

X kadencja



KANCELARIA SEJMU

Biuro Komisji Sejmowych

PEŁNY ZAPIS PRZEBIEGU POSIEDZENIA

■ **KOMISJI GOSPODARKI MORSKIEJ
I ŻEGLUGI ŚRÓDLĄDOWEJ
(NR 126)**

■ **KOMISJI SPRAW ZAGRANICZNYCH
(NR 118)**

z dnia 29 lipca 2026 r.

Pełny zapis przebiegu posiedzenia Komisji Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej (nr 126) Komisji Spraw Zagranicznych (nr 118)

29 lipca 2026 r.

Komisja Spraw Zagranicznych oraz Komisja Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej, obradujące pod przewodnictwem posła **Kacpra Płażyńskiego (PiS)**, przewodniczącego Komisji Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej, przeprowadziły:

- **pierwsze czytanie rządowego projektu ustawy o ratyfikacji Międzynarodowej konwencji z Hongkongu o bezpiecznym i ekologicznie racjonalnym recyklingu statków, sporządzonej w Hongkongu dnia 15 maja 2009 r. (druk nr 2738).**

W posiedzeniu udział wzięli: **Władysław Teofil Bartoszewski** sekretarz stanu w Ministerstwie Spraw Zagranicznych, **Arkadiusz Marchewka** sekretarz stanu w Ministerstwie Infrastruktury wraz ze współpracownikami, **Jan Malicki** i **Edyta Płaneta-Siewierska** stali doradcy Komisji Spraw Zagranicznych.

W posiedzeniu udział wzięli pracownicy Kancelarii Sejmu: **Marta Artymińska**, **Bartosz Bąk**, **Jolanta Ostrowska**, **Ewa Soroka** – z sekretariatów Komisji w Biurze Komisji Sejmowych; **Urszula Sęk**, **Aleksandra Wolna-Bek** – legislatorzy z Biura Legislacyjnego.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Szanowni państwo, otwieram wspólne posiedzenie Komisji Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej oraz Komisji Spraw Zagranicznych z panią przewodniczącą Anną Wojciechowską na czele.

Dzisiaj w porządku obrad mamy jeden punkt, pierwsze czytanie rządowego projektu ustawy o ratyfikacji Międzynarodowej konwencji z Hongkongu o bezpiecznym i ekologicznie racjonalnym recyklingu statków, sporządzonej w Hongkongu dnia 15 maja 2009 r. (druk nr 2738). Czy jest sprzeciw do porządku obrad? Nie słyszę sprzeciwu.

Droży państwo, marszałek Sejmu skierował 29 czerwca bieżącego roku powyższy projekt do naszych Komisji do pierwszego czytania. Przypominam, że zgodnie z art. 39 ust. 1 regulaminu Sejmu pierwsze czytanie projektu ustawy obejmuje uzasadnienie projektu przez wnioskodawcę, debatę oraz pytania posłów i odpowiedzi wnioskodawcy.

Przystępujemy do pierwszego czytania projektu ustawy z druku nr 2738. Jest pan minister Marchewka, jest pan minister Bartoszewski. Który z panów będzie referował projekt? Czy obaj panowie? Bardzo proszę.

Sekretarz stanu w Ministerstwie Spraw Zagranicznych Władysław Teofil Bartoszewski:

Myślę, panie przewodniczący, że biorąc pod uwagę mocno techniczny charakter konwencji, właściwą osobą jest pan minister Marchewka...

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Dobrze. Bardzo proszę, pan minister Marchewka.

Sekretarz stanu w MSZ Władysław Teofil Bartoszewski:

...który doskonale zna się na sprawach morskich. Ja zupełnie nie.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Pan minister Marchewka.

Sekretarz stanu w Ministerstwie Infrastruktury Arkadiusz Marchewka:

Dziękuję.

Szanowny panie przewodniczący, panie ministrze, szanowni państwo parlamentarzyści, przedstawiam informacje dotyczące projektu ustawy o ratyfikacji Międzynarodowej konwencji z Hongkongu o bezpiecznym i ekologicznie racjonalnym recyklingu statków, sporządzonej w Hongkongu dnia 15 maja 2009 r. Przede wszystkim chciałbym zwrócić uwagę na kwestie

natury organizacyjnej, technicznej, o czym powiedział też pan minister, że poprzez recykling statków rozumie się proces demontażu jednostek po zakończeniu ich eksploatacji w sposób zapewniający odzysk materiałów oraz bezpieczne postępowanie z substancjami niebezpiecznymi, takimi jak azbest, metale ciężkie, węglowodory czy substancje zubożające warstwę ozonową. Prawidłowo prowadzony recykling pozwala na ponowne wykorzystanie większości materiałów użytych do budowy statków, ograniczając presję na środowisko i zużycie energii. Celem konwencji jest zapewnienie, żeby statki poddawane recyklingowi nie stwarzały niebezpiecznego ryzyka dla zdrowia ludzi, bezpieczeństwa pracy oraz środowiska naturalnego.

Jeżeli chodzi o najważniejsze wymagania, które obejmuje konwencja z Hongkongu, dotyczą one przede wszystkim, po pierwsze, obowiązku prowadzenia i aktualizowania wykazu materiałów niebezpiecznych przez statki, po drugie, ograniczenia lub zakazu stosowania określonych materiałów niebezpiecznych podczas budowy, napraw i eksploatacji statków, po trzecie, obowiązku przeglądów i certyfikacji statków, w tym przeglądu końcowego przed skierowaniem jednostki do recyklingu, po czwarte, wymogu, żeby recykling był prowadzony wyłącznie w autoryzowanych zakładach recyklingu statków działających zgodnie z określonymi standardami bezpieczeństwa i ochrony środowiska, po piąte, obowiązku opracowania indywidualnego planu recyklingu statku określającego sposób demontażu konkretnej jednostki. Chciałbym zwrócić uwagę na to, że konwencja z Hongkongu weszła w życie 26 czerwca ubiegłego roku. Została ratyfikowana przez 30 państw, odpowiadających za ok. 60% światowego tonażu.

Po to, żeby powiedzieć o istotności tego projektu, chciałbym dać przykład istotnego znaczenia dla statków, które będą pływać pod polską banderą, dla statków należących również do polskich armatorów, dlatego że dla takich statków, czyli dla stron konwencji, będą wydawane certyfikaty. Jeżeli statki nie posiadają certyfikatów, jeżeli nie mają wydanych tego typu certyfikatów, czyli jeżeli są to na przykład statki państw, które nie są stronami konwencji, są one poddawane rozszerzonej inspekcji, a to z kolei ma znaczenie, jeżeli chodzi o wydanie zgody na wpływanie do portów, które są stronami konwencji. Więc z punktu widzenia ratyfikacji przepisów uznajemy to za słuszny kierunek. Równocześnie wpisuje się to w stworzenie warunków do funkcjonowania floty pod białą-czerwoną flagą jako jeden z elementów, który wykracza również poza techniczne kwestie, o których powiedziałem na początku. I to tyle tytułem wprowadzenia. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Dziękuję, panie ministrze.

Czy pan minister Bartoszewski chciałby coś dodać?

Sekretarz stanu w MSZ Władysław Teofil Bartoszewski:

Szanowny panie przewodniczący, konwencja jest bardzo podobna do prawa unijnego, które obowiązuje nas już od 2014 r. W uzasadnieniu dostarczonym państwu posłom jest pokazane porównanie między jednym a drugim. Głównie ma to dla nas takie znaczenie, że może zachęcać, jak mówił pan minister, do zmiany bandery na polską, jak również do tego, żeby polskie stocznie mogły wykonywać tego typu działania. Z naszego ekonomicznego punktu widzenia jest to krok w dobrą stronę. Upraszcza pewne procedury biurokratyczne, dlatego że nie trzeba mieć podwójnie, tylko można stosować jedno.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Dziękuję, panie ministrze.

Otwieram dyskusję w sprawach ogólnych. Kto z państwa chciałby zabrać głos?

Panie ministrze, mówi pan, że jest to dosyć podobna regulacja do już funkcjonującej w Unii Europejskiej, ale czy jednak mógłby pan przybliżyć nam, czym one się różnią. Czy unijna jest dalej idąca? A jeżeli nie, to w jakim zakresie konwencja z Hongkongu jest dalej idąca? I od razu zapytam, jeżeli hongkońska, jak państwo tu wskazali, nakłada jakieś dodatkowe biurokratyczne certyfikaty dla statków, to zakładając, że unijna i tak jest dalej idąca, czy nie sprawi to większego kłopotu biurokratycznego również dla polskich armatorów? Bardzo proszę.

Sekretarz stanu w MI Arkadiusz Marchewka:

Tak, panie przewodniczący, potwierdzam. Jeżeli chodzi o przepisy Unii Europejskiej, są one dalej idące i trochę bardziej wymagające, o czym zaraz w szczegółach powie pan dyrektor Paweł Krężel. Przepisy unijne dotyczą stricte obszaru europejskiego, natomiast konwencja z Hongkongu została ratyfikowana także przez kraje pozaunijne, dokąd armatorzy również płyną. Stąd bycie

stroną konwencji daje możliwość otrzymania certyfikatów do wpływania do portów państw, które ratyfikowały konwencję.

A o różnicach powie, jeżeli pan przewodniczący pozwoli, pan dyrektor Paweł Krężel.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Przepraszam, jeszcze dopytam. Bez podpisania hongkońskiej konwencji, bez ratyfikacji tego dokumentu armatorzy nie będą mogli wpływać do portów znajdujących się w państwach, gdzie już podpisano konwencję? Dobrze rozumiem? To jak oni to robili przez ostatni rok?

Dyrektor Departamentu Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej Ministerstwa Infrastruktury Paweł Krężel:

Będą mogli, ale będą podlegać rozszerzonej inspekcji, co będzie niekorzystne, ponieważ będą musieli stać w porcie i podlegać inspekcji. W przeciwnym wypadku inspekcja ogranicza się do sprawdzenia certyfikatu. Jeżeli statek posiada certyfikat, płynie dalej. Więc to będzie niekorzystne. Jeżeli chodzi o kwestie dotyczące różnic, w zasadzie rozporządzenie unijne ma szerszy zakres materiałów niebezpiecznych. Konwencja z Hongkongu, podobnie jak rozporządzenie, określa listę materiałów niebezpiecznych. Rozporządzenie dodaje dwie substancje więcej niż konwencja z Hongkongu. To jest jedyna różnica. W najbliższym czasie na forum Stałego Komitetu Rady Ministrów staje ustawa wdrażająca owe przepisy. W zasadzie będzie się ona ograniczała do odwołania nie tylko do rozporządzenia, ale też do konwencji wraz z Dziennikiem Ustaw. Poza tym nic się nie zmienia, tylko kwestia akceptowalności certyfikatów. Jako Polska już wydajemy certyfikaty, ale na podstawie rozporządzenia unijnego, więc są akceptowalne w Unii Europejskiej. Po to, żeby były akceptowalne na całym świecie, musimy być stroną konwencji. To tylko tyle. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

W zakresie certyfikacji i wydawanych dokumentów zmieni się jedynie nieznacznie treść podstawy prawnej, na podstawie której są wydawane. Czy jednak, gdyż o to też pana pytałem, wpłynie to w jakiś sposób na obowiązki armatorów? Czy nie wpłynie w żaden sposób, gdyż jest to tylko kwestia zmiany formularza?

Dyrektor departamentu MI Paweł Krężel:

Nie, nie wpłynie. Nawet Komisja Europejska zmodyfikowała wzór unijny. Będzie jeden certyfikat zarówno z konwencji z Hongkongu, jak i z rozporządzenia unijnego. Więc nawet nie będzie trzeba mieć dwóch certyfikatów.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Dobrze. Czy ktoś jeszcze chciałby zabrać głos w dyskusji? Pani poseł Arciszewska-Mielewczyk.

Poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Rozumiem, że pan minister potwierdzi, że dotyczy to wszystkich naszych armatorów w Polsce.

Dyrektor departamentu MI Paweł Krężel:

Dotyczy to wszystkich armatorów, ale powyżej 500 GT.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Nie ma więcej pytań? Nie widzę. Dobrze.

Droży państwo, więc zamykam dyskusję. Stwierdzam zakończenie pierwszego czytania projektu ustawy z druku nr 2738.

Wniosku o odrzucenie w pierwszym czytaniu nie słyszę, w związku z czym stwierdzam, że nie zgłoszono takiego wniosku. Przepraszam, nie zgłoszono wniosku o przeprowadzenie wysłuchania publicznego.

Droży państwo, zgłaszam wniosek o niezwłoczne przystąpienie do rozpatrzenia projektu ustawy. Sprzeciwu nie słyszę.

Przechodzimy do rozpatrzenia projektu ustawy.

Czy są uwagi do tytułu? Nie ma uwag. Stwierdzam, że tytuł został rozpatrzony przez Komisję.

Czy są uwagi do art. 1? Nie ma uwag. Komisje rozpatrzyły art. 1.

Czy są uwagi do art. 2? Nie ma uwag. Komisje rozpatrzyły art. 2.

Zamykam dyskusję.

Przechodzimy do głosowania nad całością projektu. Zgłaszam wniosek o przyjęcie projektu ustawy. Czy jest sprzeciw? Nie ma sprzeciwu. Stwierdzam, że Komisje przyjęły sprawozdanie o projekcie ustawy.

Drodzy państwo, poseł sprawozdawca. Czy są jakieś propozycje? Pani przewodnicząca Wojciechowska, proszę. Pani przewodnicząca, raz jeszcze, tylko proszę włączyć mikrofon, żeby zapisało się w stenogramie.

Posel Anna Wojciechowska (KO):

Przepraszam. Zgłaszam pana posła Piotra Głowskiego.

Posel Piotr Głowski (KO):

Zgadzam się. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Czy są jakieś inne propozycje? Nie ma. Dobrze. Komisje wskazały pana posła Głowskiego, żeby reprezentował nas na następnych szczeblach legislacyjnych.

Zamykam posiedzenie Komisji. Dziękuję.

Posel Anna Wojciechowska (KO):

Dziękujemy.