Gdynia, 18.11.2024 r.

REKOMENDACJE DOTYCZĄCE ZMIAN LEGISLACYJNYCH NIEZBĘDNYCH DLA MAKSYMALIZACJI UDZIAŁU POLSKICH MARYNARZY ORAZ ARMATORÓW W PROCESIE BUDOWY I OBSŁUGI MORSKICH FARM WIATROWYCH

W nawiązaniu do pisma Ministra Infrastruktury DGMiZS-7.002.30.2024 z dnia 17 października 2024 r. oraz pisma Kancelarii Sejmu RP GMZ.016.42.2024 z dnia 12 listopada 2024 r. podczas spotkania w dniu 14 listopada 2024 grupa robocza składająca się z przedstawicieli:

- Krajowej Izby Gospodarski Morskiej
- Polskiej Izby Morskiej Energetyki Wiatrowej
- Ogólnopolskiego Związku Zawodowego Oficerów i Marynarzy
- Związku Rybaków Polskich
- Uniwersytetu Morskiego w Gdyni
- Szkoły Morskiej w Gdyni
- Darłowskiej Grupy Producentów Ryb
- Polskich Linii Oceanicznych S.A.
- Czerwony Szkwał Maritime Works Sp. z o.o.
- Baltic Diving Solutions Sp. z o.o.

wypracowała rekomendacje dotyczące niezbędnych zmian legislacyjnych.

Grupa robocza przeprowadziła próbę usystematyzowania dotychczasowych doświadczeń i przekazania rekomendacji do zmian przepisów prawnych. Zmiany te są konieczne, jeśli oczekuje się zaangażowania polskich podmiotów oraz marynarzy w budowę morskich farm wiatrowych (MFW).

Państwo polskie przechodząc transformację energetyczną zdecydowało się rozpocząć projekty Morskiej Energetyki Wiatrowej. Obecnie rozwijanych jest 8 projektów tzw. pierwszej fazy, tj. projektów realizowanych do 2030 roku oraz trwają prace przygotowawcze dla kolejnych 10 projektów drugiej fazy, które będą realizowane w perspektywie 2030-2040. Łącznie mają one zapewnić 18 GW energii dla polskiego systemu elektroenergetycznego.

Projekty pierwszej fazy wchodzą właśnie w etap budowy, który był poprzedzony szeregiem działań przygotowawczych, związanych m.in. z uzyskiwaniem pozwoleń i decyzji administracyjnych. W tym celu przeprowadzono ponad roczny cykl badań środowiskowych, technicznych i hydrograficznych. Do ich wykonania wykorzystywano statki morskie. Był to swojego rodzaju poligon doświadczalny, wskazujący na ile polskie przepisy zakresie kwalifikacji załóg oraz statków morskich są możliwe do zastosowania i pozwalają prowadzić polskim przedsiębiorcom z branży morskiej konkurencyjną działalność w stosunku do podmiotów zagranicznych.

Obecne przepisy, zarówno w kwestii kwalifikacji marynarzy jak i wymogów stawianych statkom morskim są archaiczne, mało elastyczne i w dużej części są wynikiem tego, że były pierwotnie przygotowywane w czasach kiedy za żeglugę przybrzeżną i międzynarodową uznawało się transport towarów drogą morską. Obowiązujące przepisy nie korespondują ze specyfiką operacji w sektorze offshore – czyli operacji, których przeprowadzenie trwa często poniżej 12 godzin, jednak odbywających się poza strefą 12Mm i odbywających się w celu wykonania konkretnego zadania na morzu, a nie transportu pomiędzy portami. Przepisy, które są możliwe do zastosowania w specyfice branży offshore, to przepisy dotyczące żeglugi krajowej. Dotychczas taki charakter prac (krótkie operacje średnich i małych jednostek np. holowników, dźwigów, jednostek roboczych) odbywał się w portach i ich okolicach. Dlatego też do 2022 roku statki offshorowe pod polską banderą, bez większych kłopotów, prowadziły szereg prac związanych z morską energetyką wiatrową (MEW) w wyłącznej strefie ekonomicznej właśnie na podstawie przepisów właściwych dla żeglugi krajowej.

Niestety, Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 20 kwietnia 2022 r., zmieniające rozporządzenie w sprawie wyszkolenia i kwalifikacji członków załóg statków morskich, zmieniło definicję żeglugi krajowej, usuwając z niej wyłączną strefę ekonomiczną, czyli właśnie offshore. Nie zliberalizowano, a w zasadzie nie urealniono przepisów dotyczących żeglugi przybrzeżnej czy międzynarodowej, a wręcz je zaostrzono, co spowodowało kolejne utrudnienia dla polskich armatorów. W konsekwencji, po wprowadzeniu wspomnianej zmiany przepisów zagraniczne jednostki w polskiej wyłącznej strefie ekonomicznej pracowały bez zmian, natomiast polskie jednostki, posiadające karty bezpieczeństwa wystawione w zakresie żeglugi krajowej, musiały przerwać operacje i zmienić karty bezpieczeństwa na karty obejmujące żeglugę przybrzeżną, żeby móc kontynuować prace – przy tej okazji wielu marynarzy, którzy posiadali kwalifikacje w zakresie żeglugi krajowej straciło pracę. We wrześniu 2022 r. Ministerstwo Infrastruktury wydało informację dotyczącą zmienionych przepisów (DEM-2.80.14.2022), w myśl której, jeśli karty bezpieczeństwa były wydane przed wejściem w życie przedmiotowego Rozporządzenia zachowują ważność w dotychczasowym zakresie. Niestety, w związku z tym, że zmiana przepisów nastąpiła w czerwcu, czyli samym środku sezonu prac MEW, część armatorów musiała już zmienić karty bezpieczeństwa, żeby kontynuować operacje, jednocześnie będąc zmuszona do zatrudnienia załóg o wyższych kwalifikacjach.

Wypracowane przez Grupę roboczą rekomendacje są następujące:

1) Przywrócenie poprzedniej definicji żeglugi krajowej obejmującej wyłączną strefę ekonomiczną.

2) Jeśli powyższe rozwiązanie w poprzednim brzmieniu zapisu nie jest możliwe do zastosowania rekomendujemy wprowadzenie zapisów pozwalających prowadzić żeglugę ograniczoną do budowy i obsługi farm wiatrowych znajdujących się w wyłącznej strefie ekonomicznej na zbliżonych zasadach – na przykład wprowadzając kategorię: żegluga serwisowa – w brzmieniu: żegluga na polskich obszarach morskich na potrzeby budowy i obsługi morskich farm wiatrowych i infrastruktury towarzyszącej, odbywająca się na przepisach właściwych dla żeglugi krajowej.

3) Pozostawienie organowi – Dyrektorowi Urzędu Morskiego – więcej dowolności w ustalaniu składu załóg jednostek specjalistycznych i wyposażenia tych jednostek. W przemyśle offshore funkcjonuje bardzo dużo jednostek, które mają różne, bardzo szczególne zadania, natomiast Urząd jest związany sztywnymi ramami kwalifikacji i wyposażenia, które czasem nie przystają do charakteru jednostki. Przykładowo, uprawnienia maszynowe w dziale zarządzania w żegludze przybrzeżnej w maszynowni bezwachtowej, kiedy jest jeden mechanik (singiel) – nie występuje tu zarządzanie zespołem maszynowym, więc uprawnienia II oficera mechanika do 3000kW są mocno na wyrost. Jeszcze bardziej jest nieadekwatne, jeśli jednostka ma silniki bezobsługowe – zaburtowe. W takich wypadkach jeśli np. jednostka operuje do 12 godzin i ma dwa niezależne napędy (dwa silniki) to wzorem innych państw powinna mieć możliwość zastąpienia działu maszynowego serwisem shore base maintenance, gdyż prowadzenie napraw i serwisów na morzu podczas 4 godzinnego wypłynięcia np. CTV w celu dostarczenia techników jest i tak fikcją. Analogicznie sprawa wygląda z ustalaniem wyposażenia jednostek – pojawia się coraz więcej jednostek dynamicznie pozycjonowanych – posiadających zdublowane żyroskopy, systemy DGPS, dokładne kompasy satelitarne oraz inne systemy referencyjne, ale wymaga się od nich kompasu magnetycznego z tabelą dewiacji. Innym przykładem jest np. obowiązek posiadania butów i rękawic dielektrycznych z certyfikatem 1 kW na jednostce, która ma instalację 12V. Jeśli chodzi o załogę, to na wniosek Dyrektor Urzędu Morskiego może ustalić właściwy dla jednostki skład załogi, ale nie dotyczy to kapitana i głównego mechanika – a właśnie na poziomie mechanika jest konieczność największej elastyczności, gdyż tu jest największa różnorodność rozwiązań technicznych.

4) W związku z ograniczeniem uprawnień zakresu pływania dla posiadaczy dyplomów żeglugi krajowej oraz w związku z rosnącym zapotrzebowaniem na obsługę Morskiej Energetyki Wiatrowej wzrasta popyt na marynarzy pracujących na obszarze Morza Bałtyckiego. Proponujemy:

   a) Wprowadzić szkolenia w zakresie różnic programowych dla posiadaczy dyplomów szypra I i II klasy żeglugi krajowej; szyprów rybołówstwa morskiego a wymogów programowych dla kursów na dyplomy w żegludze przybrzeżnej.

   b) Wprowadzić egzaminy w zakresie różnic programowych dla posiadaczy dyplomów szypra I i II klasy żeglugi krajowej; szyprów rybołówstwa morskiego a wymogów egzaminacyjnych na dyplomy w żegludze przybrzeżnej.

   c) Wprowadzić szkolenia i egzaminy w zakresie różnic programowych dla posiadaczy dyplomów oficera mechanika w żegludze krajowej a wymogów programowych dla kursów i egzaminów na świadectwa lub dyplomy w żegludze międzynarodowej.

   d) Wprowadzić stosowne wymagania w zakresie praktyki pływania dla osób przystępujących do szkoleń i egzaminów w zakresie różnic programowych.

5) Liberalizacja systemu szkoleń i naliczania praktyki – obecne przepisy są skomplikowane i nie uwzględniają postępu technologicznego – np. symulatorów. Istnieją problemy w wyliczaniu praktyki przez Urzędy Morskie przy przedłużaniu i podwyższaniu uprawnień – np. praktyka jako DPO na jednostce dynamicznie pozycjonowanej jest liczona jak praktyka na statku bez napędu

   – bo statek na DP „stoi" w miejscu. Ponadto, nieadekwatna jest ścieżka np. kapitana CTV – dzisiejsze katamarany serwisowe MEW mają poniżej 150 GT. Powoduje to, że nie można przejść kariery zawodowej na takich jednostkach – absolwent uczelni morskiej kończy ją najczęściej z uprawnieniami Oficera Wachtowego (do zeszłego roku mógł wtedy posiadać dyplom Szypra 2 Klasy w żegludze krajowej, który uprawniał go do kierowania jednostką po strefie offshore). Obecnie pierwszym dyplomem, który pozwala pracować jako kierownik jednostki poza strefą 12 Mm jest Kapitan Żeglugi Przybrzeżnej. Natomiast do podniesienia kwalifikacji na ten poziom konieczna jest co najmniej dwuletnia praktyka na statkach powyżej 200GT. W związku z tym na dwa lata (a w praktyce cztery, gdyż nikt nie pływa 365 dni w roku) musi się zamustrować na większych jednostkach – najprawdopodobniej floty handlowej, żeby móc wrócić do dowodzenia CTV. Jest to poważna i nieuzasadniona strata czasu, która może negatywnie rzutować na wybór ścieżki zawodowej absolwentów, a w konsekwencji na brak osób posiadających odpowiednie kwalifikacje, a co ważniejsze kompetencje do obsługi katamaranów serwisowych i jednostek roboczych MEW. Konieczna jest rewizja przepisów, która ułatwi uzyskanie dyplomów w żegludze przybrzeżnej. Proponujemy także wprowadzenie kursów redukcyjnych – jako alternatywy do okresów praktyki pływania na większych tonażach. Docelowo proponujemy stworzenie kwalifikacji uprawniających do kierowania jednostkami do 200GT – większość floty serwisowej MEW, ograniczonej do obsługi MFW (żegluga serwisowa) wzorem rozwiązań np. duńskich.

6) Wprowadzenie dodatkowej kategorii personelu na statku – dzisiaj albo jest się członkiem załogi, albo pasażerem z założeniem, że statek który nie jest statkiem pasażerskim może przewieźć maksymalnie 12 pasażerów. Personel obsługujący farmy wiatrowe nie jest ani członkiem załogi statku, ale stricte nie jest pasażerami, bo od nich jest lub będzie wymagane przeszkolenie do pracy na morzu (obecnie najczęściej to jest przeszkolenie STCW, GWO lub BOSIET/FOET). Jednocześnie wskazujemy, że został przez IMO ustanowiony International Code of Safety for Ships Carrying Industrial Personnel (IP Code). IP Code został przyjęty Podczas 106. sesji Komitetu Bezpieczeństwa Morskiego IMO, w listopadzie 2022 r., z datą wejścia w życie Kodeksu 1 sierpnia 2024 r. Wskazuje on nową kategorię pracowników na morzu – Indurtrial Personnel (IP), właściwy do wykonywania prac serwisowych na morzu. W myśl zapisów będzie dotyczył jednostek konwencyjnych powyżej 500GT. Rozdział XV Konwencji SOLAS ma zastosowanie do statków o pojemności brutto 500 ton i większej, odbywających rejsy międzynarodowe i przewożących więcej niż 12 pracowników przemysłowych. Ponadto uznano, że transport wielu pracowników przemysłowych będzie odbywał się w granicach danego państwa nadbrzeżnego lub między portem bazowym a instalacją morską poza wodami terytorialnymi i może odbywać się na pokładzie statków o tonażu poniżej 500 GT. IP Code pozwala przewozić więcej niż 12 techników na instalacje offshore oraz obowiązuje w żegludze międzynarodowej. Wdrożenie zapisów IP Code spowoduje możliwość wykorzystania jednostek CTV o pojemności 24 osób (a docelowo może większej) na wodach międzynarodowych. Szybkie wdrożenie tych przepisów jest kluczowe w rozwoju projektów offshore wind w Polsce.

Przedstawione problemy i propozycje zmian są wynikiem analizy obecnej sytuacji podmiotów zaangażowanych w sektor offhore wind. Brak zmian w obecnym porządku prawnym spowoduje, że polskie projekty MEW będą zależne od podmiotów zagranicznych. Jednocześnie Polska straci szansę na zbudowanie polskiego rynku armatorskiego i usług w nowatorskim, eksportowanym sektorze gospodarki. Budowa rynku armatorskiego będzie także miała pozytywny wpływ na rynek stoczniowy oraz usługi otoczenia firm z branży gospodarki morskiej.

Przedstawione propozycje zmian powodują także podniesienie atrakcyjności zawodów marynarskich i korzyści dla uczelni morskich oraz morskich jednostek edukacyjnych. Żeby to osiągnąć, konieczne jest zapewnienie armatorom operujących pod polską banderą konkurencyjnych warunków, podobnych do tych na jakich operują armatorzy zagraniczni.