



Znak sprawy: DGWiŻS-1.0530.1.2022

### ZAWIADOMIENIE O SPOSOBIE ZAŁATWIENIA PETYCJI

w odpowiedzi na petycję z dnia 9 grudnia 2021 r. znak \_\_\_\_\_ w zakresie zmian w rozporządzeniu Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 20 listopada 2014 r. w sprawie kwalifikacji zawodowych i składu załóg statków żeglugi śródlądowej w zakresie składu załóg statków pasażerskich informuję, że Państwa petycja nie zostanie uwzględniona.

### UZASADNIENIE

W § 7 pkt 3 rozporządzenia Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 20 listopada 2014 r. w sprawie kwalifikacji zawodowych i składu załóg statków żeglugi śródlądowej (Dz. U. poz. 1686) określono minimalny skład załogi statków pasażerskich bez miejsc sypialnych. Skład ten w zależności od dopuszczalnej liczby pasażerów wynosi:

2 osoby – w przypadku statków o dopuszczalnej liczbie pasażerów do 75,

3 osoby – w przypadku statków o dopuszczalnej liczbie pasażerów od 76-250 oraz od 251 do 600,

5 osób – w przypadku statków o dopuszczalnej liczbie pasażerów powyżej 600,

- dla systemu eksploatacji A1, tj. najczęściej spotykanego systemu eksploatacji, oznaczającego żeglugę statku przez okres nieprzekraczający 14 godzin w ciągu doby, przy czym statek powinien zatrzymać się na nieprzerwany, co najmniej 8-godzinny postój.

Biorąc pod uwagę, że większość statków pasażerskich w Polsce dopuszczona jest do przewozu poniżej 250 osób, to skład załogi dla tych statków, po wprowadzeniu proponowanych przez Państwa rozwiązań, wynosiłby 2 zamiast 3 osób.

W ocenie Ministra Infrastruktury takie rozwiązanie stanowiłoby istotne obniżenie poziomu bezpieczeństwa na statkach pasażerskich, na których poziom ten powinien być najwyższy. Wbrew twierdzeniu wnoszącego petycję wzrost liczby członków załogi nie wynika wyłącznie z „potrzeby zdolności kontroli nad przewożonymi osobami”, chociaż oczywistym jest, że jest ona łatwiejsza i mniej angażująca w przypadku mniejszej ilości przewożonych osób. Co do zasady, większa ilość

dopuszczalnej liczby pasażerów, to większy statek – np. jego długość, wyporność, dodatkowy pokład, inne wyposażenie, w tym zbiorowe środki ratunkowe itp. To również większe odległości pomiędzy skrajnymi punktami statku, na których mogą przebywać pasażerowie, utrudniające ich stały nadzór. Ma to także znaczenie w trakcie operacji ślizowania oraz cumowania.

Najistotniejsza jest jednak kwestia zapewnienia bezpieczeństwa w przypadku wystąpienia sytuacji nadzwyczajnych. Minimalny skład załogi musi zostać tak określony, żeby bez względu na rodzaj takiej sytuacji – pożar, awaria, tonięcie statku, wypadnięcie człowieka za burtę, była możliwość podjęcia natychmiastowych, właściwych działań, włącznie z zapewnieniem zdolności do przeprowadzenia ewakuacji z wykorzystaniem zbiorowych środków ratunkowych. W ocenie Ministra Infrastruktury na takim rodzaju statku 2 osobowa załoga, w tym jeden kierownik statku, odpowiedzialny m.in. za manewrowanie jednostką, nie jest w stanie tego zapewnić.

Minister nie podziela również opinii wnoszącej petycję, co do istotnego zmniejszenia zagrożenia epidemiologicznego, jakie może wywołać zmniejszenie wymaganego składu załogi o jednego członka załogi. Załoga na statku pasażerskim stanowi mniejszą część osób znajdujących się na pokładzie statku i wyłącznie zmniejszenie dopuszczalnej liczby pasażerów, a nie załogi, może mieć realny wpływ na ograniczenie zagrożenia zarażeniem się wirusem. Ponadto należy wskazać, że okres epidemii ma charakter tymczasowy, zaś skład załogi, który określony jest w przedmiotowym rozporządzeniu ma charakter trwały tj, wiążący w całym okresie jego obowiązywania.

Mając na względzie powyższe Minister uznaje wprowadzenie wskazanych zmian za niezasadne.

#### POUCZENIE

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

Z upoważnienia Ministra

Dokument podpisany elektronicznie przez:

Monika Niemiec-Butryn

Dyrektor  
Departament Gospodarki Wodnej  
i Żeglugi Śródlądowej