Romanowskiego w Nakle nad Notecią, zastępca przewodniczącego Centralnej Komisji Egzaminacyjnej na stopnie oficerskie w żegludze śródlądowej przy Urzędzie Żegluga Śródlądowej w Szczecinie Grzegorz Nadolny:

Panie przewodniczący, ponownie pozwolę sobie zabrać głos. Dziękuję. No tak, tak jak pani dyrektor powiedziała, pracowaliśmy nad tym już odpowiednio wcześniej, zanim doszło do spotkania dzisiaj w Nakle. Proszę państwa, nasze propozycje, naszych trzech szkół, myślę, że Gdańsk też się dołączy do tej opinii, do tych wniosków, dlatego że pani dyrektor jest tu, naprzeciwko mnie, zostały uwzględnione. Tak, że bardzo się cieszymy. O to nam chodziło tak, żeby absolwenci i obecni uczniowie, oczywiście począwszy od drugiej klasy, ponieważ pierwsza zostaje rzeczywiście już w nowym systemie, zostali tutaj uwzględnieni. Tak, że super sprawa. Myślę, że tutaj rodzice też będą zadowoleni i przede wszystkim amatorzy. Będzie tutaj kadra, która może pójść i oczywiście zasilić załogi statków. A więc z mojej strony chciałabym podziękować departamentowi edukacji, przepraszam, żegluga śródlądowej, edukacji morskiej też, dlatego że przy naszym współudziale pracowaliśmy nad tymi rozwiązaniami. Tak, że to tyle z mojej strony. Bardzo dziękuję, panie przewodniczący.

Przewodniczący poseł Piotr Głowski (KO):

Dziękuję bardzo. Moc sprawcza Komisji jest wielka, dlatego że w 22 minuty chyba rozwiązyaliśmy problem. Jest okazja do tego, ponieważ mamy zarezerwowane trochę czasu, żeby poruszyć również inne wątki, które nie były tutaj zapisane w naszym głównym zaproszeniu. Tak, że jeżeli państwo macie, to naprawdę zachęcam. Mówię o sprawach szkolnych przede wszystkim, w pierwszej kolejności. Ale też wiem, że pani dyrektor ma dla nas dobrą wiadomość związaną ze współpracą z samorządami, przyszłościowo mam nadzieję z uzupełnieniem w Krajowym Programie Żeglugowym, które powinno się pojawić, związanym z drogą E70. Najbliżej nam z tego miejsca do Noteci, do Kanału Bydgoskiego. Tak, że jeżeli państwo nie macie zgłoszeń w tej chwili, to oddaję głos pani dyrektor.

Zastępca dyrektora departamentu MI Monika Niemiec-Butryn:

Dziękuję bardzo. Moc sprawcza Komisji jest wielka, gratuluję. To znaczy, oczywiście fajnie by było, gdyby faktycznie już. My przepisy mamy, ale jest cała procedura, OSR, uzasadnienia, i tak dalej, wniosek o wpis do wykazu. Teraz, jak już mamy wszystko przygotowane, to pewnie w przyszłym tygodniu złożymy. Zobaczymy, kiedy faktycznie ustawa dojdzie do Sejmu, ale mam nadzieję, że wszyscy nas tu państwo będziecie wspierać, żeby było to jak najszybciej, żebyśmy faktycznie uzupełnili to, co w trybie krótkiej realizacji, zauważyliśmy.

Teraz jeżeli chodzi o E70, jest to nasza ulubiona droga wodna, dlatego że ona tak naprawdę łączy Odrę z Wisłą. Więc jak czasami są dyskusje, która rzeka jest ważniejsza, to E70 jakby to wszystko konsumuje, można powiedzieć. Został przygoto-

wany list intencyjny, o czym też była informacja na forum Komisji. Chciałam państwa informować, że podpisanie listu intencyjnego Ministerstwa Infrastruktury z marszałkami pięciu województw, czyli województw: pomorskiego, warmińsko-mazurskiego, kujawsko-pomorskiego, lubuskiego i wielkopolskiego plus oczywiście Wody Polskie, pani prezes także jest stroną tej umowy, nie umowy, tylko listu, odbędzie się 11 czerwca o godz. 12:00 w Gdańsku w Teatrze Wybrzeże. Pan minister już przygotował zaproszenie dla panów posłów, tylko jeszcze musi go podpisać, ale myślę, że w najbliższym czasie zostanie ono państwu przekazane, tak, że bardzo proszę o zabukowanie tego terminu, 11 czerwca o godz. 12:00. Jest to wtorek. Teatr Wybrzeże Gdańsk. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Piotr Głowski (KO):

Bardzo dziękujemy. Tym, którzy z różnych perspektyw to śledzą, może kilka słów wyjaśnienia. Oczywiście podobne porozumienia między marszałkami już funkcjonują od bardzo dawna, gdyż ma to piętnasto-, a może dwudziestoletnią historię za sobą, z tym, że raczej dotyczyły one działań czysto samorządowych, czyli tych, które były na poziomie gmin, powiatów i województw. Teraz jestem przekonany, że chyba po raz pierwszy dosyć ściśle współdziałanie z ministerstwem zmieni też zapisy Krajowego Programu Żeglugo-owego. Zgodnie z tymi informacjami, które państwo nam przekazują jako posłom, jest tam Odra i dolny odcinek Wisły w tej chwili, jeżeli chodzi o działania czysto inwestycyjne, a oczekiwaliśmy, że znajdzie się tam również porządna rewitalizacja tego odcinka E70, który obejmuje Wartę, Noteć, Kanał Bydgoski, chociażby właśnie ze względu na zainwestowane tam już duże pieniądze samorządowe w przystanie, w nadbrzeża. Wczoraj, przedwczoraj bodajże, niestety jest tyle spotkań, że to się gdzieś tam... Dzień po dniu mieliśmy otwarcie sezonu w Czarnkowie na Wielkiej Pętli Wielkopolskiej, dzień wcześniej uroczystości w Wieleniu, które były na nowo wybudowanym nabrzeżu. Naprawdę wygląda to bardzo przyzwoicie. Są to przystanie, które już dysponują przyłączami prądu, wody, zrzutu ścieków, możliwością bezpiecznego pozostawienia jednostki na noc pod nadzorem, więc jest to system, który został stworzony przez samorządy. Wydano na to wiele milionów złotych pieniędzy nie tylko samorządowych, ale również unijnych. Więc dzisiaj utrzymanie żeglowności na tym odcinku w takim chociażby zakresie, który umożliwiałby wszystkim jednostkom turystycznym, które chciałyby dotrzeć do Gdańska w naszym wydaniu, albo do Elbląga, albo do Sopotu, Gdyni, wpłynąć na Pętli Żuławską ze strony zachodniej, wydaje się jednym z niezwykle ważnych zadań. Taki będziemy mieli cel również jako posłowie, jako członkowie tej Komisji, żeby połączyć Żuławy z zachodnią częścią Europy drogą, która będzie bezpieczna, która nie będzie budziła grozy wśród armatorów, że zostaną gdzieś, dlatego że nie będą mogli wrócić albo przytrą jednostką i po prostu sobie ją uszkodzą. Pan poseł Jacek Karnowski.

Poseł Jacek Karnowski (KO):

Dzień dobry państwu. Jak już jesteśmy w sprawach różnych, to chciałem korzystając z okazji, ponieważ jestem pierwszy raz w tej szkole, zapytać, czy możecie państwo powiedzieć, jak jest z pracą dla absolwentów. Jest to pierwsze pytanie. I drugie pytanie. W materiale pana ministra znalazłem jeden bardzo ciekawy stopień, który mnie zaintrygował, to znaczy, patent żeglarski przewoźnika żeglugi śródlądowej. Czy ktoś może wyjaśnić, co to jest? Przepraszam za takie szczegółowe pytania, ale to tak przy okazji.

Główny specjalista w departamencie MI Michał Strójwas:

Bardzo dziękuję. Jeżeli chodzi o patent przewoźnika, jest to dokument wydawany na podstawie przepisów krajowych. Jest to dokument, który uprawnia w szczególności do kierowania promami, które nie poruszają się samodzielnie, czyli de facto promami, w szczególności promami linowymi. Dlaczego żeglarski? Generalnie jeżeli chodzi o wszelkie dokumenty, już od dawien dawna mówiło się o patentach żeglarskich w zakresie żeglugi śródlądowej. Tutaj tej nomenklatury po prostu nie zmienialiśmy. Większość dokumentów krajowych tak też pozostało. Jeżeli chodzi o nazewnictwo dokumentów wynikających z dyrektywy, to są one oczywiście zgodnie z dyrektywą nadane od nowa.

Przewodniczący poseł Piotr Głowski (KO):

Pytał poseł Jacek Karnowski, żeglarz. W związku z tym... Ok. Proponuję za chwilę dalszy ciąg dyskusji, ale było jeszcze pytanie o absolwentów. Gdyby przedstawiciele szkół... Mamy na pokładzie cztery szkoły: Kędzierzyn-Koźle, Nakło nad Notecią, Wrocław i Gdańsk. Więc bardzo byśmy prosili państwa krótko o wypowiedzi.

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

Dzień dobry. Agnieszka Kossakowska. Dyrektor Zespołu Szkół Żeglugi Śródlądowej w Kędzierzynie-Koźlu.

Jeżeli chodzi o absolwentów klas technikum żeglugi śródlądowej kończących naszą szkołę, to się rozkłada. Można powiedzieć, że około jedna trzecia uczniów kontynuuje naukę w szkołach wyższych związanych z morzem, ponieważ tak jak już wcześniej kolega wspominał, kształcimy też zgodnie z konwencją morską STCW, wobec czego uczniowie są przygotowani do pracy na statkach morskich w służbie maszynowej. Część z nich, właśnie około jednej trzeciej kontynuuje studia albo w Szczecinie, albo w Gdyni. Jedna trzecia, tak przynajmniej u mnie to się rozkłada, trafia do pracy na statkach żeglugi śródlądowej za granicą. Jest to praca w Holandii lub w Niemczech. Jedna trzecia nie zostaje w zawodzie, po prostu idzie i, że tak powiem, realizuje swoje marzenia w innych dziedzinach. Przynajmniej u mnie w szkole tak to wygląda. Dziękuję.

Dyrektor Technikum Żeglugi Śródlądowej we Wrocławiu Iwona Bednarz:

Dzień dobry, witam serdecznie. Iwona Bednarz. Dyrektor Technikum Żeglugi Śródlądowej we Wrocławiu.

Jako młoda szkoła wypuściliśmy już dwa roczniki absolwentów. Badając ich losy, widzimy, że znacząca część kontynuuje naukę na uczelniach wyższych. Część, tak jak u koleżanki, jest u armatorów i to zagranicznych, i krajowych. Umożliwiamy uczniom współpracę z armatorami. Natomiast w mniejszości poszukują jakiejś drogi zawodowej w innych zawodach. Dziękuję bardzo.

Wicedyrektor Zespołu Szkół Morskich im. Bohaterskich Obrońców Westerplatte w Gdańsku Joanna Kozieł:

Dzień dobry. Joanna Kozieł. Wicedyrektor Zespołu Szkół Morskich.

U nas sytuacja jest podobna. Część uczniów kontynuuje naukę na Uniwersytecie Morskim w Gdyni. Część podejmuje pracę w dziale maszynowym w żegludze międzynarodowej. Część podejmuje pracę, gdyż mamy dużego pracodawcę, Żeglugę Gdańską. Faktycznie tam znajdują zatrudnienie. Część odkrywa, że to nie jest dla nich.

Wicedyrektor Zespołu Szkół Żeglugi Śródlądowej im. kmdr. Bolesława Romanowskiego w Nakle nad Notecią Agnieszka Kamińska:

Agnieszka Kamińska. Zespół Szkół Żeglugi Śródlądowej w Nakle nad Notecią.

U nas oczywiście tak jak wszędzie, głównie jeżeli uczniowie, absolwenci znajdują zatrudnienie, to jest to zatrudnienie za granicą. Natomiast niewielka część osób rezygnuje z zawodu, idzie realizować się w innych zawodach. Część osób oczywiście, tak jak wszędzie, po zdaniu matury idzie na studia. Głównie jest to Szczecin albo Gdynia.

Przewodniczący poseł Piotr Głowski (KO):

Dziękuję bardzo. Ja właściwie mam pytanie, które może... Aha, tak, jeszcze.

Prodziekan Wydziału Nauk Geograficznych do spraw kształcenia Uniwersytetu Kazimierza Wielkiego w Bydgoszczy Dawid Szatten:

Czy mógłbym, panie przewodniczący? Przedstawię, co się potem dzieje. Dawid Szatten. Uniwersytet Kazimierza Wielkiego w Bydgoszczy.

Kształcimy na studiach. Nie mogę się wypowiedzieć się za Szczecin i za Gdynię, natomiast mogę powiedzieć z perspektywy tego, co się dzieje dalej. Więc ci uczniowie, ci absolwenci idą na studia wyższe, natomiast my obserwujemy, gdyż robimy ankiety, badania ankietowe, też badamy ich losy później, nie idą od razu. Najpierw wybierają pracę, a potem uświadamiają sobie, że warto wrócić i uzupełnić swoje wykształcenie. Wydaje mi się, że to jest też wskazówka dla szkół, jak można rozmawiać z uczniami,

a w przyszłości absolwentami. To ad vocem tutaj tej informacji. Wydawało mi się to istotne. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Piotr Głowski (KO):

Pani dyrektor.

Zastępca dyrektora departamentu MI Monika Niemiec-Butryn:

Chciałam jeszcze poinformować, że mamy Fundusz Żeglugi Śródlądowej i w ramach funduszu mamy środki na promocję. W tamtym roku właśnie po raz pierwszy zorganizowaliśmy dla trzech szkół warsztaty, zaprosiliśmy po dziesięciu uczniów wraz z nauczycielami do Szczecina, pokazaliśmy im port, pokazaliśmy im Centrum RIS, pokazaliśmy im Politechnikę Morską właśnie po to, żeby uczniów zachęcić, to znaczy, pokazać też wachlarz możliwości po szkole. Zrobiliśmy też ankietę, jak to się zwykle robi, ewaluacyjną. Z tego, co słyszę, to raczej szkoły są zainteresowane kontynuowaniem. Oczywiście można krytykować, że jest to tylko dziesięciu uczniów, i tak dalej, jest to jakiś tam procent, ale w tym roku też mamy taki zamiar i też pewnie w Szczecinie zrobimy to z różnych powodów. Być może, że za jakiś czas wrócimy albo jakoś rozszerzymy. Tak, że koncepcja współpracy właśnie młodzieży, która jest niezwykle otwarta... Naprawdę z przyjemnością uczestniczyłam w warsztatach. Zrobiliśmy im też warsztat z umiejętności miękkich. Więc z przyjemnością można było zobaczyć, jak są otwarci, jak otwartą państwo macie młodzież. Gratuluję i życzę powodzenia, żeby nie pogubiła się w świecie żeglutowym. Bardzo proszę, panie dyrektorze.

Dyrektor Departamentu Edukacji Morskiej MI Wojciech Gąsowski:

Szanowni państwo, panie przewodniczący, jeżeli można dodać, Gąsowski Wojciech. Dyrektor Departamentu Edukacji Morskiej w Ministerstwie Infrastruktury.

Chciałbym tylko przedstawić jedną, nieco bardziej techniczną rzecz, która myślę, że też jest istotna z punktu widzenia kontynuowania ścieżki zawodowej. Otóż uczniowie szkół żeglugowych, które są uznane jako morskie jednostki edukacyjne, realizują program praktyki, który potem może być skrócony na studiach wyższych. Dzięki temu szybciej są w stanie pewne dokumenty kwalifikacyjne... Nie chcę wchodzić tutaj w szczegóły, ale upraszcza się pewna ścieżka, jeżeli chodzi przynajmniej o ich uczestnictwo czy studiowanie na uczelniach morskich, na Politechnice Morskiej w Szczecinie czy Uniwersytecie Morskim w Gdyni. To tak tylko w ramach uzupełnienia. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Piotr Głowski (KO):

Dziękuję bardzo. Drażąc ten temat, teraz pytanie, co dalej jeszcze, jak już nawet skończą studia i będą pracować. Jako Komisja prowadzimy również prace związane z przywróceniem polskiej bandery. Jeżeli chodzi o ostatnie posiedzenie naszej dużej Komisji Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej, gdzie mamy również procedowane sprawy morskie, a może nawet przede wszystkim morskie, pojawił się oczywisty kłopot związany z prawie 40 tys. pracowników, którzy są Polakami, skończyli najczęściej nasze szkoły, pływają pod obcą banderą i nie są objęci ubezpieczeniami polskimi. Proces przywracania bandery, który chcemy zainicjować, a właśnie to się dzieje, dlatego że w tej chwili idą pierwsze zmiany w tym kierunku, będzie dotyczył zarówno samych jednostek, jak i armatorów, jak i osób, które pracują na tych statkach. Tutaj trzeba wszystko po prostu pozmienić, żebyśmy mogli powiedzieć, że nasza bandera jest dla armatorów interesująca, łatwa i ciekawa, to znaczy, spełnia wiele warunków ekonomicznych, które muszą się pojawić, żeby ktoś zarejestrował u nas jednostkę. A to by oczywiście w znaczący sposób zmieniło losy wielu osób, które dzisiaj są poza systemem. Chciałem dopytać, czy państwo macie wiedzę, mówię tutaj też o przedstawicielach szkół, czy są podobne kłopoty. Nie mamy dzisiaj tutaj na sali armatorów, to nie było tematem, ale skoro już wyniknął taki głos, to czy macie wiedzę, czy nie spotyka to też tych, którzy pływają w żegludze śródlądowej, to znaczy, że trafiają po prostu pod obce bandery i nagle znajdują się poza systemem. Jeżeli mogę prosić?

Nauczyciel przedmiotów zawodowych w Zespole Szkół Żeglugi Śródlądowej im. Bohaterskich Obrońców Westerplatte w Gdańsku, asystent w Katedrze Siłowni Okrętowych Wydziału Mechanicznego Uniwersytetu Morskiego w Gdyni Tomasz Marut:

Dzień dobry. Szanowni państwo, Tomasz Marut. Zespół Szkół Morskich. Równocześnie jestem asystentem na Uniwersytecie Morskim. Pracuję tam od ośmiu lat.

Jeżeli coś mogę przekazać z moich obserwacji, to zaczynając pracę na Uniwersytecie Morskim miałem grupy szkolne na czwartym roku po 120 osób. W tej chwili jeżeli dochodzi do 40, 30, to jest wszystko. Są specjalności morskie typowo mechaniczne. Ludzie młodzi odchodzą od pływania, nie chcą pływać. Z tych, którzy później kończą szkołę, około jedna trzecia pływa przynajmniej pięć do dziesięciu lat, jedna trzecia idzie gdzieś w prace stoczniowe, do firm, które współpracują z przedsiębiorstwami morskimi, z armatorami, czyli serwis. Około jednej trzeciej szuka nowej drogi życia, stwierdza, że to nie jest dla nich, dlatego że to jest jednak ciężka praca. Tyle w zakresie Wydziału Mechanicznego. O innych wydziałach nie będę mówił. Podobne rzeczy mają miejsce również na Wydziale Elektrycznym. A więc młodzież odchodzi od kierunków typowo morskich. To tyle.

Przewodniczący poseł Piotr Głowski (KO):

Dziękuję bardzo. Dziękuję za odpowiedź, ale moje pytanie dotyczyło tego, czy w żegludze śródlądowej problemy związane z opłacaniem składek są podobne jak na morzu. Może macie państwo taką wiedzę?

Nauczyciel przedmiotów zawodowych w Technikum Żeglugi Śródlądowej we Wrocławiu Paweł Prokopczak:

Witam, Paweł Prokopczak. Technikum Żeglugi Śródlądowej we Wrocławiu.

W żegludze śródlądowej raczej nie ma problemów ze składkami, z opłacaniem składek, ponieważ większość armatorów zatrudnia już na umowę o pracę. Nie ukrywam teraz z własnego doświadczenia, też pływałem na morzu i brak ubezpieczenia, pewności i stabilizacji, co będzie po skończeniu kariery zawodowej, był powodem tego, że zmieniłem branżę na bardziej lądową, śródlądową. A więc jest to istotne. Temat ten wypadałoby rozwiązać. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Piotr Głowski (KO):

Dziękuję bardzo. Jeszcze ministerstwo. Wcześniej odpowiadając panu, jako młody człowiek pewnie każdy z nas, jeszcze przed zmianami '90 r., myślał o tym, jak tu się wyrwać w świat. Między innymi praca na statku była jedną z tych szans, żeby zobaczyć świat i przy okazji też zarobić pieniądze. Dzisiaj świat można już zobaczyć z wielu perspektyw, niekoniecznie pracując, można pojechać na wakacje. Myślę, że ta zmiana także z tym się wiąże. Płace spłaszczają się, więc to nie jest tak, że jest to tak fantastyczne miejsce jak kiedyś. Naprawdę różnice były gigantyczne. Większość osób marzyła, żeby kupować w Pewexie. Bardzo proszę.

Zastępca dyrektora departamentu MI Monika Niemiec-Butryn:

Zwracając uwagę, powiem, że są to dwa światy i dwie kwestie. Jeżeli chodzi o sprawy morskie, to morze jest dla wszystkich. Jest tylko kwestia tego, że albo się pływa pod polską banderą, albo pod obcą banderą. Jeżeli chodzi o drogi wodne, to mamy ten problem, że w Polsce za wiele ich nie mamy, więc nawet jeżeliby absolwenci chcieliby po nich pływać, to nie za bardzo jest gdzie. Ale znowu mają tutaj dostępny cały system, i bardzo chętnie korzystają właśnie z wymiany dokumentów, tego, co oferują urzędy żeglugi śródlądowej, komisje egzaminacyjne. Zaraz też oddam głos panu dyrektorowi, to o tym powie, że widzimy, że na przykład nawet osoby, które pracują za granicą, wszystkie dokumenty najchętniej wymieniają w Polsce. Poza tym inny jest też charakter pracy. Inaczej pracuje się jednak na drogach wodnych, dlatego że kontrakty są krótsze. Kilka lat temu też wprowadzaliśmy zmianę ustawą o czasie pracy. A więc tu też mamy dostosowane, wobec czego problem ten raczej nie dotyka marynarzy żeglugi śródlądowej, dlatego że jest to zupełnie inny charakter. Oddam głos panu dyrektorowi, który jest też pracownikiem Politechniki Morskiej. Bardzo proszę.

Dyrektor Urzędu Żeglugi Śródlądowej w Szczecinie, pracownik naukowy w Katedrze Gospodarki Morskiej i Systemów Transportowych Wydziału Inżynieryjno-Ekonomicznego Politechniki Morskiej w Szczecinie Piotr Durajczyk:

Dziękuję bardzo. Pani dyrektor, szanowni państwo, Piotr Durajczyk. Dyrektor Urzędu Żeglugi Śródlądowej, jak już pani dyrektor wspomniała, ale także pracownik naukowy Politechniki Morskiej.

Rzeczywiście tutaj mamy wiele spraw, wiele kwestii, które można byłoby poruszyć. Z jednej strony widać ogólną niechęć do długotrwałych, wielomiesięcznych kontraktów. W Urzędzie Żeglugi Śródlądowej w Szczecinie w szczególności to widzimy, dlatego że wiele osób z morza, nawet z bardzo dużym bagażem doświadczenia, przychodzi do nas, żeby dokumenty czy to wyrobić, czy to, jak kiedyś było to możliwe, przepisać. Bardzo dużo kapitanów, którzy wyobrażają sobie żeglugę śródlądową jako prostszą drogę kariery, nie rozumie, że mamy dodatkowe wymagania. Dochodzi do licznych nieporozumień, kiedy się dowiadują, że kapitan na morzu nie jest równy kapitanowi w żegludze śródlądowej. Niemniej widzimy, że proces ten od przynajmniej kilku, kilkunastu lat przybiera na sile. Zwłaszcza młodzi ludzie, jak odkrywają, i to też pan poseł powiedział, że różnice wynagrodzeń się bardzo mocno się spłaszczyły i przy podobnych pieniądzach można pływać w Europie, można być blisko domu, w bezpiecznym, przewidywalnym otoczeniu, w innym trybie pracy, dwa tygodnie na dwa tygodnie, to wszystko sprawia, że żegluga śródlądowa zwłaszcza w Europie rzeczywiście w tej chwili jest bardzo popularna. My też jako urząd blisko współpracujemy z armatorami, którzy wręcz skarżą się na brak znajomości ze strony potencjalnych pracowników realiów w Polsce, że oni tu i teraz płacą na umowę o pracę dokładnie takie same pieniądze jak armatorzy zachodni, a i tak część pracowników ucieka na zachód, gdyż ma wyobrażenie, że jest dużo lepiej. Tak, że myślę, że tutaj jest przede wszystkim problem informacji.

Tak jak mówimy, czy Polska bandera jest problematyczna? Myślę, że tutaj nie ma problemu z polskich banderą, tylko tak jak pani dyrektor powiedziała, dróg wodnych, po których armatorzy mogą pływać, jest stosunkowo niewiele. Tak naprawdę profesjonalna żegluga odbywa się w okolicach Szczecina, w okolicach Wrocławia, ale nie mówimy tutaj o żegludze, która mogłaby na całym tym odcinku odbywać się w sposób regularny. A więc też trudno rozbudowywać flotę. Nadal flota opiera się w dużej mierze o wyeksploatowane, przestarzałe jednostki. Często są to małe przedsiębiorstwa lub są to przedsiębiorstwa, które głównie operują na Zachodzie. Później z różnych względów, też podatkowych, polskie przedsiębiorstwa, które gros swoich działań operacyjnych mają na Zachodzie, stają się zachodnimi przedsiębiorcami. To też nikogo z nas nie dziwi.

Natomiast też odnosząc się do tego, co absolwenci szkół wyższych, uniwersytetów robią po swojej edukacji, to też musimy powiedzieć, że praca na morzu czy praca na rzece wymaga coraz większych kompetencji. Jest to ustawiczna nauka, są to specjalistyczne szkolenia. I tutaj też widzimy, że oferta mogłaby być lepsza, choćby oferta kształcenia w zakresie ADN, czyli przewozu ładunków niebezpiecznych. Nawet jeżeli takie ładunki w Polsce są rzadko spotykane, to bardzo wiele osób w Polsce chciałoby podnosić kompetencje, chciałoby nawet zapłacić za takie kursy i pracować później na Zachodzie Europy, natomiast żyć w Polsce, wydawać pieniądze w Polsce. Tak, że nie jest to absolutnie inwestycja, która z punktu widzenia państwa polskiego, jest inwestycją niecelową.

Przewodniczący poseł Piotr Głowski (KO):

Dziękuję bardzo. Jedyna moja drobna uwaga. Mówiąc o banderze, mówiłem o banderze na statkach morskich. Tam ten problem występuje. Mamy nadzieję się z tym zmierzyć. Ponieważ gospodarze przygotowali dla nas tutaj jeszcze niespodzianki, za chwilę oddam państwu głos, ale wiem, że mamy tu przedstawiciela pana prezydenta Bydgoszczy. Chciał przekazać komunikat, zaproszenie.

Prodziekan Wydziału Nauk Geograficznych do spraw kształcenia Uniwersytetu Kazimierza Wielkiego w Bydgoszczy Dawid Szatten:

Dziękuję, panie przewodniczący. Już chciałem się zgłaszać, jeżeli można tak powiedzieć. Tak, chciałbym państwa serdecznie zaprosić, w takim celu tutaj dzisiaj goszczę u państwa, na Światową Konferencję Kanałów. Niektórzy z państwa już wiedzą coś na ten

temat. Dzisiaj poproszę i prześlę informacje, poproszę organizatorów. Chodzi o to, że w dniach 24-26 czerwca w Bydgoszczy, czyli na połączeniu E70 w bardzo istotnym miejscu, będzie miała miejsce konferencja, która jest organizowana we współpracy z Inland Waterways International, mająca na celu dyskusję na temat stanu śródlądowych dróg wodnych, nie tylko w Polsce, ale i na całym świecie, ponieważ jest to konferencja, która odbywa się cyklicznie na całym świecie. Była już w Stanach Zjednoczonych, w Chinach, w Kanadzie, w Wielkiej Brytanii, i tak dalej. W związku z tym miasto Bydgoszcz bardzo mocno pracuje wraz z innymi jednostkami, ale nie tylko. Bardzo chciałbym podziękować pani dyrektor w tym momencie, ponieważ pierwszego dnia w ramach konferencji będziemy mieli zaszczyt gościć Radę Żeglugi Śródlądowej. Również państwa serdecznie zapraszam do udziału. Będą to trzydniowe obrady, które będą poświęcone gospodarce wodnej, działalności człowieka i wpływu działalności człowieka, nowoczesnych technologii, zielonych, niebieskich na to, co się dzieje na naszych drogach wodnych. Może, żeby nie zabierać za dużo czasu, pozwolę sobie, jeżeli pan przewodniczący pozwoli, zostawić ulotki przy wyjściu. Państwo będą mieli okazję zapoznać się, wejść na stronę internetową tego wydarzenia. Bardzo gorąco państwa zapraszam do udziału w konferencji. Dziękuję za zaproszenie.

Przewodniczący poseł Piotr Głowski (KO):

Dziękuję bardzo. Proponuję, żeby pan zostawił koło mnie. Zostawię również kontakt do mnie, do biura. Jeżeli będziecie państwo potrzebowali roboczego kontaktu, proszę śmiało z niego korzystać. Pan poseł Norbert Pietrykowski.

Poseł Norbert Pietrykowski (Polska2050-TD):

Dziękuję bardzo, panie przewodniczący. Ze swojej strony chciałbym tylko dodać, że jestem czteromiesięcznym posłem. Mam zaszczyt bycia posłem ziemi nakielskiej. Tak, że jeżeli państwo, panie kapitanie, jeżeli państwo będziecie potrzebowali jakiejś pomocy z mojej strony, to jak najbardziej służę pomocą. I tak jak mówię, jest to ogromny zaszczyt, że na terenie, który reprezentuję, jest tak wspaniała szkoła. Dziękuję wam za to. Idziemy do przodu. Dalej róbmy to, żeby szkoła żeglugi śródlądowej rozwijała się w Nakle nad Notecią, żebyśmy o nią wszyscy dbali, gdyż myślę, że jest to jedna z perełek naszego województwa. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Piotr Głowski (KO):

Dziękuję bardzo. W sprawach innych niezgłoszonych? To jest ten moment.

Poseł Jacek Karnowski (KO):

Może macie państwo od nas jakieś oczekiwania?

Przewodniczący poseł Piotr Głowski (KO):

Naprawdę proszę wykorzystywać.

Poseł Jacek Karnowski (KO):

Na przykład państwo coś potrzebują z Funduszu Sprawiedliwości.

Ekspert do spraw śródlądowych dróg wodnych w Państwowym Gospodarstwie Wodnym Wody Polskie, kapitan żeglugi śródlądowej Mariusz Przybylski:

Mariusz Przybylski. Ekspert do spraw śródlądowych dróg wodnych w Wodach Polskich. Jestem też kapitanem żeglugi śródlądowej.

Znam mnóstwo ludzi pływających na Zachodzie i tutaj. Rozumiem, że na tej sali są wszyscy, którzy sprzyjają żegludze śródlądowej morskiej, ale na zewnątrz tak niestety nie jest. Chciałem powiedzieć, z całym szacunkiem dla lekarzy, inżynierów, specjalistów wysokiej klasy, którzy szukają lepszego życia na Zachodzie, że oni jeżeli tam się urządzają, zostają, sprowadzają rodziny. Mówiąc kolokwialnie, pożytek państwa polskiego jest nikły. Natomiast jeżeli chodzi o marynarzy śródlądowych, również marynarzy morskich, przy wszystkich żartach na nasz temat, słusznych, niesłusznych, my zakładamy rodziny w Polsce i wracamy, zarabiamy na Zachodzie i wracamy tutaj, powiększamy w ten sposób budżet państwa i PKB. Dlatego tutaj może nie problem, ale sprawę do wyjaśnienia, która wynikła, należy rozwiązać, dlatego że chodzi o to, żeby nasi marynarze śródlądowi nie mieli gorszych warunków dochodzenia do kwalifikacji jak z pozostałych kra-

jów Unii, a może nawet się uda, żeby mieli lepsze, dlatego że to przyczyni się właśnie do naszego ogólnego bogactwa. Przede wszystkim zdecydowana większość marynarzy zakłada rodziny w kraju i zostaje w kraju. To też jest argument, żeby właśnie pomagać marynarzom śródlądowym i morskim. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Piotr Głowski (KO):

Dziękuję bardzo. To znaczy, nasza obecność tutaj świadczy o tym, że nie tylko rozumiemy, że to jest niezwykle ważne dla gospodarki w wielu wątkach związanych z transportem, z turystyką, z zabezpieczeniem wody pitnej, z zabezpieczeniem przeciwpowodziowym i takim, które zapobiega suszom. A więc po pierwsze, powołanie podkomisji, która w nazwie ma żeglugę, ale będziemy zajmować się wszystkimi tematami związanymi z wodą na śródlądziu, również tymi tematami związanymi ze zmianami klimatycznymi, koniecznością reakcji na to, otóż powołanie podkomisji nie byłoby możliwe bez światłego władania Sejmem. To znaczy ci, którzy dzisiaj są marszałkami, wicemarszałkami Sejmu, zgodzili się na powołanie podkomisji. Bardzo proszę.

Burmistrz Miasta i Gminy Nakło nad Notecią, prezes Związku Miast i Gmin Nadnoteckich Sławomir Napierała:

Dziękuję bardzo. Myślę, że przyszedł ten moment. Sławomir Napierała. Burmistrz miasta Nakło nad Notecią i całej gminy. Jednocześnie jestem prezesem Związku Miast i Gmin Nadnoteckich działającego na terenie trzech województw lubuskiego, wielkopolskiego i kujawsko-pomorskiego już ponad 20 lat.

Właśnie lobbujemy to, o czym mówił pan poseł, niedawno jeszcze prezydent, bardzo duże zaangażowanie samorządów, jeżeli chodzi o ruch turystyczny, gdyż tak trzeba powiedzieć. Samorządy ze swojej strony na terenie naszych województw wykonały olbrzymią pracę, przystanki wodne, mariny, ostatnio wspomniane bulwary w Wieleniu czy marinę powiatu nakielskiego, którą pewnie państwo dzisiaj zobaczycie. Natomiast to, czego brakuje, bardzo się cieszę się, że powstała taka komisja sejmowa, to kompleksowego spojrzenia na możliwość w ogóle pływania po Noteci i Kanale Bydgoskim. Przypomnę, ponieważ trzeba mówić o tych rzeczach, które się wydarzyły, a które spowodowały, że nam ten ruch bardzo mocno się ograniczył. Była wielka promocja drogi wodnej E70. Było to gdzieś około 10-15 lat temu. W tym samym czasie, kiedy powstawały już mariny, również była zgoda marszałków, żeby wydatkować olbrzymie środki na budowę infrastruktury. Natomiast nasza rzeka, Kanał Bydgoski, to, co zaoferowaliśmy przybyšom również z Europy Zachodniej, to był brak tak naprawdę możliwości przebywania, czyli porosty, czyli muł, czyli różnego rodzaju inne przeszkody, które powodowały, że niestety ale do pana prezydenta Karnowskiego, do Sopotu, do pięknej mariny ani do Gdańska nie dopłynęli, tylko cofali się. Zrobiliśmy sobie trochę antyreklamę. I to, na co trzeba bardzo mocno kłaść nacisk, to, żeby doprowadzić do możliwości przepłynięcia właśnie tym szlakiem wodnym, który dzisiaj jest niezwykle atrakcyjny pod względem turystycznym, dlatego że też mówmy o tym wymiarze.

Wszelkiego rodzaju opracowania, które również były robione, pokazują, że Noteć, Kanał Bydgoski do szlaku gospodarczego, przy dzisiejszych wymogach żeglugi śródlądowej, obecnie nie jest przystosowany. Mówimy chociażby o nośności barek, mówimy o tym, co barka powinna zawierać. Chodzi o łuki, śluzy, i tak dalej. My jesteśmy w tym zakresie na etapie niestety, ale początku XX wieku. Nasze śluzy to są śluzy turystyczne. Tutaj może zmieściłyby się barki rzędu 500-750, pewnie do 1000 ton, a dzisiaj wymogi są zupełnie inne. Od tej strony jednak mimo wszystko jest to szlak niezwykle atrakcyjny.

Nasz Związek Miast i Gmin Nadnoteckich w tym w zakresie wykonał dosyć sporą pracę właśnie poprzez połączenia. Zostało też podpisane porozumienie marszałków trzech województw. Były różnego rodzaju rejsy promocyjne, były rejsy związane z promocją szlaku również organizowane przez szkołę wspólnie z Politechniką Gdańską, o ile pamiętam. Tutaj jest potencjał, jest olbrzymi potencjał, natomiast też chcę państwa poinformować, nie wiem, czy o tym wiecie, że były robione badania, badania dotyczące szlaku gospodarczego, o czym państwo wspomnieliście, łączącego Wisłę i Odrę, czyli właśnie tego, co kiedyś zostało wymyślone na potrzeby gospodarki, szczególnie wtedy

niemieckiej, powiedzmy sobie szczerze. Warta, Noteć, Kanał Bydgoski bardzo szybko wybudowany, Wisła.

Dzisiaj jeżeli już, to budowa równoległego kanału gospodarczego, który byłby bardzo potrzebny, natomiast jest jeden problem, a mianowicie woda. Jest problem wody. Tutaj też były takie pomysły. Dlaczego mamy problem wody? Mamy problem wody i o tym dzisiaj należy mówić głośno. W Noteci jest problem wody, dlatego że są potężne kopalnie odkrywkowe Konin, Koło, Turek, które spowodowały, że poziomy wód gruntowych drastycznie się nam obniżyły, a to natomiast spowodowało, że praktycznie wyschło nam źródło Noteci. Dzisiaj Noteć, tutaj są państwo z Wód Polskich i mogą to potwierdzić, a ja to wiem, że gdyby nie było Zbiornika Pakoskiego, to w okresie wiosna, lato byłaby rzeką bez wody. Kolejny problem jest taki. Albo powiem inaczej. Ratujemy się tym, że są śluzy. Są śluzy, są jazy, które powodują, że część wody jest zatrzymywana i mimo wszystko stany wód Noteci w okresie wiosenno-letnim są utrzymywane. W tym roku wiosna była szczodra, spadło dużo wody, tylko dzisiaj odpowiedzmy sobie, gdzie mamy tę wodę. Prawdopodobnie zasolenie Bałtyku maleje i w Sopocie będzie mniej słone morze. Bardzo dużo wody oddajemy wprost do Bałtyku. Jest to duży problem również u nas. Jest potrzeba, żeby wodę zatrzymywać. Nie wiem, czy państwo o tym rozmawialiście czy nie, ale był pewien pomysł, ja myślę, że to tylko pomysł. Jest to bardzo ważne, rzućmy to państwu pod rozagę jako Komisji, jeżeli o tym nie rozmawialiście. Otóż mamy potężne nadmiary wody wiosennej po roztopach, jeżeli tak jeszcze można mówić, przynajmniej w górach, która płynie Wisłą i która też jest w sposób bezkrytyczny oddawana do Bałtyku. Słyszałem o takim rozważaniu przynajmniej, może nie jeszcze konkretnym działaniu, żeby część albo nadmiar wody z Wisły skierować i zalewać wyrobiska pokopalniane Konin, Koło, Turek, żeby odbudowywać. Jest to potężny pusty magazyn, który mógłby być potężnym magazynem wody słodkiej, żebyśmy mogli oddawać ją po prostu z powrotem do gruntu, filtracja, nie tylko zasilanie rzeki, ale odbudowa zasobów wód podziemnych. Jest to pod rozagę państwa.

Natomiast bardzo się cieszę, że państwo przyjechaliście do Nakła nad Notecią. Ja ostatnio byłem w Sopocie u pana prezydenta, dzisiaj posła, na kolejnym kongresie samorządowym, który sobie bardzo cenimy jako samorządowcy. Dodam, że czekamy na rozwiązania związane z naszymi finansami. Natomiast póki co cieszymy się bardzo, że mamy szkołę. Tutaj chcę jeszcze zadeklarować jedną rzecz w imieniu swoim i Rady Miejskiej w Nakle nad Notecią. Z panem dyrektorem rozmawiałem bardzo dużo na ten temat. Potrzebujemy wsparcia, jesteśmy otwarci, właściwie szkoła potrzebuje, ministerstwo, centrum nauki, szkolenia branżowego, tak to nazwę. My mamy grunt nad Notecią jako miasto i gmina Nakło nad Notecią i chcemy ten grunt dedykować ministerstwu, dedykować szkole po to, żeby powstał ośrodek szkoleniowy. Panie pośle, robota dla pana. Też państwu powiem, że powiat zbudował marinę. W tej chwili jest tam obok zaprojektowane 1,5 hektara. Będziemy to robić wspólnie z powiatem albo w ramach funduszy szwajcarskich, do których też startujemy, albo ze środków własnych. To będzie park, zieleń 1,5 hektara, następnie robimy w tej chwili 10 km ścieżek pieszo-rowerowych-nordingowych dla mieszkańców wśród łąk nad Notecią. Budujemy w tej chwili kolejny parking na około 60 samochodów z lądowiskiem dla śmigłowców, tak że będziecie mogli przylatywać. Po co przyjeżdżać? To wszystko się zmienia. Centrum byłoby niesamowitym uzupełnieniem oferty szkoły, gdyby to się udało, a szkoła szczyci się. To też potwierdzam. Znam bardzo wielu absolwentów, którzy są absolwentami, którzy wybierają dzisiaj system pracy dwa na dwa, czyli dwa tygodnie na kanałach Europy Zachodniej, dwa tygodnie mieszkają w Nakle. Tutaj chcą być, z czego się bardzo cieszymy, budują domy, wracają, widzą, że u nas jest jednak póki co, nie wiem, czy lepiej ale na pewno fajnie. Bardzo dziękuję, że dzisiaj możemy się tutaj spotkać. Jesteśmy, szanowni państwo, bardzo otwarci na współpracę. Tak jeszcze do panów posłów i do pana przewodniczącego, równolegle odbywa się spotkanie S10. Myślę, że to też się uda. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Piotr Głowski (KO):

Dziękuję bardzo. Mam nadzieję, że jest reprezentant na spotkaniu S10, ponieważ przedstawiciel Piły będzie startował do zarządu, a więc proszę o wsparcie. Wszystko ustalone.

Ok., dobrze. Jak jesteście policzeni, to super. Ja chciałem tylko powiedzieć, że porozumienie, które podpisze minister z marszałkami, ma być realizacją tych postulatów, o których pan mówi. Zdajemy sobie wszyscy absolutnie sprawę, przynajmniej ci, którzy zajmują się sprawami naszych krajowych śródlądowych dróg wodnych, że w tej chwili potrzeba jest interwencji inwestycyjnej. To już nie są działania tylko związane z pogłębieniem czy z wykasaniem, ale również trzeba zadziałać na śluzach. Przez śluzy, z tego, co ja pamiętam, jeszcze pamiętam, starym człowiekiem już jestem, pięćsetki pływały, a więc tego typu transport pewnie nadal byłby możliwy, o ile oczywiście jest opłacalny. Jest pytanie, dlatego że to jest jednak mała jednostka, ale czasami w przypadku nadgabarytów jest jedynym rozwiązaniem. Między innymi rozmawialiśmy z panem Solorzem o tym, że właśnie koniński reaktor, jeżeli miałby powstać, to musi w dużej części popłynąć rzeką, oczywiście dolną Wisłą, gdyż nie ma takiej możliwości, żeby fragmenty reaktora przetransportować drogą. Trzeba by po prostu rozebrać wiele mostów, wiaduktów, które dzisiaj istnieją. Wyłącznie rzeka daje taką możliwość na odcinku Gdańsk-Bydgoszcz. A więc jest potencjał, również gospodarczy, ale przede wszystkim turystyczny. Jest wielkie zainteresowanie zachodniego świata żeglarskiego naszymi terenami. Myślę, że jak uda się nam doprowadzić do stanu, że właśnie nie będą pozostawać tutaj z powodu braku wody albo nie będą niszczyć swoich jednostek, to ruch po prostu sam bardzo szybko się wygeneruje. Pan poseł Pietrykowski.

Poseł Norbert Pietrykowski (Polska2050-TD):

Jeszcze tylko ze swojej strony chciałem dodać, że nie wiem, czy państwo wszyscy znacie program naszych dzisiejszych spotkań. Tych z państwa, którzy nie znają, o godz. 16.00 zapraszam, mówiliśmy tutaj dużo o marinie, do Starego Fordonu. Będziemy tam oglądać naszą piękną marinę. A więc zapraszam wszystkich chętnych, którzy chcieliby zobaczyć. Ad vocem tego, co mówi pan dyrektor, wszystkiego najlepszego, dlatego że wczoraj był dzień samorządu. Dla wszystkich samorządowców najlepsze życzenia. Zapraszam o godz. 16.00.

Przewodniczący poseł Piotr Głowski (KO):

Wczoraj świętowaliśmy w Warszawie. Padło kilka ciepłych słów od ministra Domańskiego, tak że mam nadzieję, że jego słowa przekują się w rzeczywistość.

Chciałbym, skoro nie widzę innych zgłoszeń, bardzo podziękować gospodarzom. Oddam teraz państwu głos, jeżeli chodzi o dalszą część pobytu na terenie szkoły, i nie tylko, żebyście nam opowiedzieli, a ja oficjalnie zamykam posiedzenie sejmowej podkomisji. Dziękuję bardzo.