

r, dnia 29.11.2021 r.



Ministerstwo Infrastruktury

RPW/63698/2021 P

Data: 2021-12-02

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

W związku z Dyrektywą Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2017/2397 z dnia 12 grudnia 2017 r. w sprawie uznawania kwalifikacji zawodowych w Żegludze Śródlądowej oraz uchylająca dyrektywy Rady 91/672/EWG i 96/50/WE wnosimy wniosek – postulat z prośbą o uwzględnienie przy wdrażaniu powyższego aktu do polskiego systemu prawnego. Zapisy Dyrektywy co prawda mocno podkreślają ostrożność w przyjęciu i we wdrażaniu przepisów tego aktu m.in. na wstępie wskazuje *„pkt 10 państwa członkowskie powinny mieć możliwość niewprowadzania obowiązku posiadania unijnych świadectw kwalifikacji na krajowych śródlądowych drogach wodnych niepołączonych z żeglowną śródlądową drogą wodną innego państwa członkowskiego.”* *„pkt 16 w niektórych państwach członkowskich żegluga po śródlądowych drogach wodnych nie jest technicznie możliwa. Wymaganie od tych państw członkowskich, aby transportowały niniejszą dyrektywę byłoby dla nich nieproporcjonalnym obciążeniem administracyjnym.”*, to przyznać należy zapis jest nieczytelny a przede wszystkim nie uwzględniający realiów śródlądowych dróg wodnych w Polsce, które od strony formalnej widnieją jako śródlądowa droga z połączeniem z siecią żeglownych dróg wodnych innego państwa, faktyczne ich stan techniczny, głębokość tranzytowa, prześwity pod mostami nie tworzą żeglownych dróg wodnych, które by dawały możliwość „połączyć” się rejsami z siecią dróg wodnych innego państwa, bowiem warunki nawigacyjne, techniczne tych dróg nie odpowiadają wymaganym kryteriom techniczno-eksploatacyjnym statków.

Intencją Dyrektywy co wynika z jej treści jest „przyczynianie się do mobilności osób uczestniczących w eksploatacji jednostek pływających w całej Unii” tylko papierowe „połączenie” bez rzeczywistych możliwości gdzie żegluga „nie jest technicznie możliwa” nie powinno determinować obowiązywania Dyrektywy, byłoby wbrew zasadom racjonalnej gospodarki, poważnym obciążeniem dla pasażerskiej żeglugi śródlądowej w Polsce odbywającej wyłącznie rejsy sezonowe, lokalne.

Postulujemy zatem by w akcie wdrożeniowym dyrektywy do polskiego prawodawstwa znalazł się zapis właściwego rozumienia – definicji krajowych śródlądowych dróg wodnych **połączonych** z siecią dróg unijnych z koniecznym dla tego „połączenia” uwzględnienia kryterium **żeglowności** odpowiednich dla parametrów technicznych eksploatowanych statków, z pominięciem ewentualnie osób uprawiających żeglugę jednostkami o zanurzeniu 30-40 cm, wymaganych prześwitach pod mostami 2-3m. Mając na uwadze „połączenia” faktycznie nie istniejącego gdzie „żegluga nie jest technicznie możliwa” taki stan pomimo formalnych klasyfikacji nie może pociągać skutków prawnych, wyłączenie działania dyrektywy w polskim ustawodawstwie, w takich obszarach żeglugowych jest zasadne, byłoby to zgodne z zasadą realności prawa.

Z poważaniem