



Minister Infrastruktury

Minister Infrastruktury

Znak pisma: DEM-2.60.1.2023

Warszawa, 15 marca 2024

Pan

Stanisław Trociuk

Zastępca Rzecznika Praw Obywatelskich

Szanowny Panie Rzeczniku,

w odpowiedzi na pismo z 26 lutego 2024 r., przedstawiam stanowisko dotyczące wątpliwości zgłoszonych przez środowisko kapitanów legitymujących się uprawnieniami szyprów w żegludze krajowej, związanych z nowelizacją rozporządzenia Ministra Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej z dnia 23 kwietnia 2018 r. w sprawie wykszolenia i kwalifikacji członków załóg statków morskich (Dz. U. poz. 802, z późn. zm.).

Nowe brzmienie przepisów we wskazanym akcie prawnym wynika z konieczności ich dostosowania do przepisów unijnych. Zmiany zostały wprowadzone w związku z zarzutem formalnym Komisji Europejskiej w zakresie nieprawidłowego wdrożenia przepisów dyrektywy 2008/106/WE w sprawie minimalnego poziomu wykszolenia marynarzy (aktualnie dyrektywa 2022/993/UE w sprawie minimalnego poziomu wykszolenia marynarzy). Zarówno dyrektywa, jak i przepisy Międzynarodowej konwencji o wymaganiach w zakresie wykszolenia marynarzy, wydawania im świadectw oraz pełnienia wacht (zwanej Konwencją STCW) nie zawierają definicji żeglugi krajowej wyrażonej wprost. Pośrednio definicja żeglugi krajowej wynika natomiast z definicji statku morskiego stanowiącej, że statki nieobjęte zakresem Konwencji STCW oraz dyrektywy, to statki pływające wyłącznie na wodach śródlądowych lub pływające na wodach lub akwenach, gdzie obowiązują przepisy portowe lub w bezpośredniej bliskości takich wód lub akwenów. Biorąc powyższe pod uwagę należy przyjąć, że żeglugę krajową można definiować wyłącznie poza obszarami określonymi w dyrektywie i Konwencji STCW.

W myśl zakwestionowanych przez KE przepisów w zakresie uprawnień w żegludze krajowej, były to „podróże po obszarach morskich Rzeczypospolitej Polskiej”. Zgodnie z definicją określoną w art. 2 ust. 1 ustawy z dnia 21 marca 1991 r. o obszarach morskich Rzeczypospolitej Polskiej i administracji morskiej (Dz.U. z 2023 r. poz. 960, z późn. zm.), obszary morskie Rzeczypospolitej Polskiej, obejmują:

- morskie wody wewnętrzne,
- morze terytorialne,
- strefę przyległą,
- wyłączną strefę ekonomiczną.

KE wskazała, że powyższe obszary wyraźnie wykraczają poza „wody śródlądowe lub wody lub akweny, gdzie obowiązują przepisy portowe lub w bezpośredniej bliskości takich wód lub akwenów”, tj. obszary określone w art. 1 pkt 11 dyrektywy.

Polska, jako państwo członkowskie UE, jest obowiązana, na podstawie art. 291 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej (dalej TFUE), do stosowania prawa unijnego, natomiast w myśl art. 258 TFUE, KE może wydać uzasadnioną opinię w tym zakresie. Oznacza to, że Minister Infrastruktury jest zobligowany do wprowadzenia zmian w przepisach wdrażających do prawa krajowego dyrektywę w sprawie minimalnego poziomu wyszkolenia marynarzy w celu właściwej jej implementacji.

Jednocześnie należy zaznaczyć, że wprowadzone zmiany zostały poprzedzone analizą akwenów eksploatacji statków uprawiających żeglugę krajową w Polsce, która wykazała, że w znacznej większości uprawiają one podróże w portach oraz w bezpośredniej bliskości portów, a także pomiędzy polskimi portami. Ponadto należy również zwrócić uwagę na fakt, iż nowe brzmienie definicji żeglugi krajowej stanowi w istocie powrót do definicji obowiązującej w latach od 2000 r. do 2013 r.

Zmianie uległy również uprawnienia odnoszące się do wielkości statków oraz mocy maszyn głównych. Dotychczasowy limit pojemności brutto statku do 3000 w żegludze krajowej został zastąpiony limitem pojemności brutto statku do 2000. W odniesieniu do mocy maszyn głównych wprowadzono limit do 1100 kW. Powyższe zostało dostosowane do rzeczywistej wielkości statków we flocie żeglugi krajowej.

Powyższe zmiany zostały wprowadzone rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 20 kwietnia 2022 r. zmieniającym rozporządzenie w sprawie wyszkolenia i kwalifikacji członków załóg statków morskich (Dz. U. poz. 1018). W procesie legislacyjnym zostały zachowane wszystkie zasady konsultacji, uzgodnień i opiniowania. Projekt był poddany konsultacjom publicznym od 22 grudnia 2021 r. przez okres 30 dni. W ramach konsultacji nie zgłoszono uwag natury merytorycznej.

Zaznaczyć należy, że w rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia 20 kwietnia 2022 r. zastosowano przepisy przejściowe, mające na celu zapewnienie odpowiedniego okresu na dostosowanie do wprowadzonych zmian oraz przyjęto rozwiązania ułatwiające uzyskiwanie niektórych dokumentów kwalifikacyjnych w żegludze przybrzeżnej przez osoby posiadające dyplomy w żegludze krajowej. Z przepisów przejściowych wynika, że dyplomy dotychczas wydane zachowują ważność przez 5 lat, co oznacza, że osoby posiadające taki dokument w tym czasie zachowują uprawnienia, również te odnoszące się do poprzedniego obszaru obowiązywania definicji żeglugi krajowej. Dopiero po upływie 5 lat (od dnia wejścia w życie przepisów zmieniających, tj. od 13 czerwca 2022 r.) posiadacze dotychczasowych dyplomów powinni wymienić je na nowe dyplomy, z nowymi uprawnieniami.

Ponadto wskazać należy, że rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 20 kwietnia 2022 r. uproszczono przyznawanie dyplomów w żegludze przybrzeżnej. W celu ułatwienia podniesienia kwalifikacji przez osoby, które pracowały dotychczas na jednostkach operujących również poza obszarem objętym nową definicją żeglugi krajowej, wprowadzono przepisy umożliwiające uzyskanie dyplomu oficera wachtowego żeglugi przybrzeżnej oraz kapitana żeglugi przybrzeżnej poprzez posiadanie dodatkowej praktyki pływania w określonym wymiarze oraz zdania egzaminu, bez konieczności kończenia odpowiedniego szkolenia. Przepisy te są spójne z pozostałymi w tym zakresie, a praktyka

taka musi być uzyskana na morskim statku handlowym lub statku szkolnym o pojemności brutto powyżej 200.

Odnosząc się natomiast do postulatu dopisania promów pasażersko-samochodowych do definicji morskiego statku handlowego w rozporządzeniu informuję, że Ministerstwo Infrastruktury prowadziło korespondencję z Żeglugą Świnoujską w tym zakresie we wrześniu 2022 r. Wykazało wówczas, że praktyka morska na promach samochodowych eksploatowanych przez Żeglugę Świnoujską jest uznawana do uzyskiwania oraz odnawiania ważności dokumentów w żegludze krajowej, czyli w obszarze, w jakim eksploatowane są promy przez Żeglugę Świnoujską. Natomiast specyficzny charakter żeglugi uprawianej przez promy eksploatowane przez Żeglugę Świnoujską nie daje możliwości do nabycia umiejętności praktycznych określonych w rozporządzeniu Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 5 lutego 2014 r. w sprawie ramowych programów szkoleń i wymagań egzaminacyjnych dla marynarzy działu pokładowego (Dz. U. z 2017 r. poz. 121), a ujętych programie szkolenia i w wymaganiach egzaminacyjnych dla marynarzy działu pokładowego na poziomie zarządzania w żegludze przybrzeżnej. W związku z tym praktyka taka nie może zostać uznana jako praktyka na morskich statkach handlowych, wymagana do podniesienia kwalifikacji z poziomu szypca 1 klasy żeglugi krajowej do poziomu kapitana żeglugi przybrzeżnej.

Niezależnie od powyższego, należy w tym miejscu zaznaczyć, że definicja morskiego statku handlowego została określona w ustawie z dnia 18 września 2001 r. Kodeks morski (Dz.U. z 2023 r., poz. 1309). W związku z powyższym, nie jest możliwa zmiana tej definicji przedmiotowym rozporządzeniem.

Informuję jednocześnie, że w Ministerstwie Infrastruktury analizowane są aktualnie warianty zmian systemowych w zakresie uzyskiwanych kwalifikacji morskich do prowadzenia żeglugi przybrzeżnej i przejścia z żeglugi krajowej do żeglugi przybrzeżnej.

Z wyrazami szacunku,

Dokument podpisany elektronicznie

z upoważnienia Ministra Infrastruktury przez:

Arkadiusz Marchewka

Sekretarz Stanu