



Warszawa, 22-05-2023 r.

RZECZNIK PRAW OBYWATELSKICH

VII.7032.4.2023.AMB

Pan
Marek Gróbarczyk
Sekretarz stanu
Pełnomocnik rządu ds. gospodarki wodą
oraz inwestycji w gospodarce morskiej i
wodnej
Ministerstwo Infrastruktury
ePUAP

Szanowny Panie Ministrze,

do Rzecznika Praw Obywatelskich wpłynęło pismo kapitana Żeglugi Świnoujskiej z uprawnieniami szypca I klasy, żegluga krajowej, który informuje o wątpliwościach środowiska kapitanów legitymujących się uprawnieniami takimi jak on, związanych z nowelizacją rozporządzenia Ministra Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej z dnia 23 kwietnia 2018 r. w sprawie wykszolenia i kwalifikacji członków załóg statków morskich (Dz. U. poz. 802 ze zm.; dalej też jako: rozporządzenie).

Wnioskodawca wskazuje, że w wyniku nowelizacji rozporządzenia Ministra Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej z dnia 23 kwietnia 2018 r. w sprawie wykszolenia i kwalifikacji członków załóg statków morskich, w § 2 pkt 22 ww. rozporządzenia zdefiniowano żeglugę krajową, jako podróże po morskich wodach wewnętrznych i morzu terytorialnym Rzeczypospolitej Polskiej. W poprzednim stanie prawnym żegluga ta była definiowana jako podróże po obszarach morskich Rzeczypospolitej Polskiej.

Jak podaje Wnioskodawca, konsekwencją wprowadzenia tej zmiany jest ograniczenie możliwości wykonywania pracy przez kapitanów Żeglugi Świnoujskiej z uprawnieniami szypra I klasy, żeglugi krajowej powyżej 12 mil morskich. Wnioskodawca zauważył, że w przyszłym roku w Świnoujściu ma być otwarty tunel i ma nastąpić restrukturyzacja zakładu pracy Żeglugi Świnoujskiej, w związku z tym wiele osób zaczęło szukać pracy w sektorze offshore. Niektórzy już od paru lat pracują dorywczo przy pomiarach morskich, jak i na jednostkach CTV. Dlatego, w ocenie Wnioskodawcy, obecna definicja żeglugi krajowej jest dla kapitanów Żeglugi Świnoujskiej z uprawnieniami szypra I klasy, żeglugi krajowej niekorzystna.

W wyniku nowelizacji rozporządzenia w sprawie wykszolenia i kwalifikacji członków załóg statków morskich, zmianie uległ także § 46 pkt 2 tego rozporządzenia. Obecnie stanowi on, że dyplom szypra I klasy żeglugi krajowej uprawnia do zajmowania stanowiska kapitana na statku o pojemności brutto poniżej 2000 w żegludze krajowej, w tym na statku pasażerskim o pojemności brutto poniżej 1500, pod warunkiem odbycia 3-miesięcznej dodatkowej praktyki pływania na statkach pasażerskich w charakterze dublera na stanowisku kapitana albo 6-miesięcznej praktyki pływania jako oficer wachtowy na statkach pasażerskich, na których oficer wachtowy pełni wachtę na mostku. Przed nowelizacją brak było ograniczeń do zajmowania stanowiska kapitana na statkach innych niż pasażerskie w żegludze krajowej. W wyniku nowelizacji dyplom szypra I klasy żeglugi krajowej uprawniać będzie do zajmowania stanowiska kapitana na statku o pojemności brutto poniżej 2000 w żegludze krajowej, co Wnioskodawca uznaje za istotne ograniczenie dotychczasowych uprawnień, tym bardziej, że dyplomy szypra I klasy żeglugi krajowej wydane na podstawie przepisów dotychczasowych, zachowają ważność tylko przez okres 5 lat od dnia wejścia w życie rozporządzenia nowelizującego.

Wnioskodawca zwrócił także uwagę na wątpliwości dotyczące wykładni § 40 pkt 2 rozporządzenia, zgodnie z którym do uzyskania dyplomu kapitana żeglugi przybrzeżnej wymagane jest ukończenie 20 roku życia, posiadanie świadectw przeszkoleń w zakresie wykorzystania radaru i ARPA na poziomie zarządzania, ochrony przeciwpożarowej stopnia wyższego, udzielania pierwszej pomocy medycznej oraz posiadanie dyplomu szypra I klasy żeglugi krajowej oraz 12-miesięcznej dodatkowej praktyki pływania na morskich statkach handlowych lub statkach szkolnych o pojemności brutto powyżej 200 na stanowisku kapitana i zdanie egzaminu na poziomie zarządzania w żegludze przybrzeżnej.

Wnioskodawca wskazuje, że zgodnie z interpretacją Przewodniczącego Centralnej Morskiej Komisji Egzaminacyjnej, promy pasażersko-samochodowe, na których pracują kapitanowie Żegluga Świnoujskiej z uprawnieniami szypca I klasy, żegluga krajowej, nie spełniają wymogu pracy na statkach handlowych lub szkolnych.

Wnioskodawca zaznaczył, że morskie statki, na których pracują, są przeznaczone i używane do przewozu ładunku i pasażerów, ale przez strukturę zakładu pracy i finansowanie z budżetu państwa, nie są przeznaczone lub używane do prowadzenia działalności gospodarczej. Z uwagi na to, Wnioskodawca postuluje dopisanie promów pasażersko-samochodowych do definicji morskiego statku handlowego w rozporządzeniu, tak żeby nie było żadnych wątpliwości przy uznawaniu praktyki pływania.

Mając na uwadze powyższe, działając na podstawie art. 13 ust. 1 pkt 2 ustawy z dnia 15 lipca 1987 r. o Rzeczniku Praw Obywatelskich (Dz. U. z 2020 r. poz. 627 ze zm.), zwracam się do Pana Ministra z uprzejmą prośbą o przedstawienie stanowiska w niniejszej sprawie.

Z poważaniem

Stanisław Trociuk

Zastępca Rzecznika Praw Obywatelskich

/-podpisano elektronicznie/