Oświadczenie złożone
przez senator Jolantę Piotrowską
na 61. posiedzeniu Senatu
w dniu 25 czerwca 2026 r.

Oświadczenie skierowane do ministra infrastruktury Dariusza Klimczaka

Szanowny Panie Ministrze!

Moje oświadczenie dotyczy problemu zgłaszanego przez środowisko marynarzy, w szczególności przez osoby zatrudnione na jednostkach pływających pod banderami innych państw Unii Europejskiej, w zakresie praktyki stosowanej przez urzędy żeglugi śródlądowej podczas weryfikacji wpisów dotyczących przebiegu żeglugi, niezbędnych do uzyskiwania i przedłużania kwalifikacji zawodowych.

Do mojego biura senatorskiego wpłynęła korespondencja od kapitana żeglugi śródlądowej, który wskazuje na istotny problem związany z wymaganiem przez niektóre urzędy żeglugi śródlądowej przedłożenia oryginałów dzienników pokładowych w celu potwierdzenia odbytych dni żeglugi. Jak wynika z przedstawionej dokumentacji, kilka lat temu Ministerstwo Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej potwierdziło, że zgodnie z §8 ust. 4 rozporządzenia z dnia 8 maja 2002 r. w sprawie żeglarskiej książeczki pracy członka załogi statku żeglugi śródlądowej dyrektor urzędu żeglugi śródlądowej ma prawo żądać przedłożenia dzienników pokładowych, ich wyciągów lub innych dokumentów. Jednocześnie wskazano, że przepisy nie określają jednego, wyłącznego dokumentu służącego do weryfikacji praktyki pływania, a stosowana praktyka może różnić się pomiędzy poszczególnymi urzędami.

W ocenie osób wykonujących zawód marynarza obecna sytuacja prowadzi do niejednolitego stosowania prawa oraz do powstawania barier administracyjnych utrudniających rozwój zawodowy. Podnoszone są argumenty, że dziennik pokładowy jest dokumentem urzędowym statku, który zgodnie z obowiązującymi regulacjami powinien znajdować się na jednostce. W praktyce oznacza to, że wielu marynarzy nie ma możliwości przedłożenia jego oryginału, zwłaszcza gdy pracują na statkach eksploatowanych poza granicami Polski.

Wnioskodawca zwraca również uwagę na to, że w wielu państwach europejskich za wystarczające uznawane są poświadczone kopie dokumentów lub wyciągi potwierdzone przez kapitana statku albo armatora. Tymczasem część polskich urzędów wymaga przedłożenia oryginałów dzienników pokładowych, co w praktyce może uniemożliwiać lub znacząco utrudniać potwierdzenie praktyki zawodowej.

Szczególne wątpliwości budzi fakt, że przyznaje się dyrektorom urzędów żeglugi śródlądowej znaczną swobodę w zakresie wyboru dokumentów niezbędnych do przeprowadzenia weryfikacji. W efekcie osoby znajdujące się w identycznej sytuacji faktycznej mogą spotkać się z odmiennymi wymaganiami w zależności od właściwości danego urzędu.

Mając na uwadze przedstawione przez wnioskodawcę argumenty, zwracam się do pana ministra z uprzejmą prośbą o udzielenie odpowiedzi na następujące pytania.

1. Czy prowadzone są analizy dotyczące rozbieżności w praktyce stosowanej przez poszczególne urzędy żeglugi śródlądowej przy weryfikacji wpisów dotyczących przebiegu żeglugi?

2. Czy Ministerstwo Infrastruktury planuje opracowanie jednolitych wytycznych dla urzędów żeglugi śródlądowej, określających dokumenty, które powinny być uznawane za wystarczające do potwierdzenia praktyki pływania?

3. Czy poświadczone przez kapitana statku lub armatora kopie dzienników pokładowych oraz ich wyciągi mogą być uznawane za dokumenty równoważne oryginałom w postępowaniach dotyczących potwierdzania dni żeglugi?

4. Jakie rozwiązania funkcjonują w innych państwach członkowskich Unii Europejskiej w zakresie dokumentowania praktyki zawodowej marynarzy oraz czy jest możliwe wdrożenie podobnych rozwiązań w Polsce?

Będę wdzięczna za zajęcie stanowiska w przedstawionej sprawie, która dotyczy grupy osób wykonujących zawód marynarza i ma bezpośredni wpływ na ich możliwości podnoszenia kwalifikacji zawodowych oraz funkcjonowania na europejskim rynku pracy.

Z poważaniem
Jolanta Piotrowska