



Gdynia, 20 stycznia 2025 r.

Sz. P. Arkadiusz Marchewka
Sekretarz Stanu
Ministerstwo Infrastruktury
ul. Chałubińskiego 4/6
00-928 Warszawa

Szanowny Panie Ministrze

W nawiązaniu do posiedzenia Komisji Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej w dniu 16 października 2024 r., na którym rozpatrywana była informacja Ministra Infrastruktury na temat niezbędnych zmian systemowych w zakresie uzyskiwania kwalifikacji do prowadzenia żeglugi przybrzeżnej, Krajowa Izba Gospodarki Morskiej (KIGM) informuje co następuje.

KIGM podtrzymuje opinię wyrażoną przez naszych członków podczas spotkania w dniu 12 lipca 2023 roku, dotyczącego prac nad dodatkowymi rozwiązaniami dot. zmian w żegludze krajowej, że wyinterpretowana przez Departament Edukacji Morskiej (DEM) z Dyrektywy 2022/993/UE definicja żeglugi krajowej ograniczona do morskich wód wewnętrznych i morza terytorialnego, która spowodowała wydanie przez Ministra Infrastruktury w kwietniu 2022 r. rozporządzenia zmieniającego rozporządzenie w sprawie wyszkolenia i kwalifikacji członków załóg statków morskich¹, jest zbyt wąska i przez to utrudnia uprawianie żeglugi polskim armatorom (w tym prowadzenie prac związanych z Morską Energetyką Wiatrową) na akwenach, na których obowiązywały przepisy zmienione w tym rozporządzeniu.

Dyrektywa w art. 2 pkt 11 w definicji statku morskiego nie zawęża obszaru żeglugi statków nieobjętych zakresem dyrektywy do jedynie morskich wód wewnętrznych i morza terytorialnego. W definicji tej mowa jest również o statkach pływających w bezpośredniej bliskości wód osłoniętych (*sheltered waters*) lub w bezpośredniej bliskości akwenów, na których obowiązują przepisy portowe. Do tego rodzaju akwenów mogą naszym zdaniem być zaliczone akweny, na których będą funkcjonowały morskie farmy wiatrowe, położone poza morzem terytorialnym, w wyłącznej strefie ekonomicznej, która zgodnie z definicją wynikającą z art. 15 ustawy o obszarach morskich RP i administracji morskiej² przylega do tego morza³.

Zauważamy niekonsekwencję w wyjaśnieniach przedstawiciela DEM podczas spotkania, a także w opinii wyrażonej w informacji zawartej w piśmie DEM-2.80.14.2022 z dnia 22 września 2022 roku o tym, że tylko w obszarze określonym w art. 2 pkt 11 Dyrektywy można definiować żeglugę krajową. Niekonsekwencja polega na tym, że pomimo tego, że na większości akwenów należących do morza terytorialnego nie obowiązują przepisy portowe i morza terytorialnego nie można traktować jako *sheltered waters*, to jednak polskie morze terytorialne w całości włączone zostało przez ustawodawcę do definicji żeglugi krajowej, wykraczając tym samym poza zakres obszarów określonych w dyrektywie.

¹ Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 20 kwietnia 2022 r. zmieniającego rozporządzenie w sprawie wyszkolenia i kwalifikacji członków załóg statków morskich (Dz. U. poz. 1018).

² Ustawa z dnia 21 marca 1991 r. o obszarach morskich Rzeczypospolitej Polskiej i administracji morskiej (Dz. U. z 2024 r. poz. 1125).

³ W tej chwili nie ma nic w przepisach portowych wydawanych przez dyrektorów urzędów morskich (zgodnie z ich właściwością terytorialną określoną w rozporządzeniu Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 7 października 1991 r. (Dz. U. z 2021 r. poz. 1339)) o farmach wiatrowych, głównie dlatego, że nie ma jeszcze samych farm. Ale przepisy dotyczące farm, w tym dotyczące bezpieczeństwa żeglugi i ochrony środowiska, będą musiały być wydane przez dyrektorów, gdyż taki obowiązek nakładają na nich przepisy niektórych ustaw, np. ustawa o obszarach morskich RP i administracji morskiej w art. 24 oraz ustawa o bezpieczeństwie morskim w art. 113a, 113b i 113d. Szczegóły mogłyby być określone w przepisach portowych, gdyby akweny farm wiatrowych zostały włączone w granice najbliższych położonych portów morskich – przez wydanie przez ministra właściwego do spraw gospodarki morskiej rozporządzenia zmieniającego granice konkretnego portu.

Nie mamy jednak wątpliwości, że żegluga po morzu terytorialnym powinna być zaliczana do żeglugi krajowej, choćby z powodu istniejącej w prawie morskim klasyfikacji obszarów morskich⁴ i konieczności odróżnienia tego rodzaju żeglugi od żeglugi międzynarodowej. Jednak ostatnia zmiana definicji żeglugi krajowej i jednocześnie utrzymanie zakresu definicji żeglugi międzynarodowej spowodowały, że dwa polskie obszary morskie: strefa przyległa i wyłączna strefa ekonomiczna znalazły się w zakresie pojęcia żeglugi międzynarodowej, co nie wydaje się właściwe, w szczególności w odniesieniu do żeglugi statków podnoszących polską banderę lub statków zwykle eksploatowanych w polskich portach, które sporadycznie jedynie mogą wychodzić poza morze terytorialne⁵.

W kontekście polskich obszarów morskich, żegluga po Morzu Bałtyckim i kwalifikacji zawodowych marynarzy, warto wskazać na istniejące następujące definicje rodzajów żeglugi, które determinują w głównej mierze zakres uprawnień (pełnionych funkcji/stanowisk) marynarzy:

- a) żegluga krajowa⁶ – morskie wody wewnętrzne i morze terytorialne;
- b) żegluga przybrzeżna⁷ – wody całego Bałtyku, w tym morze terytorialne, strefa przyległa i wyłączna strefa ekonomiczna;
- c) żegluga międzynarodowa⁸ – wody inne niż wymienione w lit. a, czyli strefa przyległa, wyłączna strefa ekonomiczna, pozostałe wody Bałtyku i wszystkie inne akweny morskie.

Jak łatwo zauważyć powyższe definicje zachodzą na siebie zakresem pojęciowym (pierwsza z drugą i druga z trzecią). Dodatkowo jeszcze w prawie polskim występują dwie inne definicje żeglugi przybrzeżnej i międzynarodowej, w kontekście żeglugi statków morskich, które różnią się zupełnie od definicji wynikającej z ustawy o bezpieczeństwie morskim (żegluga przybrzeżna) i z rozporządzenia regulującego wyszkolenie i kwalifikacje marynarzy (żegluga międzynarodowa)⁹, co niejednokrotnie powoduje nieporozumienia i niezrozumienie zakresu stosowania każdej z tych definicji zarówno przez marynarzy jak i armatorów statków¹⁰.

Pomijając tę ostatnią, czysto legislacyjną kwestię do uregulowania, nie tylko przez DEM ale także przez Departament Gospodarki Morskiej (DGM), widzimy dwie możliwości rozwiązania problemu zaistniałego wprowadzeniem nowej definicji, dotyczącego ograniczenia uprawnień członków załóg statków w żegludzie krajowej, przez: 1) zmianę obecnej definicji żeglugi krajowej albo 2) stworzenie nowej kategorii żeglugi, tzw. „rozszerzonej żeglugi krajowej”. Poniżej propozycje obu definicji.

Żegluga krajowa – podróże po morskich wodach wewnętrznych i morzu terytorialnym Rzeczypospolitej Polskiej, a także na akwenach przyległych, na których Rzeczypospolita Polska ma władztwo w zakresie budowania i użytkowania sztucznych wysp, konstrukcji i innych urządzeń, o którym mowa w art. 17 ustawy z dnia 21 marca 1991 r. o obszarach morskich Rzeczypospolitej Polskiej i administracji morskiej (Dz. U. z

⁴ Zgodnie z art. 1 ust. 1 ustawy o obszarach morskich RP i administracji morskiej obszarami morskimi RP są: 1) morskie wody wewnętrzne, 2) morze terytorialne, 3) strefa przyległa oraz 4) wyłączna strefa ekonomiczna.

⁵ Jako przykład można podać statki pomiarowe urzędów morskich lub holowniki użyte do pomocy statkowi, który wszedł na mieliznę na Ławicy Słupskiej leżącej poza wodami morza terytorialnego. Trudno wymagać od członków załóg tego typu statków, aby posiadali świadectwa i dyplomy w żegludzie międzynarodowej tylko dlatego, że raz na jakiś czas wyjadą statkiem poza morze terytorialne.

⁶ Paragraf 2 pkt 22 Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 20 kwietnia 2022 r. zmieniającego rozporządzenie w sprawie wyszkolenia i kwalifikacji członków załóg statków morskich (Dz. U. poz. 1018).

⁷ Art. 61a ustawy z dnia 18 sierpnia 2011 r. o bezpieczeństwie morskim (Dz. U. z 2024 r. poz. 1068) stanowi: „Ilekcroc w przepisach niniejszego rozdziału jest mowa o żegludzie przybrzeżnej, należy przez to rozumieć podróże po akwenie Morza Bałtyckiego i akwenach przyległych do 8° długości geograficznej wschodniej”. Przez „niniejszy rozdział” należy rozumieć rozdział 4 ustawy zatytułowany „Kwalifikacje i skład załogi”.

⁸ Paragraf 2 pkt 23 Rozporządzenia Ministra Gospodarki Morskiej Żeglugi Śródlądowej z dnia 23 kwietnia 2018 r. w sprawie wyszkolenia i kwalifikacji członków załóg statków morskich (tekst jednolity rozporządzenia Dz. U. z 2023 r. poz. 1383).

⁹ W Rozporządzeniu Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 9 grudnia 2014 r. w sprawie szczegółowych warunków bezpiecznego uprawiania żeglugi przez statki morskie (Dz. U. z 2015 r. poz. 48) żegluga przybrzeżna jest definiowana jako żegluga w odległości nie większej niż 20 mil morskich od brzegu w rejonie Morza Bałtyckiego lub innego morza zamkniętego o podobnych warunkach żeglugowych, natomiast żegluga międzynarodowa jest definiowana jako żegluga poza obszarami morskimi Rzeczypospolitej Polskiej, z wyłączeniem żeglugi uprawianej przez statki pasażerskie odbywające żeglugę pomiędzy portami tego samego państwa

¹⁰ Jako przykład może posłużyć sprawa rozpatrywana w latach 2011-2014 przez obydwie instancje izby morskiej w Gdyni, a także przez Sąd Apelacyjny w Gdańsku, dotycząca żeglugi holownika Atlas II i kwalifikacji jego załogi (zob. orzeczenia WM-G-17/11, OIMo 1/13 oraz wyrok SA II AKa 64/14).



2024 r. poz. 1125), w celu obsługi¹¹ morskich farm wiatrowych, o których mowa w ustawie z dnia 17 grudnia 2020 r. o promowaniu wytwarzania energii elektrycznej w morskich farmach wiatrowych (Dz. U. z 2024 r. poz. 182).

Rozszerzona żegluga krajowa – podróże po akwenach przyległych do morza terytorialnego, na których Rzeczpospolita Polska ma władztwo w zakresie budowania i użytkowania sztucznych wysp, konstrukcji i innych urządzeń, o którym mowa w art. 17 ustawy z dnia 21 marca 1991 r. o obszarach morskich Rzeczypospolitej Polskiej i administracji morskiej (Dz. U. z 2024 r. poz. 1125), w celu obsługi¹² morskich farm wiatrowych, o których mowa w ustawie z dnia 17 grudnia 2020 r. o promowaniu wytwarzania energii elektrycznej w morskich farmach wiatrowych (Dz. U. z 2024 r. poz. 182).

Z punktu widzenia kwalifikacji zawodowych marynarzy, aby marynarz mógł zajmować odpowiednie stanowisko na statku eksploatowanym w rozszerzonej żegludze krajowej powinien przejść odpowiednie szkolenie uzupełniające w wybranej Morskiej Jednostce Edukacyjnej (MJE) i posiadać zaświadczenie uprawniające do zajmowania stanowiska na statku uprawiającym żeglugę w strefie rozszerzonej, wydane przez administrację morską. Program szkolenia uzupełniającego powinien obejmować jedynie różnice w szkoleniu prowadzonym w celu uzyskania dyplomów w żegludze krajowej i żegludze przybrzeżnej, ale w ograniczonym zakresie, który uwzględnia prowadzenie żeglugi w wąskim pasie wód należących do wyłącznej strefy ekonomicznej przyległym do polskiego morza terytorialnego¹³.

Krajowa Izba Gospodarki Morskiej zdaje sobie sprawę, że wprowadzenie nowych definicji nie rozwiąże wszystkich problemów zgłaszanych przez podmioty uczestniczące w spotkaniu w dniu 12 lipca 2023 r. oraz w posiedzeniu Komisji Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej w Sejmie RP w dniu 16 października 2024 r. i potrzebne będą też inne, szczegółowe rozwiązania legislacyjne. Mamy jednak nadzieję, że nasze propozycje zostaną wzięte pod uwagę i pomogą w rozwiązaniu chociaż części problemów, które powstały po wprowadzeniu zmian do rozporządzenia MI w sprawie wyszkolenia i kwalifikacji członków załóg statków morskich, w czerwcu 2022 r.

Z wyrazami szacunku

W imieniu Rady KIGM

.....
Rafał Machowiak
Sekretarz Generalny KIGM

¹¹ Tu można też zaproponować zwrot: „obsługi budowy i eksploatacji”.

¹² Tu można też zaproponować zwrot: „obsługi budowy i eksploatacji”.

¹³ Innymi słowy zakładamy, że marynarze posiadający uprawnienia zawodowe w żegludze krajowej będą mogli zajmować odpowiednie stanowiska na statkach uprawiających żeglugę w strefie rozszerzonej po odbyciu dodatkowego szkolenia w MJE i otrzymaniu odpowiedniego zaświadczenia wydanego przez administrację morską.