

2024 roku

**Andrzej Adamczyk**  
**Minister Infrastruktury**

Ministerstwo Infrastruktury  
Ul. Chałubińskiego 4/6  
00-928 Warszawa

Szanowny Panie Ministrze,

Po zapoznaniu się z poglądem Ministerstwa Infrastruktury wyrażonym w piśmie z dnia 26.01.2024r. nr DGWiŻŚ-1.054.1.2024, stanowiącym odpowiedź na interpelację poselską nr 371 z dnia 10.01.2024r. Posła na Sejm RP Bartosza Romowicza, prosimy o przyjęcie poniższego stanowiska w przedmiotowej sprawie.

Bezspornym jest, że zwalczanie miejscowych zagrożeń, przez organizowanie akcji ratowniczych na wodach śródlądowych, stanowi jedno z zadań Państwowej Straży Pożarnej i ochotniczych straży pożarnych (zarówno zrzeszonych w Krajowym Systemie Ratowniczo-Gaśniczym, jak i występujących poza tym systemem). Interwencje podejmowane są w trzech możliwych konfiguracjach, tj. samodzielnie przez PSP, samodzielnie przez OSP lub wspólnie przez obie formacje. Kwalifikacja zdarzenia dokonywana jest każdorazowo po analizie bilansu bieżących potrzeb (czasu, miejsca i rodzaju zdarzenia) i wydolności systemu ratowniczego (zasobu posiadanych sił i środków). Rodzaj formacji prowadzącej działania ratownicze pozostaje bez wpływu na sposób prowadzenia akcji, gdyż sprzęt oraz stosowane procedury i standardy są tożsame.

Z tej właśnie przyczyny, przez cały dotychczasowy okres słusznie ugruntowała się interpretacja prawa, stawiająca znak równości pomiędzy uprawnieniami (i obowiązkami) strażaków OSP z tymi przewidzianymi dla strażaków PSP. Dotyczyło to także warunków eksploatacji łodzi służbowych na wodach śródlądowych. Przez ponad 20 ostatnich lat strażacy swe czynności wykonywali na podstawie patentu sternika motorowodnego. Słuszność tego rozwiązania nie budziła dotąd żadnych wątpliwości, nie stwarzała też żadnych trudności faktycznych. Zakres wiedzy i umiejętności przewidzianych dla sternika motorowodnego jest więcej niż wystarczający dla zapewnienia prawidłowego przebiegu akcji ratowniczych.

Po wejściu w życie „ustawy znicznijacej” organy stosujace przepisy dokonaly nowej ich wykladni, co tym razem doprowadzilo jednak do niepokojacych wnioskow.

Spornym stalo sie, czy kierowanie lodziami sluzbowymi przez strazakow winno byc prowadzone jak dotychczas w oparciu o normy dotyczace patentu sternika motorowodnego, czy jednak w oparciu o normy dotyczace patentu sternomotorzysty / mlodszege sternomotorzysty.

Dla strazakow PSP ustawodawca przewidzial wyklaczenie od stosowania przepisow ustawy o zegludze sródladowej (z wyjatkiem tych, ktore dotyczaja bezpieczenstwa ruchu, sygnalizacji i lacznosci oraz oznakowania drog wodnych). Dla strazakow OSP ustawa o zegludze sródladowej ani „ustawa zmienijaca” wyklaczen nadal nie przewiduja. To powielona omylka legislacyjna, ktora aktualnie w organach stosujacych prawo wprowadzila bledne przeswiadczenie o celowym zróznicowaniu sytuacji prawnej strazakow PSP i OSP.

W swym piśmie z dnia 26.01.2024r. Ministerstwo Infrastruktury wyraża pogląd, że wielu strażaków z całej Polski posiada patent sternmotorzysty, a strażacy ochotnicy od wielu lat stanowią jedną z liczniejszych grup osób, które przystępowały do egzaminów na ten patent. Odnosząc się do tego wskazujemy, że pogląd ten nie jest zgodny z rzeczywistym stanem faktycznym. Uprzejmie prosimy, by Pan Minister zwrócił się do Komendy Głównej Państwowej Straży Pożarnej z zapytaniem, ile jest obecnie w kraju jednostek OSP wyposażonych w ładzie służbowe, ilu jest tam strażaków OSP uprawnionych do udziału w akcjach ratowniczych oraz ilu z nich posiada patent sternmotorzysty. Zapewniamy, że będą to jednostkowe przypadki. Dla zobrazowania proporcji warto przy tym ustalić ilość zarejestrowanych w tych jednostkach patentów sternika motorowodnego.

W dacie sporządzenia niniejszego pisma w powiecie [REDAKTOWANE] funkcjonują 52 jednostki OSP, w tym 17 wyposażonych w łodzie służbowe. Przez dwie minione dekady kicrowanie przez strażaków łodziami odbywało się tu na podstawie patentu sternika motorowodnego. Taka praktyka dotyczy całego obszaru Rzeczypospolitej Polskiej. Dla zobrazowania skali wskazujemy, że w powiecie kartuskim jest tylko jedna jednostka PSP.

Odnosząc się do myśli przewodniej Ministerstwa Infrastruktury zawartej w piśmie z dnia 26.01.2024r. potwierdzamy, że nie uległa zmianie treść przepisów dotyczących obowiązku posiadania kwalifikacji zawodowych w żegludze śródlądowej. Uległa natomiast ogromnej zmianie ich interpretacja. Ograny i osoby dokonujące egzegzyzy przepisów stosują dziś wyłącznie wykładnię językową, odstępując od wykładni celowościowej i funkcjonalnej.

Tymczasem strażacy OSP nie wykorzystują łodzi służbowych do komercyjnego przewozu osób ani ładunków, jak również nie korzystają z nich przy prowadzeniu działalności zawodowej. Służba w OSP jest wolontariatem. Strażacy na wodzie są tylko gośćmi, pływają sporadycznie przy prowadzeniu akcji ratowniczych, szkoleniach i ćwiczeniach. Charakter ich służby sprawia, że spełniają raczej przesłanki wyjątku ujętego w Rozporządzeniu Ministra Sportu i Turystyki w sprawie uprawiania turystyki wodnej (patent sternika motorowodnego), a nie przystają do założeń opisanych w części zasadniczej ustawy o żegludze śródlądowej (patent sternmotorzysty / młodszego sternmotorzysty).

Mając na uwadze przytoczone okoliczności ponownie zwracamy się z uprzejmą prośbą o przystąpienie do inicjatywy ustawodawczej, mającej na celu usunięcie omyłki legislacyjnej i wpisanie OSP do grona podmiotów uprawnionych do korzystania z łodzi służbowych na podstawie patentu sternika motorowodnego. Zaniechanie powyższego utrzyma stan uziemienia na stałe łodzi służbowych OSP, a co za tym idzie spowoduje pośrednie zagrożenie dla życia i zdrowia obywateli. Sprawa jest pilna i niezmiernie istotna.

Drugim ważnym aspektem naszej służby, do którego pragniemy się odnieść przy okazji niniejszej sprawy, są nadmierne powinności administracyjne. Wskutek zmiany interpretacji przepisów, na ochotnicze straże pożarne nałożono obowiązek rejestracji łodzi służbowych, prowadzenia dziennika pokładowego, wykonywania okresowych przeglądów oraz pozostałych spraw o charakterze biurokratycznym. Ponownie podkreślamy, że służba w OSP jest społeczna, podejmowana wolontariacko, spontanicznie i bezinteresownie. Nasze strażnice nie są miejscami skoszarowania (nie są stale obsadzone załogą). Strażacy-ochotnicy prowadzą na co dzień zwykłe życie zawodowe (we wszystkich możliwych branżach), w różnych miejscach, niejednokrotnie znacznie oddalonych od miejsca zamieszkania i siedziby jednostki. Nasze zasadnicze obowiązki to podejmowanie akcji ratowniczo-gaśniczych, udział w szkoleniach i ćwiczeniach, dbanie o strażnice, pojazdy i zgromadzony tam sprzęt.

Zapewnienie stałej gotowości bojowej wymaga ogromnych nakładów pracy, czemu staramy się sprostać każdego dnia. Do tego dochodzą sprawy organizacyjne OSP jako stowarzyszenia (relacje z władzami samorządowymi i państwowymi, urzędami administracji, obowiązki księgowe, obowiązki sprawozdawcze oraz wykonywanie bieżących poleceń kierownictwa PSP i Związku OSP RP). Tego jest już naprawdę bardzo dużo. Nie dysponujemy już żadnymi dodatkowymi możliwościami organizacyjnymi, które pozwoliłyby na wykonanie dalszych obowiązków rejestracyjnych i ewidencyjnych w zakresie eksploatacji łodzi służbowych. Z tego powodu zwracamy się z uprzejmą prośbą o przystąpienie do inicjatywy ustawodawczej także w zakresie usunięcia omyłki legislacyjnej i wpisanie OSP do grona podmiotów zwolnionych z obowiązku rejestracji łodzi służbowych i innych związanych z tym powinności administracyjnych,

W razie dalszych pytań pozostajemy do dyspozycji Pana Ministra.

Z poważaniem,

[Redacted signature and stamp area]

