

ZAGADNIENIA NA NARADĘ PRZEDNAWIGACYJNĄ:

1. DYREKTYWA TECHNICZNA
 - Komisje techniczne;
 - Dokumenty statkowe i procedury związane z ich wydawaniem;
 - Opłaty za działanie komisji technicznych.
2. DOKUMENTY ZAŁOGOWE
 - Procedury związane z wydawaniem patentów i świadectw;
 - Potwierdzanie praktyki pływania na statkach obcych bander.
3. PRZYSTĄPIENIE POLSKI DO CENTRALNEJ KOMISJI REŃSKIEJ
 - Uznawanie polskich patentów i świadectw;
 - Uznawanie polskich świadectw zdrowia;
 - Uzyskiwanie świadectw znajomości odcinka Renu;
 - Wyjaśnienie spraw związanych z uznawaniem polskich dokumentów statkowych i załogowych na innych drogach wodnych niż Ren.
4. ZAGADNIENIA ZWIĄZANE ZE STANEM TECHNICZNYM POLSKICH DRÓG WODNYCH
 - Miejsca postojowe dla statków w drodze;
 - Opłaty za korzystanie z dróg wodnych – podatek denny;
 - Odpowiedzialność administracji wodnej za niezawinione przestoje statków na drogach wodnych i utrudnienia w żegludze;
 - Uprawianie żeglugi w warunkach zimowych.
5. PRZYSTĄPIENIE I RATYFIKACJA KONWENCJI WAŻNYCH Z PUNKTU WIDZENIA POLSKICH ARMATORÓW ŚRÓDLĄDOWYCH
 - KONWENCJA STRASBURSKA CLNI o ograniczeniu odpowiedzialności cywilnej armatora za wyrządzone szkody
 - KONWENCJA BUDAPESZTAŃSKA / CMNI - prawo przewozowe dla żeglugi śródlądowej.
 - Konwencja AGN jako podstawa i sygnał dla państw UE, że Polska ma zamiar rozwijać drogi wodne i żeglugę śródlądową. Jest to ważne z punktu widzenia możliwości korzystania z funduszy pomocowych.
6. ZAGADNIENIA ZWIĄZANE Z OBROTEM PALIWEM ŻEGLUGOWYM
7. INNE ZAGADNIENIA ZGŁOSZONE W TRAKCIE DYSKUSJI PRZEZ ARMATORÓW LUB GOŚCI NARADY

Otwarcia Narady dokonał Pan Jerzy Hopfer, Wiceprezes ZPAŚ.

Powitanie Gości i słowo wstępne wygłosił Pan Zbigniew Garbień, Prezes ZPAŚ:

Narady wnoszą mały ferment, przypominają naszej administracji, że nasza żegluga jeszcze pływa, może więcej po zachodzie, ale jest. Problemy jakie nas dotyczą, powoli rozwiązujemy przy obopólnej chęci współpracy, są spięcia, ale przełamujemy te sprawy. Największym problemem jest zjawisko marginalizacji żeglugi śródlądowej. Ostatnie konsultacje zatrwożyły nas. W KPZK nie doczytaliśmy się nic, co dawałoby nadzieję na to, żebyśmy mogli rozbudowywać swoje firmy i wiązać z tą profesją przyszłość. Są przedstawiciele stoczni, którzy także wiązali z tym swoją przyszłość. Gdzie są koncepcje zrównoważonego rozwoju, które propaguje świat? Nikt nie bierze tego pod uwagę. Wszyscy są zafascynowani ekologami, którzy sądzą, że w Polsce najważniejsza jest dzika przyroda, a człowiek się nie liczy. Popełniono wiele

Protokół z Narady Przednawigacyjnej „Polska Żegluga Śródlądowa 2011”
Szczecin, 4 marca 2011r.

błędów w zagospodarowaniu kraju, ale bez racjonalnego rozwoju gospodarczego nie jesteśmy w stanie funkcjonować.

Boli nas bardzo, że w centralnych urzędach – nie mówię o naszym resorcie – przeważają głosy wypaczone przez ekologię. Miałem okazję być na konferencji dotyczącej KPZK w Zielonej Górze i przysłuchiwałem się wystąpieniom. Nie sądziłem, że sprawa gospodarki wodnej będzie miała tak duży oddźwięk w społeczeństwie. Wszyscy zauważyli, że w grubym opracowaniu marginalizuje się sprawy gospodarki wodnej i zaniedbań, które narosły od 80r. Cieszy nas, że na apel do konsultacji KPZK Ministerstwa Rozwoju Regionalnego odezwały się głosy z całej Polski.

Z problemami bieżącymi sobie poradzimy, ale w planach naszych władz musi być jasno powiedziane, że zrównoważony transport to autostrady, ale i drogi wodne po których możemy pływać, uprawiać najbardziej ekologiczny i najtańszy transport. To musi być w planach strategicznych, bez tego się cofniemy. Wokół Europa rozbudowuje gospodarkę wodną, na zachodzie, na południu, Mam folder rozwoju dróg wodnych na wschodzie i jestem zszokowany tamtejszym rozwojem dróg wodnych. Nie chciałbym zdominować tym tematem, ale jest okazja bo jest nowy plan KPZK.

Jeszcze raz witam serdecznie, życzę miłych obrad i proszę zabierać głos w dyskusji i mówić śmiało, bo jest to potrzebne.

Jerzy Hopper: Jesteśmy pod wrażeniem KPZK, bo to będzie baza. Z jednej strony wypada mówić o transporcie trimodalnym, ale w następnym zdaniu mówi się, że ci co będą chcieli coś zrobić na wodzie, będą mieli konflikty z ekologami. Jestem pod wrażeniem ostatniej konferencji w Senacie, której wydźwięk jest optymistyczny. Nie była zdominowana przez ekologów, którzy poruszają się prymitywnym torem. Ale zaczyna to mijać, środowiska naukowe zaczynają mówić innym głosem. Nie ma większych zwolenników ekologii od ludzi, którzy pracują na wodzie. Opinie o KPZK to pierwszy wyraźny głos środowiska.

Mamy 10 lecie Związkowych konferencji nawigacyjnych. Od początku biorę w nich udział, kiedyś przyjeżdżałem jako reprezentant innych instytucji. Jest to najważniejsze zgromadzenie naszego środowiska w roku. Chciałbym pogratulować naszym kolegom, którzy stworzyli ZPAŚ oraz wpadli na pomysł tworzenia tych narad.

Owocem tego spotkania będzie kilka wniosków wysłanych do władz.

W ubiegłym roku dyrektywa techniczna była niewiadomą, teraz możemy zobaczyć jak to funkcjonuje.

Zostałem poproszony przez Panią A. Wypych- Namiotko o przeproszenie za nieobecność, prosiła by przekazała pozdrowienia, życzyła owocnych obrad. Wieją nowe wiatry, szykuje się zmiana ustawy o FŻŚ, o tym będziemy mówić. Została powołana nowa Rada ds. Promocji. Zostałem poproszony o przewodnictwo, był w Szczecinie Pan Andrzej Gdula, który przedstawił dane, co ministerstwo szykuje w zmianie. Chcielibyśmy stworzyć mały fundusz wsparcia dla MŚP. Proces legislacyjny trwałby 2-3 lata, będziemy tego pilnować, chcemy doprowadzić by była nowelizacja, bo to podstawa. Skończył się program stare za nowe, chcemy przebudować fundusz, by ten kto złomuje statek i chce unowocześnić statek, dostał tyle by w 50% pieniądze odzyskać. Chcielibyśmy, by nasze stocznie budowały statki dla nas.

Protokół z Narady Przednawigacyjnej „Polska Żegluga Śródlądowa 2011”
Szczecin, 4 marca 2011r.

Pozalaćwaliśmy pewne sprawy. Teraz będziemy nękać tych, którzy zajmują się drogami wodnymi. Mamy do przebiccia się przez pewną mentalność. Mamy na myśli ekologię i właściwą rolę systemu transportowego kraju. Natura trafiła na swoją główną granicę wydolności. Na przykład w Gorzowie wysoka woda była przez 222 dni w ostatnim roku.

Porządek: chcielibyśmy przejść do zagadnień. Mają je Państwo w materiałach na naradę.

Przystąpienie do CKR. To doniosły akt. Dotychczas próbowaliśmy interpretować pozytywnie umowy bilateralne, to był najlepszy pomysł – przystąpienie – bo to załatwia sprawę w całej zjednoczonej Europie. Prosilibyśmy jeszcze pana Reinera Pohla o zabranie głosu w spr. uznania polskich dokumentów.

Stan techniczny Dróg Wodnych. Można zastanawiać się czy będzie lepiej czy gorzej.

Później poprosimy Pana Hebla by przedstawił konwencje. W CKR pracuje się nad innymi aktami, konwencje – polscy armatorzy są wyjęci z tego - Polska podpisała, ale nie ratyfikowała ich i możemy być ścigani.

Będę prosił przewodniczącego CKE o głos, szkolnictwa technikum w Koźlu, problem kadr – zaczyna brakować ludzi do pracy w żegludze, znane są programy Edinna, Platina.

Chciałbym żeby porozmawiać o dyrektywie technicznej.

Poproszony o zabranie głosu został **Pan Krzysztof Blaszkiewicz z Ministerstwa Infrastruktury:**

Po raz 5 piąty uczestniczy w naradzie. Postara się odpowiedzieć na pytania. Są z nami dyrektorzy UŻŚ ,przy których działają Komisje Techniczne, na pewno chętnie odpowiedzą na szczegółowe pytania. Wprowadziliśmy dyrektywę, powołaliśmy 3 komisje techniczne, które przeprowadzają inspekcje dla wspólnotowych świadectw. Na razie jest pozytywny odbiór. Chciałbym oddać głos Panu Wosiowi, z racji przeprowadzenia największej liczby przeglądów.

Pan Krzysztof Woś – Dyrektor Urzędu Żegluga Śródlądowej w Szczecinie:

W UŻŚ powstała w lipcu ub. roku Komisja Techniczna. Od tego czasu przeprowadzono na 70 wniosków - 51 inspekcji. Działamy mniej niż rok, przy wszystkich ograniczeniach udało się powołać komisję, mamy stronę internetową, tam są najbardziej istotne informacje, akty prawne zw. z inspekcjami, są do pobrania wnioski, zakresy przeglądów, pomiarów. Jesteśmy na początku drogi, uczymy się i z pokorą przyjmujemy uwagi, na bieżąco staramy się je uwzględnić. Patrząc na inne instytucje, które mają doświadczenie, wiemy że to potrwa. Z naszej strony staramy się zrobić wszystko by zaspokoić zapotrzebowania.

Jerzy Hopfer: Mamy niedosyt czy niesmak z wprowadzeniem przepisów dotyczących dyrektywy technicznej. ZPAŚ konsultował projekty rozporządzeń i zupełnie inne stawki za usługi konsultowaliśmy. W rozporządzeniu ukazały się dużo większe stawki. Poczuliśmy się dotknięci. Byliśmy po konsultacjach . PRS też został dopuszczony do przeglądów. Może ktoś chciałby coś z PRS powiedzieć.

Jerzy Wyrzykowski Polski Rejestr Statków:

Jak wygląda sytuacja po wprowadzeniu dyrektywy i ustawy? Dyrektywa mocuje państwo. Żeby wydać dokument trzeba mieć wiedzę czy statek odpowiada wymaganiom dyrektywy. Komisja ma stwierdzić czy stan techniczny statku odpowiada wymaganiom dyrektywy. Stwierdzenie zgodności z dyrektywą jest żmudne. Dyrektywa przewiduje, że Komisja może na podst. dokumentu wydanego przez uznaną instytucję odstąpić od całości przeglądu. Rząd zaaplikował do Komisji Europejskiej o uznanie PRS. Przechodziliśmy audyty i 2 marca miało odbyć się posiedzenie Komitetu technicznego, na którym miało podjąć się decyzję o pozytywnym uznaniu PRS. Ale inf. jeszcze nie mamy. Uznanie PRS jest pewne.

Krzysztof Woś:

Uzupełnienie. Jeżeli PRS zyska zgodę KE do przeprowadzenia inspekcji, tak będzie. Ale armator zawsze musi zgłosić się do UŻŚ z wnioskiem, może przynieść zaświadczenie od PRS ale to Urząd będzie rozpatrywał wniosek. Nie będzie problemów, ale organem będzie dyrektor UŻŚ.

Krzysztof Błaszkiwicz:

Opłaty. Proces legislacyjny jest złożony, składa się z konsultacji społecznych i międzyresortowych. Podczas konsultacji intencją ministerstwa było, by stawki były najmniejsze i konkurencyjne. Finalnie nie udało się tego zrealizować, był sprzeciw Ministerstwa Finansów, opłaty za poszczególne czynności musiały pokrywać koszty funkcjonowania komisji technicznych. Na ostatnim etapie tak zostało to zapisane.

Zbigniew Fabiańczyk. Armator:

Odnosnie Komisji Technicznych i PRS. Jestem najstarszym armatorem, zacząłem pływać 20 lat temu, i jubileusz narady jest także moim udziałem. Z tej racji pozwolę sobie powiedzieć kilka ostrych słów. Byliśmy w kleszczach PRS, który narzucił nam staroświecczyzną, klasy, potwierdzenia itd. Teraz mamy europejskie Komisje Techniczne, które robią dobrą robotę. Robią to samo co w Europie. Mam duży lęk, czy nie zostanie manipulowane, czy PRS nie wtrąci się między w. a zakąską. Jestem nękany przez PRS. Co się dzieje aktualnie ze statkiem? Teraz mamy 1 rejestr UŻŚ. Klasa statku jest nieogładana na zachodzie. W moim rozumieniu PRS jest partnerem, kiedy ja będę chciał się poradzić co zrobić na statku, ale nie jestem niewolnikiem. Nie można mnie pytać o rejestr PRS. Mam rejestr polskiej instytucji. W zw. z tym trzeba dopracować się nowej formuły. Cieszę się, że nie ma tej tonacji co w ubiegłych latach. Żebyśmy nie popełnili błędu, że jesteśmy opodatkowani w PRS i UŻŚ.

Jerzy Hopfer: Prosimy, by instytucje przyjmowały nasze głosy jako vox populi, głos ludu. Nie chcemy nikogo obrazić.

Jerzy Wyrzykowski:

Organami są wyłącznie UŻŚ. Jakikolwiek wnioski wpływają do organów państwa, ale PRS jest instytucją ekspercką i papiery jej mogą zostać uznane. Komisja Inspekcyjna może w części lub w całości odstąpić od przeglądów.

Klasyfikacja jest rzeczą całkowicie dobrowolną. Proces sprawdzania zgodności z dyrektywą - my się zajmujemy tym już 75 lat. Trudno nam wyobrazić sobie, że zgłasza się statek nieznanymi i w

Protokół z Narady Przednawigacyjnej „Polska Żegluga Śródlądowa 2011”
Szczecin, 4 marca 2011r.

krótkim czasie mamy stwierdzić czy statek jest zgodny z dyrektywą. Jeżeli Komisja Inspekcyjna stwierdzi, że na podst. swojej oceny statek jest zgodny z dyrektywą, może to zrobić. PRS pomaga armatorowi jeśli on tego chce.

Jerzy Dec. Armator: Instytucja klasyfikacyjna jest potrzebna, bo nie każdy jest biegły w przepisach, które często się zmieniają.

Jerzy Hopper: Nie chce by delegacja bardzo liczna PRS myślała, że chcemy zrobić zadymę. Zmienił się charakter PRS. Życzę jak najlepiej, by był dopuszczony do procedury. Jest to spółka, która może ustalać ceny konkurencyjne wobec państwowych, które są nie do ruszenia. Jest jeszcze jeden aspekt. Doszły sygnały o nieporozumieniach na styku administracja morska a statki posiadające świadectwa wspólnotowe. Jest uprzejma prośba, by nie posługiwać się dyrektywą jak mieczem. Czy Panowie chcieliby coś powiedzieć?

Adam Białowas – Urząd Morski w Szczecinie:

Pojawił się statek niemieckiej żeglugi śródlądowej. Chodziło o dyrektywę. Miał w papierach, że jest dopuszczony do żeglugi na Renie. Były wymienione wody niemieckie i holenderskie. Jeżeli wg dok. reńskich dopuszczony jest na te wody, to dot. to tylko tych wód, a nie polskich. Zwróciłem się do inspektora Szałasnego, który powiedział, że te dokumenty wystarczą, jeżeli kierujący będzie polskojęzyczny. Nasz VTS porozumiewa się w jęz. pol. i ang. Statek został dopuszczony i jednostka została puszczona. Będziemy konsultować się z kol. z żeglugi śródlądowej.

Jerzy Hopper: Liczymy właśnie na dobrą współpracę i zrozumienie. Czy ten rozdział możemy uznać za zakończony? Nie widzę zgłoszeń.

Więc dokumenty załogowe. Napływają uwagi odnośnie dokumentów. UŻŚ przypisany jest do miejsca zamieszkania pracownika. Trzeba tu przyjechać, złożyć wniosek, odebrać itd. a ludzie na stałe pracują w Europie, a sprawy trzeba załatwiać. Chcielibyśmy, żeby była dobra praktyka, by dokumenty wysyłać pocztą za potwierdzeniem odbioru, załatwiać to korespondencyjnie.

Pan Mariusz Przybylski – Dyrektor UŻŚ w Kędz. – Koźlu:

Po dokumenty może się też zgłosić Armator. 90 % naszych klientów pływa po zachodzie, wysyłaliśmy dokumenty pocztą np. do Niemiec i były zwroty. Apeluję by umówić się na konkretny dzień, godzinę wtedy w ciągu 15 minut dokumenty będą wydane.

Tadeusz Prokop. Armator:

Temat związany z patentami kapitańskimi. Obecnie wydawane są patenty na wycinek. Problem jest z uzyskiwaniem rozszerzenia patentu. Przykład: egzamin przed Komisją Terenową w Warszawie został zdany, brakuje ostatecznego wpisu do patentu. Stało to w próżni. Trwa to już 2 lata. Czy Komisja terenowa mogłaby to przekazać? Po egzaminie protokół powinien trafić do komicji centralnej.

Jacek Trojanowski. Centralna Komisja Egzaminacyjna:

Dla uproszczenia form, ułatwienia pracy i życia armatorom CKE doszła do wniosku, że słusznym rozwiązaniem przy podniesieniu kwalifikacji byłoby oddanie w kompetencje danego terenu rejonu ,na którym występuje problem. Ta osoba zdała egzamin na kapitana B, brakowało mu

uzupełnienia 1 odcinka. Oddaliśmy to w kompetencje TKE. To nie CKE nie TKE to UŻŚ wydaje dokumenty i uznaje lub nie. Nie zbywam kompetencji na dyrektora, ale to on wydaje dokument. Kapitanem już jest, a chce uzyskać papiery na dodatkową drogę wodną.

Jerzy Słomiński Dyrektor UŻŚ w Bydgoszczy:

UŻŚ powinien pełnić rolę służebną. Kwalifikacje co do dokumentów kapitańskich, nie ma wątpliwości za wyjątkiem uznawania pewnych akwenów. Niestety przepis stanowi, by zainteresowany złożył podpis osobiście na wniosku. Co do wydawania: albo siedziba armatora bądź miejsce zamieszkania. Nie ma problemu by otrzymać książeczkę w danym urzędzie, ale musi być pismo od armatora, że dany człowiek u niego pracuje.

Jerzy Hopfer: Dochodzą sygnały, że te drobne rzeczy komplikują życie. Jazda 600 km by coś załatwić. Pytanie: o zapisy potwierdzenia wypływania u Armatorów obcych.

Punkt kolejny: Przystąpienie Polski do Centralnej Komisji Reńskiej. Porozumienia mają państwo w materiałach na naradę. Mam pytanie czy świadectwa zdrowia muszą być według wzoru reńskiego czy naszego? Czy będziemy wprowadzali to co jest na Renie, że patent będzie tak długo ważny jak ważne jest świadectwo zdrowia.?To pytanie z naszej strony, jeżeli mają państwo pytania proszę zadawać.

Krzysztof Błaszkiwicz:

Współpraca z CKR. Sfinalizowaliśmy dwa zagadnienia. Porozumienia w sprawie uznawania żeglarskiej książeczki pracy i kierownika statku. Te umowy są na stronach internetowych UŻŚ. Generalnie od 1 lipca 2011r. będzie wzajemne uznawanie. Potwierdzanie wypływania będzie na rozmowach na wiosnę na grupie roboczej polsko - niemieckiej. Temat świadectwa zdrowia jest znany, będzie potrzebna współpraca z Ministerstwem Zdrowia, będziemy starali się rozwiązać to jak najbardziej pozytywnie dla Armatorów. Patenty okresowe czy będą wymieniane? (pytanie J. Hopfer) Najbliższe posiedzenie w marcu, podejmę rozmowę.

Reiner Pohl. WSD OST MAGDEBURG:

Mogę się przyłączyć do tego co pan prezes powiedział, nie wygłaszam mów, chciałbym podziękować wszystkim kolegom, którzy doprowadzili do wzajemnego uznawania kwalifikacji, jest to z zadowoleniem przyjmowane przez Centralną Komisję Reńską. Chętniej zarówno jako dyrekcja wschód będziemy państwa wspierać przy dalszych krokach dla zrównania kwalifikacji. Od lat wiemy jakie punkty stanowią największy problem, np. badania zdrowotne, gdzie mamy np.; różne badania wzroku. Myślę, że nie ma sensu wchodzić w szczegóły. Ważne by w rozmowach na poziomie roboczym, bilateralnym rozwiązać te problemy. Muszę jednak prosić państwa o zrozumienie, że również z naszej strony musimy patrzeć na wymogi naszych przepisów ustawowych. Kolejny element to jakie są wymogi CKR. I ponadto jakie mamy wymogi prawa europejskiego, ponieważ w wielu kwestiach istnieją postanowienia prawa europejskiego. Np. książeczka żegluga europejskiej komisji narodów zjednoczonych i tam kwalifikacje są podobnie skwalifikowane jak w CKR. To jest ta trudność, którą mamy przy zbliżaniu kwalifikacji, harmonizacji przepisów, w każdym kraju prawo ma inne źródło. Ale myślę, że nie ma innej drogi w drodze do europejskiej harmonizacji, państwo po swojej stronie, my po swojej. Myślę, że jest to droga, na której trzeba życzyć dobrych owoców, osiągnięć. A ze swojej strony oferujemy wsparcie.

Jerzy Hopper: Dziękujemy i wiemy, że możemy liczyć na pana współpracę i zrozumienie. Pokonywaliśmy trudne problemy. Koledzy się pytają, co z odcinkowymi patentami na Łabie. Czy jest jakaś szansa czy nie ma?

Reiner Pohl:

Jest bardzo mało odcinków na niemieckich drogach Wodnych, gdzie wymagamy dodatkowych kwalifikacji. To 6 odcinków. Oprócz tego jeszcze kilka odcinków na Renie. Przy tej kwalifikacji nie trzeba wiedzieć ile jest śluz na drodze, są to odcinki, w których tor wodny zmienia się w związku ze skrzyżowaniami i trzeba znać sytuacje regionalną, lokalną, np. jak na wspólnym odcinku na Widuchowej. Staramy się weryfikować na bieżąco, na ile potrzebne są te dodatkowe kwalifikacje np. skróciliśmy o 20 km na Zale, również na Dolnej Haveli jesteśmy na etapie skracania tego odcinka o 50 km. Ale znajomość danego miejsca i wód jest wymagana. Myślę, że na ile można sobie pozwolić na wniosek, jak ktoś ma np. uprawnienia na Wisłę czy Odrę, czy powinno to dawać uprawnienia na Łabę? Powoduje to dążenie odwrotne, gdzie armatorzy żeglugi śródlądowej mogliby powiedzieć, jeżeli mam uprawnienia na Ren i Łabę to dlaczego nie na Odrę? Myślę, że najlepiej, by ta dyskusja była prowadzona przez fachowe organy.

Jerzy Hopper: Zadaje sobie to samo pytanie dlaczego nie? Zostawimy to polsko - niemieckiej grupie roboczej. Czy są pytania odnośnie przystąpienia do CKR? Poproszę wobec tego o głos Pana Trojanowskiego z CKE.

Jacek Trojanowski:

Jak co roku sprawozdanie z działalności CKE daje obraz skali potrzeb kadrowych. Co roku występują te same problemy. Liczbowo: Przed CKE w 2010 na patent kl A zdało 11 osób, pat kap B zdało egz. 25 osób. Z zakresu dodatkowej wiedzy do kierowania statkiem pasażerskim 14 osób, patent mechanika 2 osoby, szypra 1, świadectwa ADN 38 osób, obserwatora radarowego 53 os. Nowa forma potwierdzania uprawnień dla kap. B dla poszerzenia kwalifikacji do kapt A – 6 os. Ta statystyka, wciąż mało chętnych do zdawania, mało kandydatów, a zapotrzebowanie jest nawet nie tylko w naszym kraju. Pytają mnie czy są rezerwy kadrowe? Nie ma.

Pan Janusz Delewicz – Zespół Szkół Żeglugi Śródlądowej w Kędz. - Koźlu.

Jesteśmy szkołą nowoczesną. Co roku mamy 80 marynarzy, ale młodzież się nie garnie. Mamy nowoczesną pracownię, statek szkoleniowy Sucharski, Mln. zł kosztowała modernizacja, statek ma wymienione poszycie, systemy nawigacyjne, radary, wymienione łazienki. Zlikwidowano Technikum Wrocławskie, przejście naszej szkoły pod samorząd powiatowy traktuje nas jak zwykłą szkołę. Lepsze jest Liceum Ogólnokształcące, bo 3 klasy kosztują tu tyle, ile u nas 1 klasa. A szkoła jest powiatowa i mamy problemy, niemniej jednak mamy się zdrowo. Państwo nam w tym pomagacie, znamy się z praktyk zawodowych. Zajęcie się młodym człowiekiem i przygotowanie go do zawodu jest trudne, trzeba mu poświęcić czas, okazać serdeczność ale i egzekwować to, czego się nauczyło. Prowadzimy także szkolenia STCV nasi uczniowie mają też praktyki na statkach morskich mimo tego, że jesteśmy 500 km od morza. Oczekujemy pomocy od państwa, mówcie o tym, że istnieje taka szkoła, wysyłajcie tu swoje dzieci. Na pewno młody człowiek, który skończy szkołę może pływać. Kiedyś zlikwidowano szkoły zawodowe, nasze technikum daje Maturę, absolwenci mogą iść na studia.

Zbigniew Fabiańczyk:

Z uporem maniaka od lat niesłyszany podnoszę ten sam problem. O marnotrawstwie ludzi. Pozwolę zwrócić uwagę, że absolwent szkoły nie ma kwalifikacji. Ja go nie mogę zatrudnić. On musi 3 miesiące pracować i dopiero może u mnie pracować. Będzie musiał zdać egzamin starszego marynarza. Absolwent Szkoły Żegluga nie ma uprawnień na UKF. Lobby szkoli na UKF tydzień, kiedy umiejętność posiada się w ciągu godziny. Lobby egzaminacyjne nie chce się zmienić. To powinien już umieć absolwent szkoły. Tak samo posługiwanie się radarem. Szkoda lat nauki. A lobby funduje nam kurs tygodniowy, trudny prawie dla konstruktorów radarów. Obsługa radaru jest do osiągnięcia w ciągu 1 dnia. Bardzo proszę o przedstawienie z czym idziemy do CKR. Czy dalej marynarz będzie równy szcrotce pokładowej niemieckiej, czy to się zmieniło?

Jerzy Hopfer: Nas nauczyło życie, że będziesz manewrował statkiem i 2 razy tego samego nie wykonasz. Zgadzam się, że absolwent Technikum żegluga śródlądowej mógłby już być bosmanem, mógłby być radar, UKF. Szkolenie to duży problem, który rozpatruje się w skali Europy.

Andrzej Montwiłł. Akademia Morska w Szczecinie:

Brak kadr w żegludze śródlądowej jest stanem normalnym tak jak w żegludze morskiej. Armatorzy będą musieli zmienić podejście. PŻM funduje stypendia i płaci za praktyki, by ściągnąć pracowników. Proszę nie liczyć ze szkoły wypuszczają gotowych pracowników.

Marcin Lubieniecki. Rada ds. Promocji:

Jestem absolwentem TŻŚ, jestem stoczniovcem, armatorem, członkiem ZPAŚ, odbyłem kilka praktyk. Sprawy dokumentowe dla menadżera są istotne, ale z punktu widzenia historycznego są drugorzędne. To co powiedział przedmówca jest istotne, element świadomości funkcjonowania tej branży. Kiedyś próbowaliśmy odwrócić bieg, gdy władze zlikwidowały szkoły zawodowe. Argumenty o kosztach padały. Statystyczny wykwit politologów, marketingu, zarządzania, ale żeby dostać pożądaną specjalizację już uruchomiono stymulacje, by młodzież uczyła się tego, co jest potrzebne. We Wrocławiu zadałem pytanie: według jakich kryteriów organizują szkolnictwo? Odp. - baza z urzędów pracy- nie było zainteresowania na ślusarza w 700 tys. mieście - Wrocławiu. Dziwne. Tu zostało zlikwidowane kształcenie zawodowe. Tłumaczyłem prezydentowi, że różne są perspektywy młodych ludzi, ambicje zawodowe. Musimy chodzić po ziemi. Czy marynarz musi być po studiach? Trzeba namawiać młodych ludzi. Władza uległa, utworzyliśmy klasę stoczniową i klasę pływającą na bazie liceum. Szczątkowe ilości dzieci się zgłosiły. Ułomność naszych poczynań w tym zakresie upatruje w tym, że wysocy przedstawiciele kreujący politykę edukacyjną nie są przekonani o istnieniu tych branż. Przerwano ciągłość i źródła dopływu tych osób do szkół. Jako członek Rady widzimy potrzebę poszerzonej promocji, a nie tylko złomowania czy kredytów. Kłopoty prawne ułożą się. Spotkanie coroczne jest istotnym forum, ale ważne jest by została deklaracja woli. Zróbmy hierarchię priorytetów, namawiałbym do pragmatyzmu.

Aleksander Diakowski. Stocznia Damen:

Na temat szkolenia. Nie łudźmy się, szkolnictwo stare nie wróci, państwo nie będzie się nami przejmowało, my, by mieć pracowników musimy mieć kontakty w szkole. Trzeba to zorganizować samemu. Będziemy szczęśliwi jak zostanie nam 15% uczniów z praktyki.

Krzysztof Woś:

Zwracam się do Prezesa z PRS. Doceniam waszą współpracę, korzystam z wiedzy i doświadczenia. Zawsze statek przebudowany będzie pod nadzorem instytucji klasyfikacyjnej. W tej chwili PRS może wykonywać czynności inspekcyjne, jak uzyska z KE zgodę będzie mógł wykonywać wszystkie przeglądy.

Przemysław Daca. Ministerstwo Infrastruktury:

Zajmuje się Funduszem Żeglugi Śródlądowej oraz programami strategicznymi. Pan Hopfer mówił o zmianach w FZŚ. Przymierzamy się do nowelizacji FZŚ. Pierwszym krokiem było zlecenie ekspertyzy Pani Elżbiecie Załodze, która była przewodniczącą Rady ds. – od dziś znajduje się na stronie MI. To nasz wkład do dyskusji nt. nowelizacji ustawy. W przyszłym tygodniu zbiera się Rada. Po raz kolejny apeluje o zgłaszanie konkretnych rozwiązań i oczekiwań do FZŚ. Chcielibyśmy je dostać na piśmie, zostaną poddane analizie i mamy nadzieję, że środki dzięki temu będą skutecznie wykorzystywane. Podpisujemy umowę na 3,5 mln z NFOŚ. W ubiegłym roku na 3,5 mln. wykorzystaliśmy 2,8 mln.

Dariusz Kamiński. Przedstawiciel Banku Gospodarstwa Krajowego:

Największym problemem przy kredytach są trudne warunki do spełnienia, tego nie rozwiążemy. Staramy się zrobić ułatwienia ale to nie w tym roku. FZŚ powołany został w 2002r. w celu ułatwienia życia armatorom: wypłaty za złomowanie jednostek i kredyty preferencyjne. Ułatwieniem jest 0,4 stopy refinansowej NBP. Formalnie zaczął działać w 2005r. Staram się brać udział w naradach i w Radzie ds. Promocji. Wykorzystanie środków przez 6 lat pełnego funkcjonowania: 30 kredytów na 33,5 mln., zełomowano 60 sztuk za 2,3 mln. Od armatorów wpłynęły składki na 3,5 mln. Składki są częścią środków w funduszu, reszta to dotacja ze skarbu państwa i NFOŚ.

Tadeusz Prokop:

Jestem zainteresowany funduszem. A wygląda, że nie mogę skorzystać, bo prowadzę żeglugę pasażerską. Otrzymałem informacje, że będzie to w tym roku załatwione. Pół roku, kiedy prowadzi się żeglugę musi wystarczyć na cały rok. Fundusz powinien pomóc w tym temacie. Wygląda na to, że żegluga pasażerska jest 5 kołem, a przecież służy ludziom. Mam statek, który chce dostosować do warunków, prowadzę rejsy szkoleniowe i nie mogę skorzystać z funduszu by to zrobić.

Przemysław Daca:

Rzeczywiście w tej chwili nie ma pomocy z FZŚ dla armatorów pasażerskich. Do banku zgłosił się ostatnio armator, motywował to prawnie, że przewozi bagaże podróżnych, chciałem pomóc ale interpretacja dep. prawnego jaskrawo przeanalizowała, że tego zrobić się nie da. To jest sposób na zmianę FZŚ w tym kierunku. Zapis dotyczący działalności 5 letniej i składek, co do

zasadności funkcjonowania funduszu KE zasygnalizowała, że jest to niezgodne z zasadą konkurencji.

Jerzy Hopper: drogi wodne. Ale najpierw Konwencje:

Andrzej Hebel. Kancelaria ubezpieczeń gospodarczych:

Harmonizacja prawa śródlądowego w Europie trwa 40 lat. Polska została zaproszona wielokrotnie do udziału w tej harmonizacji poprzez ratyfikacje ważnych konwencji. Z żeglugą śródlądową jest tak, że kopiuje ona to, co wymyśliło morze. Konwencje morskie typu reguły haskie, odp. cywilna armatora, przewozy materiałów niebezpiecznych, o awarii wspólnej to te grupy konwencji morskiej które zostały skopiowane na grunt żeglugi śródlądowej. Konwencje morskie - wszystkie międzynarodowe - zostały ratyfikowane przez Polskę. Trwało to rok-dwa. W większości za czasów powojennych. Natomiast kiedy świat żeglugi śródlądowej chciał zainteresować rząd polski ratyfikacją podstawowych konwencji żeglugi śródlądowej opór był niesamowity. Jeżeli chodzi o prawo przewozowe, chodzi o to by zarabiać. Bez zagranicy Polska żegluga śródlądowa by upadła. Nie wiemy na jakich zasadach przewozimy. Polskie prawo przewozowe funkcjonuje w ramach przewozów kolejowych i drogowych, przy czym, prawo drogowe wchodzi w CML, która przez Polskę była ratyfikowana przez kilka miesięcy. Pierwsze sygnały środowiska armatorskiego o ratyfikacje Konwencji Budapesztańskiej to jest 2002r. były seminaria, spotkania, pisma, w tej chwili dzięki ZPAŚ, z czego się cieszą są pewne sygnały, że w najbliższych 2 latach Polska przystąpi do ratyfikacji 2 ważnych konwencji Budapesztańskiej (prawo przewozowe) dostosowane do specyfiki żeglugi. Cieszą się że jest zrozumienie w Warszawie i dzięki prośbom ZPAŚ od 4 lat temat dojrzewa bardziej. Prawo przewozowe jest ważne, bo bez niego polskie barki są gorzej traktowane niż inne barki. Jesteśmy pozbawieni dodatkowych wynagrodzeń za lody, przeszkody nawigacyjne itd. to prawo jest zw. z rozliczeniem tzw. awarii wspólnej, te przepisy u nas w ogóle nie funkcjonują. Druga konwencja tzw. strasburska o ograniczeniu odp. cywilnej barki i jej armatora. Znowu kraje, które są za tą konwencją mają prawo ograniczyć swą odpowiedzialność. Natomiast barki, których kraj nie podpisał tej konwencji nie ma takiego prawa. Można dyskutować ale to wymaga świadomości co barka może spowodować. Nie było groźnych wypadków na polskich barkach. Najwyższa kwota teoretycznie i tak nie przekracza limitu, ale jeśli przejdziemy na grunt statystyk europejskich to są przykłady, że barki 600 tonowe potrafią wyrządzić szkody sięgające 10 mln EURO. Roszczeniem jest kwota 200 tys EURO. Ta konwencja strasburska prowadzi system obliczenia i ustanowienia funduszu ograniczenia odpowiedzialności za wypadek śródlądowy dla barki mniej więcej 700 ton i silnika 600 kw to jest kwota ok. 700 tys EURO. Czyli np. barka niemiecka ma wypadek poważny na wodach niemieckich, wyrządzi straty 2 mln EURO może ustanowić taki fundusz i może odpowiadać do kwoty 700 tys EURO, natomiast analogiczny przypadek statku polskiego już praktycznie takiego prawa skorzystania z takiego funduszu nie ma. Czyli odpowiada do 2 mln EURO. Ostatni wypadek statku Waldhof na Renie wszystko zburzył. Kwoty szkód w konsekwencji wypadku tego chemikaliowca przekroczyły wszystkie wyliczenia. Mówi się o kwocie 20-70 mln EURO strat w konsekwencji wypadku i przestoju na Renie przez 5 tygodni. Są sytuacje, których nikt nie przewidział. Ten wypadek udowadnia, że konwencja strasburska ma się nijak do rzeczywistości. Statek Waldhof może ustanowić fundusz mniej więcej na poziomie 5-6 mln EURO. A same roszczenia barek, które nie mogły pływać na Renie ok. 400 barek, po 1,5 tys. dziennie razy 40 dni, same koszty ratowania statku przekraczają 6 mln EURO, a nie doszło do katastrofy ekologicznej. Będzie przez to dyskusja na nowo. Limity wynikające z tej konwencji zostaną podwyższone na wzór konwencji morskiej. Waldhof

Protokół z Narady Przednawigacyjnej „Polska Żegluga Śródlądowa 2011”
Szczecin, 4 marca 2011r.

wykazał, że to samo co na morzu, może stać się na śródlądziu. Będą na pewno nowe reżimy ubezpieczeniowe. Mogą być sytuacje sprawdzania polis przez banki w związku z wypadkami. Stąd wynika ważność tych konwencji. Mówi się, że na razie wszyscy muszą ochłoniąć po Waldhofie i prawdopodobnie dyskusja zacznie się na nowo. Proces harmonizacji prawnej na pewno będzie trwał, prawo będzie doskonalone i będą nowe rygory również w zakresie asekuracji. Myślę, że w tym roku będą nowe rygory w tym zakresie. To tyle, żeby państwo zrozumieli o co chodzi w ratyfikacji. Obyśmy nigdy nie musieli z tego korzystać, ale dobrze żeby było zabezpieczenie.

Jerzy Hopper: Jest jeszcze trzecia konwencja AGN o sieci europejskich dróg wodnych. Jest odpychana jako ta, która będzie kosztowała nas duże pieniądze. Wchodzimy na grunt infrastruktury dróg wodnych.

4 rozdział programu: miejsca postojowe dla statków w drodze. Od 3 lat się tym zajmujemy, pisaliśmy o tym do KZGW. Każdy statek ma prawo do zatrzymania się w bezpiecznym miejscu z pewną infrastrukturą. Trzeba gdzieś odpady zostawić, nie można tego gromadzić, czy do wody wyrzucać. Celem nadrzędnym wg CKR jest dekarbonizacja napędów żeglugowych do 2050r. na to kładzie się duży nacisk. W Polsce z tym się nie zetknęliśmy ale na zachodzie zaczyna to być standard. To główne kierunki. Miejsca postojowe dla statków w drodze to podstawa infrastruktury. Z konwencji, o których była mowa wynika również- możliwość dochodzenia odszkodowań za niezawinione przestoje. Np. po powodzi zamknięta żegluga. Jeżeli od nas wymaga się kultury wykorzystania dróg wodnych chcemy godziwych warunków. Trzeba stworzyć warunki, wtedy będzie można zawierać kontrakty. Teraz nie wiadomo czy coś się nagle nie zmieni. Chcemy równowagi. Drogi wodne należą do państwa. Podatek denny, borykamy się z tym problemem. KZGW ma opinie, że się należy (podatek od cienia rzucanego przez statek na dno) ze strony prawników Ministerstwa Infrastruktury wynika, że to jest nielegalne. Został pat. Tego nie zostawimy. Uprawianie żeglugi w warunkach zimowych. Pojawiają się przypadki, że zima zaskakuje. Statki znajdują się w drodze. Przychodzą zjawiska lodowe, w ciągu kilku dni lepa śniegowa zamarza i co zrobić? Administracja robi najprostsza rzecz: wysyła komunikat: zamyka drogę wodną. Powstaje problem: kto ma zapłacić za lodołamanie? Nasi armatorzy zgłaszają, że w piątek po południu nie było z kim w RZGW rozmawiać, więc zadzwonił do armatora lodołamaczy i musiał za lodołamanie zapłacić. Chcemy aby pewne obowiązki administracji co do dróg wodnych były spełnione. W Niemczech prowadzi się lodołamanie by zgromadzić statki na zimowisko, u nas do końca tego nie widać.

Łukasz Kolanda RZGW Szczecin:

Szanowni Państwo. Posuszono szereg ważnych rzeczy, z mojego szczebla nie mogę państwu pomóc w stopniu w jakim sobie życzyście, nie mam żadnego pełnomocnictwa do udzielania innych zdań niż innych te, które były głoszone przez KZGW. RZGW podlega pod KZGW i on ustala budżety dla RZGW polityka odgórna ma odzwierciedlenie w realizacji zadań.

Miejsca postojowe. Stanowisko Pana Mrówczyńskiego, którzy wypowiadali się w tym duchu, to jest to sprawa pozwoleń wodno prawnych, wolnego rynku, niewiele możemy zrobić ze względu na słabe środki, na 2012 r. mamy 104 tys. zł. Dodatkowe środki zjadane są przez lodołamanie powodują, że borykamy się z tym, by zapłacić za energie elektryczną dla biura. Na modernizację Odry granicznej - nie mamy możliwości wykonywania tych działań. Można by tworzyć miejsca postojowe. Odnośnie opłat. Prawo wodne wyraźnie ustala stawki. Realizujemy zapisy prawa

Protokół z Narady Przednawigacyjnej „Polska Żegluga Śródlądowa 2011”
Szczecin, 4 marca 2011r.

wodnego. Staramy się elastycznie do tego podchodzić. Opłaty przerzucane są na właściciela nabrzeża. Odpowiedzialność za niezawinione postoje. To polityka administracji państwa, jeżeli będzie to prawnie trzeba się będzie do tego stosować. Zjawiska lodowe – nie mamy wpływu na ten fakt. W Gozdowicach w ciągu roku 280 dni było z przekroczonym stanem alarmowym w 2010r. to więcej niż w Gorzowie. To podaje z czym się zмага administracja wodna, nie można wystawiać oznakowania nawigacyjnego. Ponosimy za to odpowiedzialność. Dopóty będzie taka sytuacja, że pływać nie można, że po co oznakowanie, odnoszę wrażenie, że posądza się nas o zamykanie żeglugi, tak nie jest. Administracja nie jest decydującym, kiedy żegluga może być uprawiana kiedy nie. To wynika z aktów prawnych i uzgodnień międzypaństwowych. Zamknięcie drogi wodnej występuje gdy nie da się już utrzymać oznakowania a nawigacyjnego. Do ostatniej chwili utrzymujemy drogi wodne i armatorzy otrzymują w ostatniej chwili informacje o zamknięciu. Dzisiaj szlak żeglowny został otwarty. Pracownicy pracowali 2 dni po godzinach, by otworzyć szlak.

Jerzy Hopper: Został wywołany jeszcze jeden temat. WWŻ. – następuje automatyczne zamknięcie żeglugi po ogłoszeniu. Tym będziemy się zajmować jako Związek. Zainteresujemy tym KZGW.

Tadeusz Prokop:

Praktycznie temat WWŻ wyszedł u mnie w 2010r. zaczęło to dokuczać w Sandomierzu. Warunki brzegowe na odcinku są podobne, a w jednym miejscu WWŻ jest 4,40 a w innym 4,80. Eliminowało mnie z żeglugi przez cały sezon 4,20. W ubiegłym roku dokuczyło mi to, zwróciłem się do UŻŚ w Krakowie, jest dobry klimat, zajęli się tą sprawą. Sprawy techniczne. Chce zwrócić uwagę na Wisłę. Praktycznie jesteśmy zaściankiem. Nie ma programu dot. regulacji i funkcjonowania Wisły. Tworzy się naturę i żegluga w końcu ustanie. Będzie to ciek wody opadowej, ścieku i ptaków. Wisła będzie zatkana. W tamtym roku powódzie pokazały, że Wisła powinna być unormowana, nie można zostawić rzeki dzikiej. 40 lat temu po tygodniowych opadach było to co teraz po 3 dniach. Przesiąkają wały itd. i mamy straty bo nie ma żadnej gospodarki, by stopniowo tworzyć dobrą infrastrukturę na Wiśle, poldery, udrożnienie rzeki. To ukłon do Ministerstwa Infrastruktury. W kularach usłyszałem że ma być reorganizacja administracji wodnej. Jest to zły pomysł, jeżeli się to rozłoży 7 RZGW na 16 województw nie się już nie zrobi. Te organy tworzą zlewnie i uważam, że powinien być ze strony ZPAŚ sprzeciw, by przekazać administrację do wojewodów.

Jerzy Hopper: Chodzi o specustawę przeciwpowodziową. Projekt przygotowany przez MSWiA. W środku jest że z dniem ... 2011 likwiduje się KZGW i RZGW tworzy się inne struktury, likwiduje się zarządy melioracji. Ta administracja resortu środowiska ma być podzielona na 16 województw. Nie sądzę, by ustawa przeszła bo jest sprzeczna z ramową dyrektywą wodną.

Czesław Błocki. Armator:

Oдноśnie dróg wodnych – Wisły. Utrudnia nam administracja wodna uprawianie jakiegokolwiek żeglugi. Fałszywe komunikaty RZGW, zamykanie (komunikat z października, zatrzymanie zrzutu wody we Włocławku) gdyby zrzuty były w nocy można by pływać. Zamykanie Wisły mostami pontonowymi bez komunikatów, przegradzanie. Oдноśnie UŻŚ w Warszawie, czym podyktowana jest wysokość statków? W przepisach jest 4,50. A przepustowość jest 6 metrów. Przepisy utrudniają, nie ma wody, a do tego to nie odpowiada rzeczywistości. Jakakolwiek żegluga na Wiśle jest nieopłacalna.

Bogdan Maślanka Dyrektor UŻŚ w Warszawie:

Przepustowość pod mostami. 4,60 w Modlinie wg RZGW przy najwyższej wż. Obiecuję, że to sprawdzimy i wprowadzimy korektę.

Przemysław Daca:

Chciałem powiedzieć, że w zakresie zadań mam kontakty z armatorami. Proszę o kontakt i takie sprawy możemy załatwić. Sprawy nie znam, nie słyszałem, a jesteście po to by pomóc.

Czesław Błocki: RZGW rządzi jak chce. Narzuca opłaty, zamyka żeglugę.

Jerzy Hopfer: prawo i jego interpretacja są różne. Trzeba je interpretować pozytywnie. Kończymy zagadnienia zw. z drogami wodnymi. Ostatnie zagadnienie bardzo ważne dla armatorów. Są paliwa bezakcyzowe dla celów żeglugowych. Są złe doświadczenia z Urzędami Celnymi. Jako nieliczne z urzędów wyznają zasadę, że wszyscy są przestępcami i trzeba ich złapać. Armatorzy są ukarani. To co miało być instrumentem wsparcia okazało się karą.

Tadeusz Wolski. Armator:

Jestem kapitanem, armatorem. We współpracy z Urzędem Celnym to zabawa w kota i myszkę. Mamy paliwa żeglugowe, które miały pomóc firmom. Całe zło kiedy firma ledwo żyje, ma niewielki dochód. W żegludze w całej Europie zwalnia się paliwa żeglugowe z akcyzy. Dyrektywa z 2003r. Zwalnia się od podatku dla prawidłowego i prostego stosowania zwonień... Ustawodawca stworzył trudne warunki, które nie zapewniają szczelności. Urzędy Celne koncentrują się na pułapce. Miałem nieszczęście zachorować, posłałem księgową, która zarejestrowała firmę, która uwierzyła urzędnicze, że nie trzeba prowadzić ewidencji. Założyliśmy ewidencje, ale była za późno założona. Skupili się na podatku dochodowym, vacie. W efekcie naliczyli mi 40 tys. zaległości podatkowych za akcyzę. Ustawa jest buble. 2/3 ustawy było poprawiane. Skoro nie miałem ewidencji to nie spełniałem warunków i zostałem ukarany. Kto z was Armatorów korzysta z procedury zawieszenia akcyzy? Na drodze pośredników zawiesza się akcyzę, płaci ostatni kto nalewa paliwo. Zwolnienie paliwa żeglugowego z akcyzy staje się pozorne. Bez względu na spełnienie warunków można zarzucić że jest się poza procedurą. W Unii Europejskiej są 2 sposoby czy paliwo żeglugowe jest używane właściwie: to barwienie i znaczenie chemiczne. To wystarczy. W rejonie Szczecina jest nas kilkunastu. W innych UC były informacje jak się zarejestrować itd. wzór jak prowadzić ewidencje. W Szczecinie dezinformowano, że nie trzeba, a potem kontrole. Pozostają 2 możliwości: tankować poza Polska albo zmienić banderę. To co się w Polsce robi to dyskryminacja armatorów. Polski armator w Polsce musi mieć ewidencje, kupując na zachodzie nie trzeba, Niemcy u nas też nie muszą ewidencjonować.

Jerzy Hopfer: Czy jest jeszcze coś co Państwa nurtuje poza programem?

Jerzy Dec. Armator:

Chodzi o statki żeglugi śródlądowej na wodach morskich. Były niedoprecyzowania. Administracja Morska nie wiedziała jak ma interpretować czy statki Żeglugi Śródlądowej są uprawnione do uprawiania żeglugi czy nie. Byłem dotknięty tymi czynnościami. Że na podst. patentu A mogę płynąć do Koźła, a nie po morzu. Dotyczy to mniejszych portów. Chodzi o to, by z ministerstwa poszła informacja, by statki żel. mogły pływać na podst. patentów, kwalifikacji itd.

Protokół z Narady Przednawigacyjnej „Polska Żegluga Śródlądowa 2011”
Szczecin, 4 marca 2011r.

dotatkowo administracja morska nie wie jak je traktować, wymaga byśmy posiadali dokumenty zgodne z konwencją STCV, a one nas nie dotyczą. Przy kontroli dowiedziałem się, że dobrze że mnie zatrzymano, sprawa się wyjaśni. Byłem zatrzymany na 10 dni, a dni żeglownych nad morzem jest 50. Chodzi o to, by nie było tych przypadków. Jeżeli ja dzwonię do ministerstwa, że jest taka sprawa chciałbym czuć wsparcie by ta sprawa została załatwiona, by nie było strat finansowych. Administracja morska przez to że nie była poinformowała, egzekwowała przepisy i zarządzenia, które na mocy dyrektywy z 2009 r. do rej. 2 i 1 nie miały już zastosowania. Chodzi o to że UŻŚ wiedzą na jakich zasadach żegluga śródlądowa jest uprawiana, ale w UM to nie działa. Pomijam fakt przepisów, kiedy można zatrzymać statek.

Zenon Kozłowski. Urząd Morski Szczecin:

Kilka inf. ogólnych. Funkcjonariusze UM egzekwują to co wynika z przepisów. Jeśli są wątpliwości, to jest to wyjaśnianie o czym dzisiaj mówił Kapitan Białowas. Jeżeli chodzi o wprowadzenie przepisów, organem jest Dyrektor UM i można tylko tu interweniować. Interwencje dot. funkcjonowania pracowników - właściwym organem jest Dyrektor UM. Co do przepisów - są wydawane i są zgodne z dyr. Unijnymi – nie przypominam sobie by były niezgodności – są zgodne z konwencjami. Jeżeli pojawiła się sprawa zw. z zatrzymaniem statku to każdy dyr. ma obowiązek 1 raz w tyg. zajmować się takimi sprawami. Brak mapy to także powód do zatrzymania statku. Podstawą jest mapa papierowa.

Piotr Dwojacki. Fundacja i Uczelnia im. E. Kwiatkowskiego:

Reprezentuję Fundację im. E. Kwiatkowskiego. Jak słyszymy rozsypuje się system administracji wodnej. Trwa projekt Ministerstwa Infrastruktury dot. rewitalizacji dróg wodnych, przywrócenia parametrów, wszystkich proszę o kontakt w sprawie uwag, Ministerstwo Infrastruktury to ministerstwo dróg i mostów, prawdopodobnie nie zauważy że istnieje żegluga śródlądowa. Liczę na to, że środowisko się przebiję. Zachęcam do zaglądania na forum strony żegluga śródlądowa wczoraj, dziś, jutro.

Zenon Kozłowski:

Chyba tak źle nie jest. W Szczecinie rusza program rewitalizacji dróg Wodnych dla małych portów. W ciągu 3 lat będą odtworzone drogi do Kamienia, Gryfina, Nowego Warpna. I namawiam do pływania do małych portów.

Krzysztof Woś:

Chciałem zaprosić na konferencję Inland Shipping 30.06-1 lipca na Akademii Morskiej. W tej chwili to już 5 raz. Będzie to także okazja do uczczenia 50 lecia administracji żegluga śródlądowej.

Jerzy Hopfer: chciałbym podziękować za przyjazd, za czas, za głosy. Dziękuję, życzę szczęśliwego powrotu do domu i zapraszam za rok.

Protokołowała Magda Stróżewska/ZPAŚ