



Minister Infrastruktury

Znak pisma: DGMiZS-9.0530.2.2024

Warszawa, 06 września 2024

Pani

[REDACTED]

ZAWIADOMIENIE O SPOSOBIE ZAŁATWIENIA PETYCJI

w odpowiedzi na petycję z dnia 11 czerwca 2024 r., złożoną w imieniu jednostek Ochotniczych Straży Pożarnych [REDACTED] w sprawie zmiany przepisów ustawy z dnia 21 grudnia 2000 r. o żegludze śródlądowej, stosownie do art. 13 ust. 1 ustawy z dnia 22 lipca 2014 r. o petycjach (Dz. U. z 2018 r. poz. 870), przekazuję następujące informacje.

Na wstępie należy wskazać, że nieuwzględnienie Ochotniczej Straży Pożarnej w art. 4 ustawy z dnia 21 grudnia 2000 r. o żegludze śródlądowej nie jest „legislacyjną omyłką”.

Nie ulega wątpliwości, że zwolnienia dla podmiotów wynikające z art. 4 przedmiotowej ustawy stanowią dla tych podmiotów pewien przywilej. Należy jednak zwrócić uwagę, że nie mają one wpływu bezpośrednio na ułatwienie pracy, zaś wiążą się z jednoczesnym przeniesieniem części odpowiedzialności aktualnie spoczywającej na innych podmiotach bezpośrednio na podmiot korzystający ze zwolnienia. Podmioty uwzględnione w artykule 4 ww. ustawy zwolnione są w szczególności z obowiązku rejestracji statku, poddawania statku przeglądom technicznym i uzyskiwania tzw. dokumentu bezpieczeństwa dopuszczającego statek do żeglugi. Czynności te mają za zadanie w szczególności zapewnienie bezpieczeństwa osobom korzystającym z takiego statku - w tym przypadku Strażakom-Ochotnikom, którzy i tak zazwyczaj są zmuszeni do wykorzystywania łodzi w niesprzyjających warunkach. Należy podkreślić, że czynności te nie są ani uciążliwe ani zbyt kosztowne. Rejestracja statku odbywa się jednorazowo, zaraz po zakupie, zaś przeglądy techniczne i uzyskiwanie dokumentu bezpieczeństwa dla tego typu jednostek dokonywane są zazwyczaj raz na pięć lat. Analizując wymienione w artykule 4 ww. ustawy podmioty należy jednoznacznie stwierdzić, że są to wyłącznie jednostki służb podległych bezpośrednio ministrowi właściwemu do spraw obrony narodowej oraz ministrowi właściwemu do spraw wewnętrznych. Stosowane przez te podmioty procedury, podległość służbowa, wykwalifikowana kadra i liczne szkolenia stanowią gwarancję zachowania najwyższych standardów bezpieczeństwa. Pomimo ogromnej sympatii dla Ochotniczych Straży Pożarnych oraz wdzięczności za ich wkład w bezpieczeństwo kraju, nie można nie dostrzegać różnicy pomiędzy funkcjonowaniem PSP a OSP, które członkowie muszą godzić swoje codzienne życie zawodowe z obowiązkami wynikającymi z członkostwa.

Ponadto należy wskazać, że OSP nie jest jedynym podmiotem eksploatującym statki przeznaczone do ratowania życia i mienia, który realizuje swoje zadania w znacznym stopniu na zasadach wolontariatu. Do takich podmiotów należą chociażby podmioty uprawnione do ratownictwa wodnego na podstawie ustawy z dnia 18 sierpnia 2011 r. o bezpieczeństwie osób przebywających na obszarach wodnych (Dz.U. z 2023 r. poz. 714). Tym samym uwzględnienie Ochotniczych Straży Pożarnych w art. 4 ustawy z dnia 21 grudnia 2000 r. o żegludze śródlądowej mogłoby skutkować naruszeniem zasady równości wobec prawa.

Odnosząc się do wskazywanych w petycji rozbieżności interpretacyjnych przepisów, a także przyjętej przez niektóre jednostki OSP praktyce polegającej na wykonywaniu zadań na statku OSP przez osoby posiadające patent sternika motorowodnego, w ocenie Ministerstwa Infrastruktury wynika w szczególności z konieczności zrozumienia kwestii podziału wód śródlądowych na śródlądowe drogi wodne i inne wody śródlądowe. Zgodnie z art. 19 ustawy z dnia 20 lipca 2017 r. – Prawo wodne (Dz.U. z 2024 r. poz. 1087) wody, z wyłączeniem morskich wód wewnętrznych i wód morza terytorialnego, są wodami śródlądowymi, natomiast zgodnie z art. 193 tejże ustawy wody śródlądowe służące potrzebom śródlądowego transportu wodnego i żegludowemu wykorzystaniu przez statki są śródlądowymi drogami wodnymi. Wykaz śródlądowych dróg wodnych został określony w rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 26 czerwca 2019 r. w sprawie śródlądowych dróg wodnych (Dz.U. z 2019 r. poz. 1208). Zgodnie z art. 1 ustawy z dnia 21 grudnia 2000 r. o żegludze śródlądowej ustawa reguluje sprawy, związane z uprawianiem żeglugi, w tym m.in. nakłada obowiązek rejestracji, posiadania dokumentu bezpieczeństwa, a także odpowiednich kwalifikacji przez członków załogi statku, na śródlądowych drogach wodnych, natomiast zgodnie z art. 1 ust. 3 tejże ustawy stosuje się ją również na innych wodach śródlądowych wyłącznie do określonych rodzajów statków, tj. statków służących do przewozów międzybrzegowych, przewozu osób lub ładunków, uprawiania sportu i rekreacji, połowu ryb, a także do wykonywania prac technicznych lub eksploatacji złóż kruszywa. Przedmiotowy katalog nie obejmuje statków, o których mowa w art. 5 ust. 1 pkt 1 lit. d, tj. statków przeznaczonych do ratowania życia lub mienia, czyli statków, które są wykorzystywane m.in. przez Ochotnicze Straże Pożarne.

Z powyższych przepisów jednoznacznie wynika, że statki OSP eksploatowane wyłącznie na śródlądowych drogach wodnych podlegają obowiązkom określonym w ustawie, w pozostałych zaś przypadkach, tj. w przypadku statków OSP eksploatowanych na innych wodach śródlądowych statki te nie podlegają obowiązkom określonym w ustawie. Należy przy tym podkreślić, że ilość wód śródlądowych, które klasyfikuje się jako śródlądowe drogi wodne jest niewielka w stosunku do ilości wód śródlądowych, dlatego też statki OSP eksploatowane na większości wód śródlądowych nie podlegają obowiązkom określonym w ustawie. Tak jest chociażby w przypadku statków OSP wykorzystywanych w reprezentowanym przez Państwa powiecie ██████████ na terenie którego nie przebiegają jakiegokolwiek śródlądowe drogi wodne. W tym kontekście należy również rozpatrywać fakt kierowania łodziami OSP przez osoby posiadające kwalifikacje przewidziane do uprawiania turystyki wodnej (patent sternika motorowodnego), zamiast kwalifikacji zawodowych w żegludze śródlądowej (np. patentu sternikowskiego). Skoro ustawa o żegludze śródlądowej nie wymaga od kierującego łodziami OSP na innych wodach śródlądowych posiadania jakichkolwiek kwalifikacji, to ich prowadzenie przez

osobę posiadającą kwalifikację do uprawiania turystyki wodnej nie stanowi naruszenia przepisów.

Odmienne natomiast wygląda sytuacja w przypadku uprawiania żeglugi na śródlądowych drogach wodnych. Ze względu na swoją specyfikę, w tym również w związku z natężeniem ruchu na takich akwenach, łodzie należące do OSP muszą spełniać wymagania określone w ustawie z dnia 21 grudnia 2000 r., także te dotyczące obowiązku posiadania zawodowych kwalifikacji w żegludze śródlądowej. Jak wskazano w przywoływanej przez Państwa odpowiedzi na interpelację, Ministerstwo Infrastruktury, dostrzegając problem potrzeby odbycia długiej praktyki pływania, w celu możliwości uzyskania dokumentu dopuszczającego do kierowania takimi statkami, ustawą z dnia 7 lipca 2023 r. o zmianie ustawy o żegludze śródlądowej oraz ustawy o czasie pracy na statkach żeglugi śródlądowej (Dz.U. 2023, poz. 1588), wprowadziło nowy dokument kwalifikacyjny, tj. patent żeglarski młodszego sternotorzysty żeglugi śródlądowej, do uzyskania którego niezbędne jest odbycie 90-dniowej praktyki pływania, a w przypadku osób posiadających uprawnienia do uprawiania turystyki wodnej na jachtach motorowych (np. patent sternika motorowodnego) 30-dniowej praktyki pływania oraz zdanie egzaminu. Kilukrotnie zmniejszenie wymaganego wymiaru praktyki pływania, względem dotychczasowych wymagań niezbędnych do uzyskania patentu sternotorzysty, stanowiło odpowiedź na potrzeby i oczekiwania m.in. wielu służb wykonujących na małych statkach żeglugi śródlądowej zadania o charakterze publicznym, w tym również Ochotnicze Straże Pożarne.

Mając na względzie powyższe, w ocenie Ministerstwa Infrastruktury, obecnie obowiązujące przepisy nie nakładają na Ochotnicze Straże Pożarne nadmiernej ilości obowiązków, a tym samym nie zachodzi potrzeba dalszej liberalizacji prawa w przedmiotowym zakresie. Niemniej, w ramach najbliższej nowelizacji ustawy z dnia 21 grudnia 2000 r. o żegludze śródlądowej, kwestia uprawiania żeglugi śródlądowej przez statki należące do Ochotniczych Straży Pożarnych zostanie poddana dogłębnej analizie, a od jej wyników zależą ewentualne zmiany o charakterze legislacyjnym, uwzględniając przy tym fakt, że nadrzędnym celem resortu jest przede wszystkim zapewnienie bezpieczeństwa żeglugi i osób w niej uczestniczących, w tym również Strażakom-Ochotnikom.

POUCZENIE

Zgodnie z art. 13 ust. 2 ustawy z dnia 11 lipca 2014 r. o petycjach, sposób załatwienia petycji nie może być przedmiotem skargi.

Dokument podpisany elektronicznie przez:

z up. Ministra

Monika Niemiec-Butryn

Zastępca Dyrektora

Departament Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej

