



MINISTER  
GOSPODARKI MORSKIEJ  
I ŻEGLUGI ŚRÓDLĄDOWEJ

(BM) WPR.054.7.25.2019.DB

KANCELARIA SENATU  
Kancelaria Ogólna

27. 09. 2019

nr RPW. 27264/2019 P zał. P  
S2. Bonczan  
(podpis)



03980200234070  
RPW/27760/2019 P  
2019-09-27

Warszawa, dnia 27 września 2019 r.

Pan  
Stanisław Karczewski  
Marszałek Senatu RP

Szanowny Panie Marszałku,

w odpowiedzi na oświadczenie złożone przez senatora Jana Hamerskiego podczas 84. posiedzenia Senatu RP w dniu 31 sierpnia 2019 roku dotyczące *splywu łodziami flisackimi*, niniejszym przedstawiam stosowne informacje.

Kwestię uprawiania żeglugi na wodach śródlądowych reguluje ustawa z dnia 21 grudnia 2000 r. o żegludze śródlądowej (Dz.U.2019.1568 z późn. zm.) oraz akty wykonawcze do tej ustawy. Głównym aktem wykonawczym stanowiącym podstawę do dokonanej w 2017 r. interpretacji przepisów przez Ministerstwo Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej jest rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 28 kwietnia 2003 r. w sprawie przepisów żeglugowych na śródlądowych drogach wodnych (Dz. U. poz. 2072). Rozporządzenie to stanowi wdrożenie, stosowanego w państwach członkowskich EKG ONZ „Europejskiego kodeksu żeglugi po śródlądowych drogach wodnych”.

Zgodnie z § 1.01 lit. g wyżej wspomnianego rozporządzenia łodzie flisackie należy zaliczyć do tzw. scalonych materiałów pływających. Rozporządzenie definiuje scalone materiały pływające jako konstrukcje przystosowane do pływania, niebędące statkiem lub obiektem pływającym. Są to w szczególności: tratwy, sprzężone łodzie flisackie, pontony, beczki. Natomiast zgodnie z § 1.21 przedmiotowych przepisów uprawianie żeglugi scalonych materiałów pływających i obiektów pływających wymaga zezwolenia na przewóz specjalny wydawanego przez dyrektora urzędu żeglugi śródlądowej.

Mając na względzie hierarchię aktów prawnych w Polsce należy jednoznacznie wskazać, na pierwszeństwo stosowania przepisów przedmiotowego rozporządzenia względem regulacji zawartych w przepisach prawa miejscowego wydanych przez Dyrektora Urzędu Żeglugi Śródlądowej w Krakowie. Tym samym wymóg uzyskiwania zezwolenia na przewóz specjalny nie może zostać zastąpiony uzgadnianiem regulaminu wewnętrznego Polskiego Stowarzyszenia Flisaków Pienińskich na rzece Dunajec.

Odnosząc się do poruszonej kwestii dotyczącej uciążliwości i tworzeniu bariery biurokratycznej w prowadzeniu działalności gospodarczej, wobec obowiązku corocznego uzyskiwania zezwolenia na przewóz specjalny, trudno się zgodzić z tym poglądem. Należy bowiem wskazać, że Dyrektor Urzędu Żeglugi Śródlądowej w Krakowie (obecnie Dyrektor Delegatury w Krakowie Urzędu Żeglugi Śródlądowej we Wrocławiu) wydawał jedno zezwolenie dla całego Stowarzyszenia, a nie indywidualnie dla każdej z 260 łodzi, o których mowa w pozwoleniu wodnoprawnym. Dodatkowo wydanie takiego zezwolenia, zajmuje nie więcej niż kilka dni, zaś jego koszt, obejmujący wyłącznie opłatę skarbową, wynosi 82 zł. Przy tym, w ocenie Departamentu Gospodarki Wodnej i Żeglugi Śródlądowej, okres ważności takiego zezwolenia, obejmujący cały sezon nawigacyjny, w żaden sposób nie utrudnia prowadzenia działalności, a jednocześnie daje możliwość dyrektorowi, określania warunków, zgodnych z obowiązującymi przepisami. Te zaś, w związku z ciągłością prac m.in. grup EKG ONZ, Komitetu CESNI i innych organizacji i podmiotów europejskich i międzynarodowych ulegają zmianom. Dlatego też określenie terminu ważności na zbyt długi okres stanowiłoby zagrożenie, że nie będzie ono zgodne z aktualnymi przepisami. Zaznaczyć należy, iż w tego rodzaju zezwoleniu, dyrektor UŻŚ powinien – po zbadaniu stanu faktycznego sprawy – zawrzeć wszystkie ograniczenia, warunki i wytyczne, które uznaje za zasadne dla zapewnienia bezpieczeństwa żeglugi oraz bezpieczeństwa przewożonych osób. Należy dodać, że brak przepisu w zezwoleniu wydanym w 2018 r. o ograniczeniu do przewozu maksymalnie 12 pasażerów i dodanie tego

przepisu w zezwoleniu wydanym w 2019 r. nie ma jakiegokolwiek znaczenia i nie stanowi zaostżenia wymogów, bowiem ograniczenie to wynika bezpośrednio z powszechnie obowiązujących aktów prawnych.

Podkreślenia również wymaga fakt, że Ministerstwo Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej jest w stałym kontakcie z Przedstawicielami Stowarzyszenia. W ramach odbytych spotkań przedmiotowy temat był omawiany i nie wskazywano problemów z obowiązkiem uzyskiwania zezwolenia. Faktem jest, że na spotkaniu, które miało miejsce w sierpniu 2019 r. Przedstawiciele Stowarzyszenia poruszali kwestię możliwości przewozu więcej niż 12 pasażerów tj. możliwości zabierania na pokład zamiast 1 osoby dorosłej, odpowiednio dwójki dzieci. Niemniej Departament Gospodarki Wodnej i Żeglugi Śródlądowej jednoznacznie wskazał, że przepisy nie dają takiej możliwości. Zgodnie z przepisami żeglugowymi, zarówno krajowymi jak i międzynarodowymi, przewóz więcej niż 12 pasażerów odbywać się może wyłącznie na statkach pasażerskich, które muszą spełniać szereg odmiennych wymogów, zarówno w zakresie technicznym jak również składu i kwalifikacji członków załogi. Nie ma też możliwości uzależniania maksymalnej liczby przewożonych osób od ich podziału na pasażerów dorosłych i dzieci. Takie unormowanie funkcjonuje nie tylko w zakresie żeglugi śródlądowej, ale znajduje swoje odzwierciedlenie w innych środkach transportu. Przykładowo, trudno sobie wyobrazić, żeby samochód osobowy, dopuszczony do przewozu 5 osób, mógł warunkowo przewozić 3 osoby dorosłe i 4 dzieci, w zamian za kolejne 2 osoby dorosłe. Przedstawiciele Stowarzyszenia przyjęli do wiadomości, że w tym zakresie nie ma możliwości wprowadzenia odstępstw, gdyż istnieją przepisy międzynarodowe, które Polska musiała wdrożyć.

W odniesieniu do ograniczeń osobowych należy wskazać, że pismo znak Wr-512.1.2019/KR zostało niewłaściwie zrozumiane. W przedmiotowym piśmie Dyrektor w żaden sposób nie przesądził, że na łodziach flisackich nie wolno przewozić osób niepełnoletnich. Jedynie wskazał, że ewentualne dopisanie w wydanym zezwoleniu, na wniosek Stowarzyszenia, że „*łodzie są przeznaczone do przewozu maksymalnie 12 osób dorosłych*” nie pozwoli na osiągnięcie zamierzonego przez Stowarzyszenie celu, a wręcz przeciwnie, może prawnie skutkować dodatkowym ograniczeniem tj. uniemożliwieniem przewozu osób małoletnich.

Nie ulega wątpliwości, że Polskie Stowarzyszenie Flisaków Pienińskich na rzece Dunajec jest organizacją cenną dla kraju, której działalność należy wspierać. Wsparcie to musi odbywać się w granicach prawa. Dlatego Ministerstwo Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej podjęło w 2017 r. stosowne kroki, mające na celu zapewnienie funkcjonowania spływu na Dunajcu zgodnie z obowiązującymi przepisami i z zachowaniem wymaganego poziomu bezpieczeństwa, a jednocześnie minimalizując ilość obowiązków ciążących na Stowarzyszeniu i jego członkach.

2 pociągów,

Z upoważnienia Ministra

Anna Moskwa  
Podsekretarz Stanu