

WNIOSKI

w zakresie żeglugi śródlądowej



1. **Polska bezwzględnie powinna przystąpić do porozumienia AGN** (European Agreement on Main Inland Waterways of International Importance) oraz do zapewnienia wskazanym w porozumieniu drogą wodnym należytych parametrów.
2. **Sprawy zarządu dróg wodnych i ich infrastruktury należy bezwzględnie wyłączyć z gestii Ministerstwa Środowiska.** Polityka MŚ leży w rażącej sprzeczności z zasadami zrównoważonego rozwoju, zaś ministerstwo i podległe mu jednostki uporczywie uchylają się od wykonywania obowiązków w zakresie utrzymywania dróg wodnych.
3. **W związku ze stanem dróg wodnych należy zaniechać pobierania opłat za korzystanie ze śródlądowych dróg wodnych oraz śluz i pochylni. Należy w tym celu wprowadzić odpowiednie poprawki w ustawie Prawo wodne.** Nieporozumieniem jest stanowienie i pobieranie opłat z tyt. użytkowania dróg długotrwale nieczynnych bądź nie spełniających minimalnych standardów, jak również opłat z tyt. obiektów nie spełniających podstawowych standardów obsługi (np. w zakresie dostaw mediów czy zapewnienia łączności).
4. **Należy wydłużyć – do okresu wyraźnie dłuższego niż 5 lat – czas dzierżawy od RZGW terenów i obiektów nadwodnych wykorzystywanych dla celów śródlądowej żeglugi towarowej i turystycznej,** m.in. w celu otworzenia możliwości korzystania ze środków potencjalnie dostępnych w programach UE.
5. **Ujednolicenia wymagają przepisy i procedury stanowione przez Urzędy Żeglugi Śródlądowej.** Celem powinno być zapewnienie swobodnego przemieszczania się jednostek między odcinkami rzek leżącymi w gestii różnych UŻŚ – przy minimalizacji procedur dokumentacyjnych i uciążliwości biurokratycznych.
6. **Archaiczne i czasochłonne kursy obsługi UKF wymagane przez Państwową Agencję Radiokomunikacji powinny zostać zaniechane** i zastąpione instruktażem. Urządzenia UKF są zdecydowanie prostsze w obsłudze od telefonów komórkowych, zaś ich obsługa nie wymaga parudniowego cyklu kształcenia.
7. **Polityka portów morskich powinna uwzględniać potrzebę rozszerzenia współpracy z przedsiębiorstwami żeglugi śródlądowej.** Postulat ten należy uwzględnić zarówno w ustanawianiu opłat portowych, jak i w podatku tonażowym i procedurach będących w gestii Urzędów Morskich. Wykluczone powinno być narzucanie odpłatnych usług nie uzasadnionych potrzebami nawigacyjnymi.
8. **Zrefinansowane powinny zostać straty i nakłady finansowe poniesione przez przedsiębiorstwa** (porty, przedsiębiorstwa żeglugowe oraz przedsiębiorstwa eksploatujące dno rzek) w związku ze skutkami powodzi i innymi rezultatami niewypełnienia przez Ministerstwo Środowiska obowiązków w zakresie utrzymania dróg. Zrefinansowane powinny zostać m.in. nakłady ponoszone przez przedsiębiorców za wykonywanie usług udrażniania rzek w zastępstwie MŚ. Należy rozważyć wystąpienie z wnioskiem o przeprowadzenie przez NIK kontroli działania MŚ jako zarządcy dróg wodnych oraz wystąpienie przez przedsiębiorstwa żeglugi śródlądowej z pozwem zbiorowym przeciwko MŚ.

9. **Należy wesprzeć inicjatywę Krajowej Izby Gospodarczej w sprawie powołania Polskiego Klastra Żeglugi Śródlądowej.** Klaster powinien działać wg formuły szerokiego partnerstwa sfery biznesu, naukowo-badawczej, organizacji społecznych i administracji publicznej. Klaster powinien uzupełniać i wspierać działania Związku Polskich Armatorów Śródlądowych oraz biznesowe, społeczne i samorządowe inicjatywy na rzecz udrożnienia rzek i rozwoju infrastruktury dróg wodnych. Klaster powinien działać we współpracy z morskimi i międzynarodowymi inicjatywami klastrowymi.
10. **Środowiska związane z żeglugą i gospodarką wodną wesprą projekt realizowany przez Ministerstwo Infrastruktury w ramach Trzeciego Projektu Utrzymania i Rehabilitacji Dróg** (pożyczka Banku Światowego) w szczególności w zakresie wieloletniego przywrócenia parametrów eksploatacyjnych na śródlądowych drogach wodnych w Polsce.
11. **Należy przygotować społeczny projekt Polityki Wodnej Polski 2030** uwzględniający zasady zrównoważonego rozwoju, w tym kwestie gospodarczego wykorzystania rzek. Projekt zostanie przedłożony Radzie Ministrów RP i przedstawiony do społecznej konsultacji jeszcze w 2010 roku. Należy również **przygotować ustawę o drogach wodnych**, uwzględniającą nowe zasady zarządzania i finansowania przedsięwzięć w dziedzinie infrastruktury i żeglugi śródlądowej.
12. **W perspektywie finansowania 2014-2020**, w tym w przyszłym Programie Operacyjnym „Infrastruktura i Środowisko” **powinny zostać przewidziane nakłady na gospodarkę wodną, w tym infrastrukturę dróg wodnych, przedsięwzięcia logistyczne i energetyczne.** W zakresie dróg wodnych nakłady powinny uwzględniać kwotę 2 mld EURO rocznie.

Niniejszy materiał zamieszczony został również na stronie na stronie Zjazdu: <http://zjazdmorski.blogspot.com> oraz na stronie <http://kwiatkowski.edu.pl>

Sporządzono: Gdynia, 11 października 2010

WNIOSKI

w zakresie żeglugi śródlądowej



1. **Polska bezwzględnie powinna przystąpić do porozumienia AGN** (European Agreement on Main Inland Waterways of International Importance) oraz do zapewnienia wskazanym w porozumieniu drogą wodnym należytych parametrów.
2. **Sprawy zarządu dróg wodnych i ich infrastruktury należy bezwzględnie wyłączyć z gestii Ministerstwa Środowiska.** Polityka MŚ leży w rażącej sprzeczności z zasadami zrównoważonego rozwoju, zaś ministerstwo i podległe mu jednostki uporczywie uchylają się od wykonywania obowiązków w zakresie utrzymywania dróg wodnych.
3. **W związku ze stanem dróg wodnych należy zaniechać pobierania opłat za korzystanie ze śródlądowych dróg wodnych oraz śluz i pochylni. Należy w tym celu wprowadzić odpowiednie poprawki w ustawie Prawo wodne.** Nieporozumieniem jest stanowienie i pobieranie opłat z tyt. użytkowania dróg długotrwale nieczynnych bądź nie spełniających minimalnych standardów, jak również opłat z tyt. obiektów nie spełniających podstawowych standardów obsługi (np. w zakresie dostaw mediów czy zapewnienia łączności).
4. **Należy wydłużyć – do okresu wyraźnie dłuższego niż 5 lat – czas dzierżawy od RZGW terenów i obiektów nadwodnych wykorzystywanych dla celów śródlądowej żeglugi towarowej i turystycznej,** m.in. w celu otworzenia możliwości korzystania ze środków potencjalnie dostępnych w programach UE.
5. **Ujednolicenia wymagają przepisy i procedury stanowione przez Urzędy Żeglugi Śródlądowej.** Celem powinno być zapewnienie swobodnego przemieszczania się jednostek między odcinkami rzek leżącymi w gestii różnych UŻŚ – przy minimalizacji procedur dokumentacyjnych i uciążliwości biurokratycznych.
6. **Archaiczne i czasochłonne kursy obsługi UKF wymagane przez Państwową Agencję Radiokomunikacji powinny zostać zaniechane** i zastąpione instruktażem. Urządzenia UKF są zdecydowanie prostsze w obsłudze od telefonów komórkowych, zaś ich obsługa nie wymaga parudniowego cyklu kształcenia.
7. **Polityka portów morskich powinna uwzględniać potrzebę rozszerzenia współpracy z przedsiębiorstwami żeglugi śródlądowej.** Postulat ten należy uwzględnić zarówno w ustanawianiu opłat portowych, jak i w podatku tonażowym i procedurach będących w gestii Urzędów Morskich. Wykluczone powinno być narzucanie odpłatnych usług nie uzasadnionych potrzebami nawigacyjnymi.
8. **Zrefinansowane powinny zostać straty i nakłady finansowe poniesione przez przedsiębiorstwa** (porty, przedsiębiorstwa żeglugowe oraz przedsiębiorstwa eksploatujące dno rzek) w związku ze skutkami powodzi i innymi rezultatami niewypełnienia przez Ministerstwo Środowiska obowiązków w zakresie utrzymania dróg. Zrefinansowane powinny zostać m.in. nakłady ponoszone przez przedsiębiorców za wykonywanie usług udrażniania rzek w zastępstwie MŚ. Należy rozważyć wystąpienie z wnioskiem o przeprowadzenie przez NIK kontroli działania MŚ jako zarządcy dróg wodnych oraz wystąpienie przez przedsiębiorstwa żeglugi śródlądowej z pozwem zbiorowym przeciwko MŚ.

9. **Należy wesprzeć inicjatywę Krajowej Izby Gospodarczej w sprawie powołania Polskiego Klastra Żeglugi Śródlądowej.** Klaster powinien działać wg formuły szerokiego partnerstwa sfery biznesu, naukowo-badawczej, organizacji społecznych i administracji publicznej. Klaster powinien uzupełniać i wspierać działania Związku Polskich Armatorów Śródlądowych oraz biznesowe, społeczne i samorządowe inicjatywy na rzecz udrożnienia rzek i rozwoju infrastruktury dróg wodnych. Klaster powinien działać we współpracy z morskimi i międzynarodowymi inicjatywami klastrowymi.
10. **Środowiska związane z żeglugą i gospodarką wodną wesprą projekt realizowany przez Ministerstwo Infrastruktury w ramach Trzeciego Projektu Utrzymania i Rehabilitacji Dróg** (pożyczka Banku Światowego) w szczególności w zakresie wieloletniego przywrócenia parametrów eksploatacyjnych na śródlądowych drogach wodnych w Polsce.
11. **Należy przygotować społeczny projekt Polityki Wodnej Polski 2030** uwzględniający zasady zrównoważonego rozwoju, w tym kwestie gospodarczego wykorzystania rzek. Projekt zostanie przedłożony Radzie Ministrów RP i przedstawiony do społecznej konsultacji jeszcze w 2010 roku. Należy również **przygotować ustawę o drogach wodnych**, uwzględniającą nowe zasady zarządzania i finansowania przedsięwzięć w dziedzinie infrastruktury i żeglugi śródlądowej.
12. **W perspektywie finansowania 2014-2020**, w tym w przyszłym Programie Operacyjnym „Infrastruktura i Środowisko” **powinny zostać przewidziane nakłady na gospodarkę wodną, w tym infrastrukturę dróg wodnych, przedsięwzięcia logistyczne i energetyczne.** W zakresie dróg wodnych nakłady powinny uwzględniać kwotę 2 mld EURO rocznie.

Niniejszy materiał zamieszczony został również na stronie na stronie Zjazdu: <http://zjazdmorski.blogspot.com> oraz na stronie <http://kwiatkowski.edu.pl>

Sporządzono: Gdynia, 11 października 2010

WNIOSKI

w zakresie żeglugi śródlądowej



1. **Polska bezwzględnie powinna przystąpić do porozumienia AGN** (European Agreement on Main Inland Waterways of International Importance) oraz do zapewnienia wskazanym w porozumieniu drogą wodnym należytych parametrów.
2. **Sprawy zarządu dróg wodnych i ich infrastruktury należy bezwzględnie wyłączyć z gestii Ministerstwa Środowiska.** Polityka MŚ leży w rażącej sprzeczności z zasadami zrównoważonego rozwoju, zaś ministerstwo i podległe mu jednostki uporczywie uchylają się od wykonywania obowiązków w zakresie utrzymywania dróg wodnych.
3. **W związku ze stanem dróg wodnych należy zaniechać pobierania opłat za korzystanie ze śródlądowych dróg wodnych oraz śluz i pochylni. Należy w tym celu wprowadzić odpowiednie poprawki w ustawie Prawo wodne.** Nieporozumieniem jest stanowienie i pobieranie opłat z tyt. użytkowania dróg długotrwale nieczynnych bądź nie spełniających minimalnych standardów, jak również opłat z tyt. obiektów nie spełniających podstawowych standardów obsługi (np. w zakresie dostaw mediów czy zapewnienia łączności).
4. **Należy wydłużyć – do okresu wyraźnie dłuższego niż 5 lat – czas dzierżawy od RZGW terenów i obiektów nadwodnych wykorzystywanych dla celów śródlądowej żeglugi towarowej i turystycznej,** m.in. w celu otworzenia możliwości korzystania ze środków potencjalnie dostępnych w programach UE.
5. **Ujednolicenia wymagają przepisy i procedury stanowione przez Urzędy Żeglugi Śródlądowej.** Celem powinno być zapewnienie swobodnego przemieszczania się jednostek między odcinkami rzek leżącymi w gestii różnych UŻŚ – przy minimalizacji procedur dokumentacyjnych i uciążliwości biurokratycznych.
6. **Archaiczne i czasochłonne kursy obsługi UKF wymagane przez Państwową Agencję Radiokomunikacji powinny zostać zaniechane** i zastąpione instruktażem. Urządzenia UKF są zdecydowanie prostsze w obsłudze od telefonów komórkowych, zaś ich obsługa nie wymaga parudniowego cyklu kształcenia.
7. **Polityka portów morskich powinna uwzględniać potrzebę rozszerzenia współpracy z przedsiębiorstwami żeglugi śródlądowej.** Postulat ten należy uwzględnić zarówno w ustanawianiu opłat portowych, jak i w podatku tonażowym i procedurach będących w gestii Urzędów Morskich. Wykluczone powinno być narzucanie odpłatnych usług nie uzasadnionych potrzebami nawigacyjnymi.
8. **Zrefinansowane powinny zostać straty i nakłady finansowe poniesione przez przedsiębiorstwa** (porty, przedsiębiorstwa żeglugowe oraz przedsiębiorstwa eksploatujące dno rzek) w związku ze skutkami powodzi i innymi rezultatami niewypełnienia przez Ministerstwo Środowiska obowiązków w zakresie utrzymania dróg. Zrefinansowane powinny zostać m.in. nakłady ponoszone przez przedsiębiorców za wykonywanie usług udrażniania rzek w zastępstwie MŚ. Należy rozważyć wystąpienie z wnioskiem o przeprowadzenie przez NIK kontroli działania MŚ jako zarządcy dróg wodnych oraz wystąpienie przez przedsiębiorstwa żeglugi śródlądowej z pozwem zbiorowym przeciwko MŚ.

9. **Należy wesprzeć inicjatywę Krajowej Izby Gospodarczej w sprawie powołania Polskiego Klastra Żeglugi Śródlądowej.** Klaster powinien działać wg formuły szerokiego partnerstwa sfery biznesu, naukowo-badawczej, organizacji społecznych i administracji publicznej. Klaster powinien uzupełniać i wspierać działania Związku Polskich Armatorów Śródlądowych oraz biznesowe, społeczne i samorządowe inicjatywy na rzecz udrożnienia rzek i rozwoju infrastruktury dróg wodnych. Klaster powinien działać we współpracy z morskimi i międzynarodowymi inicjatywami klastrowymi.
10. **Środowiska związane z żeglugą i gospodarką wodną wesprą projekt realizowany przez Ministerstwo Infrastruktury w ramach Trzeciego Projektu Utrzymania i Rehabilitacji Dróg** (pożyczka Banku Światowego) w szczególności w zakresie wieloletniego przywrócenia parametrów eksploatacyjnych na śródlądowych drogach wodnych w Polsce.
11. **Należy przygotować społeczny projekt Polityki Wodnej Polski 2030** uwzględniający zasady zrównoważonego rozwoju, w tym kwestie gospodarczego wykorzystania rzek. Projekt zostanie przedłożony Radzie Ministrów RP i przedstawiony do społecznej konsultacji jeszcze w 2010 roku. Należy również **przygotować ustawę o drogach wodnych**, uwzględniającą nowe zasady zarządzania i finansowania przedsięwzięć w dziedzinie infrastruktury i żeglugi śródlądowej.
12. **W perspektywie finansowania 2014-2020**, w tym w przyszłym Programie Operacyjnym „Infrastruktura i Środowisko” **powinny zostać przewidziane nakłady na gospodarkę wodną, w tym infrastrukturę dróg wodnych, przedsięwzięcia logistyczne i energetyczne.** W zakresie dróg wodnych nakłady powinny uwzględniać kwotę 2 mld EURO rocznie.

Niniejszy materiał zamieszczony został również na stronie na stronie Zjazdu: <http://zjazdmorski.blogspot.com> oraz na stronie <http://kwiatkowski.edu.pl>

Sporządzono: Gdynia, 11 października 2010

WNIOSKI

w zakresie żeglugi śródlądowej



1. **Polska bezwzględnie powinna przystąpić do porozumienia AGN** (European Agreement on Main Inland Waterways of International Importance) oraz do zapewnienia wskazanym w porozumieniu drogą wodnym należytych parametrów.
2. **Sprawy zarządu dróg wodnych i ich infrastruktury należy bezwzględnie wyłączyć z gestii Ministerstwa Środowiska.** Polityka MŚ leży w rażącej sprzeczności z zasadami zrównoważonego rozwoju, zaś ministerstwo i podległe mu jednostki uporczywie uchylają się od wykonywania obowiązków w zakresie utrzymywania dróg wodnych.
3. **W związku ze stanem dróg wodnych należy zaniechać pobierania opłat za korzystanie ze śródlądowych dróg wodnych oraz śluz i pochylni. Należy w tym celu wprowadzić odpowiednie poprawki w ustawie Prawo wodne.** Nieporozumieniem jest stanowienie i pobieranie opłat z tyt. użytkowania dróg długotrwale nieczynnych bądź nie spełniających minimalnych standardów, jak również opłat z tyt. obiektów nie spełniających podstawowych standardów obsługi (np. w zakresie dostaw mediów czy zapewnienia łączności).
4. **Należy wydłużyć – do okresu wyraźnie dłuższego niż 5 lat – czas dzierżawy od RZGW terenów i obiektów nadwodnych wykorzystywanych dla celów śródlądowej żeglugi towarowej i turystycznej,** m.in. w celu otworzenia możliwości korzystania ze środków potencjalnie dostępnych w programach UE.
5. **Ujednolicenia wymagają przepisy i procedury stanowione przez Urzędy Żeglugi Śródlądowej.** Celem powinno być zapewnienie swobodnego przemieszczania się jednostek między odcinkami rzek leżącymi w gestii różnych UŻŚ – przy minimalizacji procedur dokumentacyjnych i uciążliwości biurokratycznych.
6. **Archaiczne i czasochłonne kursy obsługi UKF wymagane przez Państwową Agencję Radiokomunikacji powinny zostać zaniechane** i zastąpione instruktażem. Urządzenia UKF są zdecydowanie prostsze w obsłudze od telefonów komórkowych, zaś ich obsługa nie wymaga parudniowego cyklu kształcenia.
7. **Polityka portów morskich powinna uwzględniać potrzebę rozszerzenia współpracy z przedsiębiorstwami żeglugi śródlądowej.** Postulat ten należy uwzględnić zarówno w ustanawianiu opłat portowych, jak i w podatku tonażowym i procedurach będących w gestii Urzędów Morskich. Wykluczone powinno być narzucanie odpłatnych usług nie uzasadnionych potrzebami nawigacyjnymi.
8. **Zrefinansowane powinny zostać straty i nakłady finansowe poniesione przez przedsiębiorstwa** (porty, przedsiębiorstwa żeglugowe oraz przedsiębiorstwa eksploatujące dno rzek) w związku ze skutkami powodzi i innymi rezultatami niewypełnienia przez Ministerstwo Środowiska obowiązków w zakresie utrzymania dróg. Zrefinansowane powinny zostać m.in. nakłady ponoszone przez przedsiębiorców za wykonywanie usług udrażniania rzek w zastępstwie MŚ. Należy rozważyć wystąpienie z wnioskiem o przeprowadzenie przez NIK kontroli działania MŚ jako zarządcy dróg wodnych oraz wystąpienie przez przedsiębiorstwa żeglugi śródlądowej z pozwem zbiorowym przeciwko MŚ.

9. **Należy wesprzeć inicjatywę Krajowej Izby Gospodarczej w sprawie powołania Polskiego Klastra Żeglugi Śródlądowej.** Klaster powinien działać wg formuły szerokiego partnerstwa sfery biznesu, naukowo-badawczej, organizacji społecznych i administracji publicznej. Klaster powinien uzupełniać i wspierać działania Związku Polskich Armatorów Śródlądowych oraz biznesowe, społeczne i samorządowe inicjatywy na rzecz udrożnienia rzek i rozwoju infrastruktury dróg wodnych. Klaster powinien działać we współpracy z morskimi i międzynarodowymi inicjatywami klastrowymi.
10. **Środowiska związane z żeglugą i gospodarką wodną wesprą projekt realizowany przez Ministerstwo Infrastruktury w ramach Trzeciego Projektu Utrzymania i Rehabilitacji Dróg** (pożyczka Banku Światowego) w szczególności w zakresie wieloletniego przywrócenia parametrów eksploatacyjnych na śródlądowych drogach wodnych w Polsce.
11. **Należy przygotować społeczny projekt Polityki Wodnej Polski 2030** uwzględniający zasady zrównoważonego rozwoju, w tym kwestie gospodarczego wykorzystania rzek. Projekt zostanie przedłożony Radzie Ministrów RP i przedstawiony do społecznej konsultacji jeszcze w 2010 roku. Należy również **przygotować ustawę o drogach wodnych**, uwzględniającą nowe zasady zarządzania i finansowania przedsięwzięć w dziedzinie infrastruktury i żeglugi śródlądowej.
12. **W perspektywie finansowania 2014-2020**, w tym w przyszłym Programie Operacyjnym „Infrastruktura i Środowisko” **powinny zostać przewidziane nakłady na gospodarkę wodną, w tym infrastrukturę dróg wodnych, przedsięwzięcia logistyczne i energetyczne.** W zakresie dróg wodnych nakłady powinny uwzględniać kwotę 2 mld EURO rocznie.

Niniejszy materiał zamieszczony został również na stronie na stronie Zjazdu: <http://zjazdmorski.blogspot.com> oraz na stronie <http://kwiatkowski.edu.pl>

Sporządzono: Gdynia, 11 października 2010

WNIOSKI

w zakresie żeglugi śródlądowej



1. **Polska bezwzględnie powinna przystąpić do porozumienia AGN** (European Agreement on Main Inland Waterways of International Importance) oraz do zapewnienia wskazanym w porozumieniu drogą wodnym należytych parametrów.
2. **Sprawy zarządu dróg wodnych i ich infrastruktury należy bezwzględnie wyłączyć z gestii Ministerstwa Środowiska.** Polityka MŚ leży w rażącej sprzeczności z zasadami zrównoważonego rozwoju, zaś ministerstwo i podległe mu jednostki uporczywie uchylają się od wykonywania obowiązków w zakresie utrzymywania dróg wodnych.
3. **W związku ze stanem dróg wodnych należy zaniechać pobierania opłat za korzystanie ze śródlądowych dróg wodnych oraz śluz i pochylni. Należy w tym celu wprowadzić odpowiednie poprawki w ustawie Prawo wodne.** Nieporozumieniem jest stanowienie i pobieranie opłat z tyt. użytkowania dróg długotrwale nieczynnych bądź nie spełniających minimalnych standardów, jak również opłat z tyt. obiektów nie spełniających podstawowych standardów obsługi (np. w zakresie dostaw mediów czy zapewnienia łączności).
4. **Należy wydłużyć – do okresu wyraźnie dłuższego niż 5 lat – czas dzierżawy od RZGW terenów i obiektów nadwodnych wykorzystywanych dla celów śródlądowej żeglugi towarowej i turystycznej,** m.in. w celu otworzenia możliwości korzystania ze środków potencjalnie dostępnych w programach UE.
5. **Ujednolicenia wymagają przepisy i procedury stanowione przez Urzędy Żeglugi Śródlądowej.** Celem powinno być zapewnienie swobodnego przemieszczania się jednostek między odcinkami rzek leżącymi w gestii różnych UŻŚ – przy minimalizacji procedur dokumentacyjnych i uciążliwości biurokratycznych.
6. **Archaiczne i czasochłonne kursy obsługi UKF wymagane przez Państwową Agencję Radiokomunikacji powinny zostać zaniechane** i zastąpione instruktażem. Urządzenia UKF są zdecydowanie prostsze w obsłudze od telefonów komórkowych, zaś ich obsługa nie wymaga parudniowego cyklu kształcenia.
7. **Polityka portów morskich powinna uwzględniać potrzebę rozszerzenia współpracy z przedsiębiorstwami żeglugi śródlądowej.** Postulat ten należy uwzględnić zarówno w ustanawianiu opłat portowych, jak i w podatku tonażowym i procedurach będących w gestii Urzędów Morskich. Wykluczone powinno być narzucanie odpłatnych usług nie uzasadnionych potrzebami nawigacyjnymi.
8. **Zrefinansowane powinny zostać straty i nakłady finansowe poniesione przez przedsiębiorstwa** (porty, przedsiębiorstwa żeglugowe oraz przedsiębiorstwa eksploatujące dno rzek) w związku ze skutkami powodzi i innymi rezultatami niewypełnienia przez Ministerstwo Środowiska obowiązków w zakresie utrzymania dróg. Zrefinansowane powinny zostać m.in. nakłady ponoszone przez przedsiębiorców za wykonywanie usług udrażniania rzek w zastępstwie MŚ. Należy rozważyć wystąpienie z wnioskiem o przeprowadzenie przez NIK kontroli działania MŚ jako zarządcy dróg wodnych oraz wystąpienie przez przedsiębiorstwa żeglugi śródlądowej z pozwem zbiorowym przeciwko MŚ.

9. **Należy wesprzeć inicjatywę Krajowej Izby Gospodarczej w sprawie powołania Polskiego Klastra Żeglugi Śródlądowej.** Klaster powinien działać wg formuły szerokiego partnerstwa sfery biznesu, naukowo-badawczej, organizacji społecznych i administracji publicznej. Klaster powinien uzupełniać i wspierać działania Związku Polskich Armatorów Śródlądowych oraz biznesowe, społeczne i samorządowe inicjatywy na rzecz udrożnienia rzek i rozwoju infrastruktury dróg wodnych. Klaster powinien działać we współpracy z morskimi i międzynarodowymi inicjatywami klastrowymi.
10. **Środowiska związane z żeglugą i gospodarką wodną wesprą projekt realizowany przez Ministerstwo Infrastruktury w ramach Trzeciego Projektu Utrzymania i Rehabilitacji Dróg** (pożyczka Banku Światowego) w szczególności w zakresie wieloletniego przywrócenia parametrów eksploatacyjnych na śródlądowych drogach wodnych w Polsce.
11. **Należy przygotować społeczny projekt Polityki Wodnej Polski 2030** uwzględniający zasady zrównoważonego rozwoju, w tym kwestie gospodarczego wykorzystania rzek. Projekt zostanie przedłożony Radzie Ministrów RP i przedstawiony do społecznej konsultacji jeszcze w 2010 roku. Należy również **przygotować ustawę o drogach wodnych**, uwzględniającą nowe zasady zarządzania i finansowania przedsięwzięć w dziedzinie infrastruktury i żeglugi śródlądowej.
12. **W perspektywie finansowania 2014-2020**, w tym w przyszłym Programie Operacyjnym „Infrastruktura i Środowisko” **powinny zostać przewidziane nakłady na gospodarkę wodną, w tym infrastrukturę dróg wodnych, przedsięwzięcia logistyczne i energetyczne.** W zakresie dróg wodnych nakłady powinny uwzględniać kwotę 2 mld EURO rocznie.

Niniejszy materiał zamieszczony został również na stronie na stronie Zjazdu: <http://zjazdmorski.blogspot.com> oraz na stronie <http://kwiatkowski.edu.pl>

Sporządzono: Gdynia, 11 października 2010

WNIOSKI

w zakresie żeglugi śródlądowej



1. **Polska bezwzględnie powinna przystąpić do porozumienia AGN** (European Agreement on Main Inland Waterways of International Importance) oraz do zapewnienia wskazanym w porozumieniu drogą wodnym należytych parametrów.
2. **Sprawy zarządu dróg wodnych i ich infrastruktury należy bezwzględnie wyłączyć z gestii Ministerstwa Środowiska.** Polityka MŚ leży w rażącej sprzeczności z zasadami zrównoważonego rozwoju, zaś ministerstwo i podległe mu jednostki uporczywie uchylają się od wykonywania obowiązków w zakresie utrzymywania dróg wodnych.
3. **W związku ze stanem dróg wodnych należy zaniechać pobierania opłat za korzystanie ze śródlądowych dróg wodnych oraz śluz i pochylni. Należy w tym celu wprowadzić odpowiednie poprawki w ustawie Prawo wodne.** Nieporozumieniem jest stanowienie i pobieranie opłat z tyt. użytkowania dróg długotrwale nieczynnych bądź nie spełniających minimalnych standardów, jak również opłat z tyt. obiektów nie spełniających podstawowych standardów obsługi (np. w zakresie dostaw mediów czy zapewnienia łączności).
4. **Należy wydłużyć – do okresu wyraźnie dłuższego niż 5 lat – czas dzierżawy od RZGW terenów i obiektów nadwodnych wykorzystywanych dla celów śródlądowej żeglugi towarowej i turystycznej,** m.in. w celu otworzenia możliwości korzystania ze środków potencjalnie dostępnych w programach UE.
5. **Ujednolicenia wymagają przepisy i procedury stanowione przez Urzędy Żeglugi Śródlądowej.** Celem powinno być zapewnienie swobodnego przemieszczania się jednostek między odcinkami rzek leżącymi w gestii różnych UŻŚ – przy minimalizacji procedur dokumentacyjnych i uciążliwości biurokratycznych.
6. **Archaiczne i czasochłonne kursy obsługi UKF wymagane przez Państwową Agencję Radiokomunikacji powinny zostać zaniechane** i zastąpione instruktażem. Urządzenia UKF są zdecydowanie prostsze w obsłudze od telefonów komórkowych, zaś ich obsługa nie wymaga parudniowego cyklu kształcenia.
7. **Polityka portów morskich powinna uwzględniać potrzebę rozszerzenia współpracy z przedsiębiorstwami żeglugi śródlądowej.** Postulat ten należy uwzględnić zarówno w ustanawianiu opłat portowych, jak i w podatku tonażowym i procedurach będących w gestii Urzędów Morskich. Wykluczone powinno być narzucanie odpłatnych usług nie uzasadnionych potrzebami nawigacyjnymi.
8. **Zrefinansowane powinny zostać straty i nakłady finansowe poniesione przez przedsiębiorstwa** (porty, przedsiębiorstwa żeglugowe oraz przedsiębiorstwa eksploatujące dno rzek) w związku ze skutkami powodzi i innymi rezultatami niewypełnienia przez Ministerstwo Środowiska obowiązków w zakresie utrzymania dróg. Zrefinansowane powinny zostać m.in. nakłady ponoszone przez przedsiębiorców za wykonywanie usług udrażniania rzek w zastępstwie MŚ. Należy rozważyć wystąpienie z wnioskiem o przeprowadzenie przez NIK kontroli działania MŚ jako zarządcy dróg wodnych oraz wystąpienie przez przedsiębiorstwa żeglugi śródlądowej z pozwem zbiorowym przeciwko MŚ.

9. **Należy wesprzeć inicjatywę Krajowej Izby Gospodarczej w sprawie powołania Polskiego Klastra Żeglugi Śródlądowej.** Klaster powinien działać wg formuły szerokiego partnerstwa sfery biznesu, naukowo-badawczej, organizacji społecznych i administracji publicznej. Klaster powinien uzupełniać i wspierać działania Związku Polskich Armatorów Śródlądowych oraz biznesowe, społeczne i samorządowe inicjatywy na rzecz udrożnienia rzek i rozwoju infrastruktury dróg wodnych. Klaster powinien działać we współpracy z morskimi i międzynarodowymi inicjatywami klastrowymi.
10. **Środowiska związane z żeglugą i gospodarką wodną wesprą projekt realizowany przez Ministerstwo Infrastruktury w ramach Trzeciego Projektu Utrzymania i Rehabilitacji Dróg** (pożyczka Banku Światowego) w szczególności w zakresie wieloletniego przywrócenia parametrów eksploatacyjnych na śródlądowych drogach wodnych w Polsce.
11. **Należy przygotować społeczny projekt Polityki Wodnej Polski 2030** uwzględniający zasady zrównoważonego rozwoju, w tym kwestie gospodarczego wykorzystania rzek. Projekt zostanie przedłożony Radzie Ministrów RP i przedstawiony do społecznej konsultacji jeszcze w 2010 roku. Należy również **przygotować ustawę o drogach wodnych**, uwzględniającą nowe zasady zarządzania i finansowania przedsięwzięć w dziedzinie infrastruktury i żeglugi śródlądowej.
12. **W perspektywie finansowania 2014-2020**, w tym w przyszłym Programie Operacyjnym „Infrastruktura i Środowisko” **powinny zostać przewidziane nakłady na gospodarkę wodną, w tym infrastrukturę dróg wodnych, przedsięwzięcia logistyczne i energetyczne.** W zakresie dróg wodnych nakłady powinny uwzględniać kwotę 2 mld EURO rocznie.

Niniejszy materiał zamieszczony został również na stronie na stronie Zjazdu: <http://zjazdmorski.blogspot.com> oraz na stronie <http://kwiatkowski.edu.pl>

Sporządzono: Gdynia, 11 października 2010

WNIOSKI

w zakresie żeglugi śródlądowej



1. **Polska bezwzględnie powinna przystąpić do porozumienia AGN** (European Agreement on Main Inland Waterways of International Importance) oraz do zapewnienia wskazanym w porozumieniu drogą wodnym należytych parametrów.
2. **Sprawy zarządu dróg wodnych i ich infrastruktury należy bezwzględnie wyłączyć z gestii Ministerstwa Środowiska.** Polityka MŚ leży w rażącej sprzeczności z zasadami zrównoważonego rozwoju, zaś ministerstwo i podległe mu jednostki uporczywie uchylają się od wykonywania obowiązków w zakresie utrzymywania dróg wodnych.
3. **W związku ze stanem dróg wodnych należy zaniechać pobierania opłat za korzystanie ze śródlądowych dróg wodnych oraz śluz i pochylni. Należy w tym celu wprowadzić odpowiednie poprawki w ustawie Prawo wodne.** Nieporozumieniem jest stanowienie i pobieranie opłat z tyt. użytkowania dróg długotrwale nieczynnych bądź nie spełniających minimalnych standardów, jak również opłat z tyt. obiektów nie spełniających podstawowych standardów obsługi (np. w zakresie dostaw mediów czy zapewnienia łączności).
4. **Należy wydłużyć – do okresu wyraźnie dłuższego niż 5 lat – czas dzierżawy od RZGW terenów i obiektów nadwodnych wykorzystywanych dla celów śródlądowej żeglugi towarowej i turystycznej,** m.in. w celu otworzenia możliwości korzystania ze środków potencjalnie dostępnych w programach UE.
5. **Ujednolicenia wymagają przepisy i procedury stanowione przez Urzędy Żeglugi Śródlądowej.** Celem powinno być zapewnienie swobodnego przemieszczania się jednostek między odcinkami rzek leżącymi w gestii różnych UŻŚ – przy minimalizacji procedur dokumentacyjnych i uciążliwości biurokratycznych.
6. **Archaiczne i czasochłonne kursy obsługi UKF wymagane przez Państwową Agencję Radiokomunikacji powinny zostać zaniechane** i zastąpione instruktażem. Urządzenia UKF są zdecydowanie prostsze w obsłudze od telefonów komórkowych, zaś ich obsługa nie wymaga parudniowego cyklu kształcenia.
7. **Polityka portów morskich powinna uwzględniać potrzebę rozszerzenia współpracy z przedsiębiorstwami żeglugi śródlądowej.** Postulat ten należy uwzględnić zarówno w ustanawianiu opłat portowych, jak i w podatku tonażowym i procedurach będących w gestii Urzędów Morskich. Wykluczone powinno być narzucanie odpłatnych usług nie uzasadnionych potrzebami nawigacyjnymi.
8. **Zrefinansowane powinny zostać straty i nakłady finansowe poniesione przez przedsiębiorstwa** (porty, przedsiębiorstwa żeglugowe oraz przedsiębiorstwa eksploatujące dno rzek) w związku ze skutkami powodzi i innymi rezultatami niewypełnienia przez Ministerstwo Środowiska obowiązków w zakresie utrzymania dróg. Zrefinansowane powinny zostać m.in. nakłady ponoszone przez przedsiębiorców za wykonywanie usług udrażniania rzek w zastępstwie MŚ. Należy rozważyć wystąpienie z wnioskiem o przeprowadzenie przez NIK kontroli działania MŚ jako zarządcy dróg wodnych oraz wystąpienie przez przedsiębiorstwa żeglugi śródlądowej z pozwem zbiorowym przeciwko MŚ.

9. **Należy wesprzeć inicjatywę Krajowej Izby Gospodarczej w sprawie powołania Polskiego Klastra Żeglugi Śródlądowej.** Klaster powinien działać wg formuły szerokiego partnerstwa sfery biznesu, naukowo-badawczej, organizacji społecznych i administracji publicznej. Klaster powinien uzupełniać i wspierać działania Związku Polskich Armatorów Śródlądowych oraz biznesowe, społeczne i samorządowe inicjatywy na rzecz udrożnienia rzek i rozwoju infrastruktury dróg wodnych. Klaster powinien działać we współpracy z morskimi i międzynarodowymi inicjatywami klastrowymi.
10. **Środowiska związane z żeglugą i gospodarką wodną wesprą projekt realizowany przez Ministerstwo Infrastruktury w ramach Trzeciego Projektu Utrzymania i Rehabilitacji Dróg** (pożyczka Banku Światowego) w szczególności w zakresie wieloletniego przywrócenia parametrów eksploatacyjnych na śródlądowych drogach wodnych w Polsce.
11. **Należy przygotować społeczny projekt Polityki Wodnej Polski 2030** uwzględniający zasady zrównoważonego rozwoju, w tym kwestie gospodarczego wykorzystania rzek. Projekt zostanie przedłożony Radzie Ministrów RP i przedstawiony do społecznej konsultacji jeszcze w 2010 roku. Należy również **przygotować ustawę o drogach wodnych**, uwzględniającą nowe zasady zarządzania i finansowania przedsięwzięć w dziedzinie infrastruktury i żeglugi śródlądowej.
12. **W perspektywie finansowania 2014-2020**, w tym w przyszłym Programie Operacyjnym „Infrastruktura i Środowisko” **powinny zostać przewidziane nakłady na gospodarkę wodną, w tym infrastrukturę dróg wodnych, przedsięwzięcia logistyczne i energetyczne.** W zakresie dróg wodnych nakłady powinny uwzględniać kwotę 2 mld EURO rocznie.

Niniejszy materiał zamieszczony został również na stronie na stronie Zjazdu: <http://zjazdmorski.blogspot.com> oraz na stronie <http://kwiatkowski.edu.pl>

Sporządzono: Gdynia, 11 października 2010

WNIOSKI

w zakresie żeglugi śródlądowej



1. **Polska bezwzględnie powinna przystąpić do porozumienia AGN** (European Agreement on Main Inland Waterways of International Importance) oraz do zapewnienia wskazanym w porozumieniu drogą wodnym należytych parametrów.
2. **Sprawy zarządu dróg wodnych i ich infrastruktury należy bezwzględnie wyłączyć z gestii Ministerstwa Środowiska.** Polityka MŚ leży w rażącej sprzeczności z zasadami zrównoważonego rozwoju, zaś ministerstwo i podległe mu jednostki uporczywie uchylają się od wykonywania obowiązków w zakresie utrzymywania dróg wodnych.
3. **W związku ze stanem dróg wodnych należy zaniechać pobierania opłat za korzystanie ze śródlądowych dróg wodnych oraz śluz i pochylni. Należy w tym celu wprowadzić odpowiednie poprawki w ustawie Prawo wodne.** Nieporozumieniem jest stanowienie i pobieranie opłat z tyt. użytkowania dróg długotrwale nieczynnych bądź nie spełniających minimalnych standardów, jak również opłat z tyt. obiektów nie spełniających podstawowych standardów obsługi (np. w zakresie dostaw mediów czy zapewnienia łączności).
4. **Należy wydłużyć – do okresu wyraźnie dłuższego niż 5 lat – czas dzierżawy od RZGW terenów i obiektów nadwodnych wykorzystywanych dla celów śródlądowej żeglugi towarowej i turystycznej,** m.in. w celu otworzenia możliwości korzystania ze środków potencjalnie dostępnych w programach UE.
5. **Ujednolicenia wymagają przepisy i procedury stanowione przez Urzędy Żeglugi Śródlądowej.** Celem powinno być zapewnienie swobodnego przemieszczania się jednostek między odcinkami rzek leżącymi w gestii różnych UŻŚ – przy minimalizacji procedur dokumentacyjnych i uciążliwości biurokratycznych.
6. **Archaiczne i czasochłonne kursy obsługi UKF wymagane przez Państwową Agencję Radiokomunikacji powinny zostać zaniechane** i zastąpione instruktażem. Urządzenia UKF są zdecydowanie prostsze w obsłudze od telefonów komórkowych, zaś ich obsługa nie wymaga parudniowego cyklu kształcenia.
7. **Polityka portów morskich powinna uwzględniać potrzebę rozszerzenia współpracy z przedsiębiorstwami żeglugi śródlądowej.** Postulat ten należy uwzględnić zarówno w ustanawianiu opłat portowych, jak i w podatku tonażowym i procedurach będących w gestii Urzędów Morskich. Wykluczone powinno być narzucanie odpłatnych usług nie uzasadnionych potrzebami nawigacyjnymi.
8. **Zrefinansowane powinny zostać straty i nakłady finansowe poniesione przez przedsiębiorstwa** (porty, przedsiębiorstwa żeglugowe oraz przedsiębiorstwa eksploatujące dno rzek) w związku ze skutkami powodzi i innymi rezultatami niewypełnienia przez Ministerstwo Środowiska obowiązków w zakresie utrzymania dróg. Zrefinansowane powinny zostać m.in. nakłady ponoszone przez przedsiębiorców za wykonywanie usług udrażniania rzek w zastępstwie MŚ. Należy rozważyć wystąpienie z wnioskiem o przeprowadzenie przez NIK kontroli działania MŚ jako zarządcy dróg wodnych oraz wystąpienie przez przedsiębiorstwa żeglugi śródlądowej z pozwem zbiorowym przeciwko MŚ.

9. **Należy wesprzeć inicjatywę Krajowej Izby Gospodarczej w sprawie powołania Polskiego Klastra Żeglugi Śródlądowej.** Klaster powinien działać wg formuły szerokiego partnerstwa sfery biznesu, naukowo-badawczej, organizacji społecznych i administracji publicznej. Klaster powinien uzupełniać i wspierać działania Związku Polskich Armatorów Śródlądowych oraz biznesowe, społeczne i samorządowe inicjatywy na rzecz udrożnienia rzek i rozwoju infrastruktury dróg wodnych. Klaster powinien działać we współpracy z morskimi i międzynarodowymi inicjatywami klastrowymi.
10. **Środowiska związane z żeglugą i gospodarką wodną wesprą projekt realizowany przez Ministerstwo Infrastruktury w ramach Trzeciego Projektu Utrzymania i Rehabilitacji Dróg** (pożyczka Banku Światowego) w szczególności w zakresie wieloletniego przywrócenia parametrów eksploatacyjnych na śródlądowych drogach wodnych w Polsce.
11. **Należy przygotować społeczny projekt Polityki Wodnej Polski 2030** uwzględniający zasady zrównoważonego rozwoju, w tym kwestie gospodarczego wykorzystania rzek. Projekt zostanie przedłożony Radzie Ministrów RP i przedstawiony do społecznej konsultacji jeszcze w 2010 roku. Należy również **przygotować ustawę o drogach wodnych**, uwzględniającą nowe zasady zarządzania i finansowania przedsięwzięć w dziedzinie infrastruktury i żeglugi śródlądowej.
12. **W perspektywie finansowania 2014-2020**, w tym w przyszłym Programie Operacyjnym „Infrastruktura i Środowisko” **powinny zostać przewidziane nakłady na gospodarkę wodną, w tym infrastrukturę dróg wodnych, przedsięwzięcia logistyczne i energetyczne.** W zakresie dróg wodnych nakłady powinny uwzględniać kwotę 2 mld EURO rocznie.

Niniejszy materiał zamieszczony został również na stronie na stronie Zjazdu: <http://zjazdmorski.blogspot.com> oraz na stronie <http://kwiatkowski.edu.pl>

Sporządzono: Gdynia, 11 października 2010

WNIOSKI

w zakresie żeglugi śródlądowej



1. **Polska bezwzględnie powinna przystąpić do porozumienia AGN** (European Agreement on Main Inland Waterways of International Importance) oraz do zapewnienia wskazanym w porozumieniu drogą wodnym należytych parametrów.
2. **Sprawy zarządu dróg wodnych i ich infrastruktury należy bezwzględnie wyłączyć z gestii Ministerstwa Środowiska.** Polityka MŚ leży w rażącej sprzeczności z zasadami zrównoważonego rozwoju, zaś ministerstwo i podległe mu jednostki uporczywie uchylają się od wykonywania obowiązków w zakresie utrzymywania dróg wodnych.
3. **W związku ze stanem dróg wodnych należy zaniechać pobierania opłat za korzystanie ze śródlądowych dróg wodnych oraz śluz i pochylni. Należy w tym celu wprowadzić odpowiednie poprawki w ustawie Prawo wodne.** Nieporozumieniem jest stanowienie i pobieranie opłat z tyt. użytkowania dróg długotrwale nieczynnych bądź nie spełniających minimalnych standardów, jak również opłat z tyt. obiektów nie spełniających podstawowych standardów obsługi (np. w zakresie dostaw mediów czy zapewnienia łączności).
4. **Należy wydłużyć – do okresu wyraźnie dłuższego niż 5 lat – czas dzierżawy od RZGW terenów i obiektów nadwodnych wykorzystywanych dla celów śródlądowej żeglugi towarowej i turystycznej,** m.in. w celu otworzenia możliwości korzystania ze środków potencjalnie dostępnych w programach UE.
5. **Ujednolicenia wymagają przepisy i procedury stanowione przez Urzędy Żeglugi Śródlądowej.** Celem powinno być zapewnienie swobodnego przemieszczania się jednostek między odcinkami rzek leżącymi w gestii różnych UŻŚ – przy minimalizacji procedur dokumentacyjnych i uciążliwości biurokratycznych.
6. **Archaiczne i czasochłonne kursy obsługi UKF wymagane przez Państwową Agencję Radiokomunikacji powinny zostać zaniechane** i zastąpione instruktażem. Urządzenia UKF są zdecydowanie prostsze w obsłudze od telefonów komórkowych, zaś ich obsługa nie wymaga parudniowego cyklu kształcenia.
7. **Polityka portów morskich powinna uwzględniać potrzebę rozszerzenia współpracy z przedsiębiorstwami żeglugi śródlądowej.** Postulat ten należy uwzględnić zarówno w ustanawianiu opłat portowych, jak i w podatku tonażowym i procedurach będących w gestii Urzędów Morskich. Wykluczone powinno być narzucanie odpłatnych usług nie uzasadnionych potrzebami nawigacyjnymi.
8. **Zrefinansowane powinny zostać straty i nakłady finansowe poniesione przez przedsiębiorstwa** (porty, przedsiębiorstwa żeglugowe oraz przedsiębiorstwa eksploatujące dno rzek) w związku ze skutkami powodzi i innymi rezultatami niewypełnienia przez Ministerstwo Środowiska obowiązków w zakresie utrzymania dróg. Zrefinansowane powinny zostać m.in. nakłady ponoszone przez przedsiębiorców za wykonywanie usług udrażniania rzek w zastępstwie MŚ. Należy rozważyć wystąpienie z wnioskiem o przeprowadzenie przez NIK kontroli działania MŚ jako zarządcy dróg wodnych oraz wystąpienie przez przedsiębiorstwa żeglugi śródlądowej z pozwem zbiorowym przeciwko MŚ.

9. **Należy wesprzeć inicjatywę Krajowej Izby Gospodarczej w sprawie powołania Polskiego Klastra Żeglugi Śródlądowej.** Klaster powinien działać wg formuły szerokiego partnerstwa sfery biznesu, naukowo-badawczej, organizacji społecznych i administracji publicznej. Klaster powinien uzupełniać i wspierać działania Związku Polskich Armatorów Śródlądowych oraz biznesowe, społeczne i samorządowe inicjatywy na rzecz udrożnienia rzek i rozwoju infrastruktury dróg wodnych. Klaster powinien działać we współpracy z morskimi i międzynarodowymi inicjatywami klastrowymi.
10. **Środowiska związane z żeglugą i gospodarką wodną wesprą projekt realizowany przez Ministerstwo Infrastruktury w ramach Trzeciego Projektu Utrzymania i Rehabilitacji Dróg** (pożyczka Banku Światowego) w szczególności w zakresie wieloletniego przywrócenia parametrów eksploatacyjnych na śródlądowych drogach wodnych w Polsce.
11. **Należy przygotować społeczny projekt Polityki Wodnej Polski 2030** uwzględniający zasady zrównoważonego rozwoju, w tym kwestie gospodarczego wykorzystania rzek. Projekt zostanie przedłożony Radzie Ministrów RP i przedstawiony do społecznej konsultacji jeszcze w 2010 roku. Należy również **przygotować ustawę o drogach wodnych**, uwzględniającą nowe zasady zarządzania i finansowania przedsięwzięć w dziedzinie infrastruktury i żeglugi śródlądowej.
12. **W perspektywie finansowania 2014-2020**, w tym w przyszłym Programie Operacyjnym „Infrastruktura i Środowisko” **powinny zostać przewidziane nakłady na gospodarkę wodną, w tym infrastrukturę dróg wodnych, przedsięwzięcia logistyczne i energetyczne.** W zakresie dróg wodnych nakłady powinny uwzględniać kwotę 2 mld EURO rocznie.

Niniejszy materiał zamieszczony został również na stronie na stronie Zjazdu: <http://zjazdmorski.blogspot.com> oraz na stronie <http://kwiatkowski.edu.pl>

Sporządzono: Gdynia, 11 października 2010

WNIOSKI

w zakresie żeglugi śródlądowej



1. **Polska bezwzględnie powinna przystąpić do porozumienia AGN** (European Agreement on Main Inland Waterways of International Importance) oraz do zapewnienia wskazanym w porozumieniu drogą wodnym należytych parametrów.
2. **Sprawy zarządu dróg wodnych i ich infrastruktury należy bezwzględnie wyłączyć z gestii Ministerstwa Środowiska.** Polityka MŚ leży w rażącej sprzeczności z zasadami zrównoważonego rozwoju, zaś ministerstwo i podległe mu jednostki uporczywie uchylają się od wykonywania obowiązków w zakresie utrzymywania dróg wodnych.
3. **W związku ze stanem dróg wodnych należy zaniechać pobierania opłat za korzystanie ze śródlądowych dróg wodnych oraz śluz i pochylni. Należy w tym celu wprowadzić odpowiednie poprawki w ustawie Prawo wodne.** Nieporozumieniem jest stanowienie i pobieranie opłat z tyt. użytkowania dróg długotrwale nieczynnych bądź nie spełniających minimalnych standardów, jak również opłat z tyt. obiektów nie spełniających podstawowych standardów obsługi (np. w zakresie dostaw mediów czy zapewnienia łączności).
4. **Należy wydłużyć – do okresu wyraźnie dłuższego niż 5 lat – czas dzierżawy od RZGW terenów i obiektów nadwodnych wykorzystywanych dla celów śródlądowej żeglugi towarowej i turystycznej,** m.in. w celu otworzenia możliwości korzystania ze środków potencjalnie dostępnych w programach UE.
5. **Ujednolicenia wymagają przepisy i procedury stanowione przez Urzędy Żeglugi Śródlądowej.** Celem powinno być zapewnienie swobodnego przemieszczania się jednostek między odcinkami rzek leżącymi w gestii różnych UŻŚ – przy minimalizacji procedur dokumentacyjnych i uciążliwości biurokratycznych.
6. **Archaiczne i czasochłonne kursy obsługi UKF wymagane przez Państwową Agencję Radiokomunikacji powinny zostać zaniechane** i zastąpione instruktażem. Urządzenia UKF są zdecydowanie prostsze w obsłudze od telefonów komórkowych, zaś ich obsługa nie wymaga parudniowego cyklu kształcenia.
7. **Polityka portów morskich powinna uwzględniać potrzebę rozszerzenia współpracy z przedsiębiorstwami żeglugi śródlądowej.** Postulat ten należy uwzględnić zarówno w ustanawianiu opłat portowych, jak i w podatku tonażowym i procedurach będących w gestii Urzędów Morskich. Wykluczone powinno być narzucanie odpłatnych usług nie uzasadnionych potrzebami nawigacyjnymi.
8. **Zrefinansowane powinny zostać straty i nakłady finansowe poniesione przez przedsiębiorstwa** (porty, przedsiębiorstwa żeglugowe oraz przedsiębiorstwa eksploatujące dno rzek) w związku ze skutkami powodzi i innymi rezultatami niewypełnienia przez Ministerstwo Środowiska obowiązków w zakresie utrzymania dróg. Zrefinansowane powinny zostać m.in. nakłady ponoszone przez przedsiębiorców za wykonywanie usług udrażniania rzek w zastępstwie MŚ. Należy rozważyć wystąpienie z wnioskiem o przeprowadzenie przez NIK kontroli działania MŚ jako zarządcy dróg wodnych oraz wystąpienie przez przedsiębiorstwa żeglugi śródlądowej z pozwem zbiorowym przeciwko MŚ.

9. **Należy wesprzeć inicjatywę Krajowej Izby Gospodarczej w sprawie powołania Polskiego Klastra Żeglugi Śródlądowej.** Klaster powinien działać wg formuły szerokiego partnerstwa sfery biznesu, naukowo-badawczej, organizacji społecznych i administracji publicznej. Klaster powinien uzupełniać i wspierać działania Związku Polskich Armatorów Śródlądowych oraz biznesowe, społeczne i samorządowe inicjatywy na rzecz udrożnienia rzek i rozwoju infrastruktury dróg wodnych. Klaster powinien działać we współpracy z morskimi i międzynarodowymi inicjatywami klastrowymi.
10. **Środowiska związane z żeglugą i gospodarką wodną wesprą projekt realizowany przez Ministerstwo Infrastruktury w ramach Trzeciego Projektu Utrzymania i Rehabilitacji Dróg** (pożyczka Banku Światowego) w szczególności w zakresie wieloletniego przywrócenia parametrów eksploatacyjnych na śródlądowych drogach wodnych w Polsce.
11. **Należy przygotować społeczny projekt Polityki Wodnej Polski 2030** uwzględniający zasady zrównoważonego rozwoju, w tym kwestie gospodarczego wykorzystania rzek. Projekt zostanie przedłożony Radzie Ministrów RP i przedstawiony do społecznej konsultacji jeszcze w 2010 roku. Należy również **przygotować ustawę o drogach wodnych**, uwzględniającą nowe zasady zarządzania i finansowania przedsięwzięć w dziedzinie infrastruktury i żeglugi śródlądowej.
12. **W perspektywie finansowania 2014-2020**, w tym w przyszłym Programie Operacyjnym „Infrastruktura i Środowisko” **powinny zostać przewidziane nakłady na gospodarkę wodną, w tym infrastrukturę dróg wodnych, przedsięwzięcia logistyczne i energetyczne.** W zakresie dróg wodnych nakłady powinny uwzględniać kwotę 2 mld EURO rocznie.

Niniejszy materiał zamieszczony został również na stronie na stronie Zjazdu: <http://zjazdmorski.blogspot.com> oraz na stronie <http://kwiatkowski.edu.pl>

Sporządzono: Gdynia, 11 października 2010

WNIOSKI

w zakresie żeglugi śródlądowej



1. **Polska bezwzględnie powinna przystąpić do porozumienia AGN** (European Agreement on Main Inland Waterways of International Importance) oraz do zapewnienia wskazanym w porozumieniu drogą wodnym należytych parametrów.
2. **Sprawy zarządu dróg wodnych i ich infrastruktury należy bezwzględnie wyłączyć z gestii Ministerstwa Środowiska.** Polityka MŚ leży w rażącej sprzeczności z zasadami zrównoważonego rozwoju, zaś ministerstwo i podległe mu jednostki uporczywie uchylają się od wykonywania obowiązków w zakresie utrzymywania dróg wodnych.
3. **W związku ze stanem dróg wodnych należy zaniechać pobierania opłat za korzystanie ze śródlądowych dróg wodnych oraz śluz i pochylni. Należy w tym celu wprowadzić odpowiednie poprawki w ustawie Prawo wodne.** Nieporozumieniem jest stanowienie i pobieranie opłat z tyt. użytkowania dróg długotrwale nieczynnych bądź nie spełniających minimalnych standardów, jak również opłat z tyt. obiektów nie spełniających podstawowych standardów obsługi (np. w zakresie dostaw mediów czy zapewnienia łączności).
4. **Należy wydłużyć – do okresu wyraźnie dłuższego niż 5 lat – czas dzierżawy od RZGW terenów i obiektów nadwodnych wykorzystywanych dla celów śródlądowej żeglugi towarowej i turystycznej,** m.in. w celu otworzenia możliwości korzystania ze środków potencjalnie dostępnych w programach UE.
5. **Ujednolicenia wymagają przepisy i procedury stanowione przez Urzędy Żeglugi Śródlądowej.** Celem powinno być zapewnienie swobodnego przemieszczania się jednostek między odcinkami rzek leżącymi w gestii różnych UŻŚ – przy minimalizacji procedur dokumentacyjnych i uciążliwości biurokratycznych.
6. **Archaiczne i czasochłonne kursy obsługi UKF wymagane przez Państwową Agencję Radiokomunikacji powinny zostać zaniechane** i zastąpione instruktażem. Urządzenia UKF są zdecydowanie prostsze w obsłudze od telefonów komórkowych, zaś ich obsługa nie wymaga parudniowego cyklu kształcenia.
7. **Polityka portów morskich powinna uwzględniać potrzebę rozszerzenia współpracy z przedsiębiorstwami żeglugi śródlądowej.** Postulat ten należy uwzględnić zarówno w ustanawianiu opłat portowych, jak i w podatku tonażowym i procedurach będących w gestii Urzędów Morskich. Wykluczone powinno być narzucanie odpłatnych usług nie uzasadnionych potrzebami nawigacyjnymi.
8. **Zrefinansowane powinny zostać straty i nakłady finansowe poniesione przez przedsiębiorstwa** (porty, przedsiębiorstwa żeglugowe oraz przedsiębiorstwa eksploatujące dno rzek) w związku ze skutkami powodzi i innymi rezultatami niewypełnienia przez Ministerstwo Środowiska obowiązków w zakresie utrzymania dróg. Zrefinansowane powinny zostać m.in. nakłady ponoszone przez przedsiębiorców za wykonywanie usług udrażniania rzek w zastępstwie MŚ. Należy rozważyć wystąpienie z wnioskiem o przeprowadzenie przez NIK kontroli działania MŚ jako zarządcy dróg wodnych oraz wystąpienie przez przedsiębiorstwa żeglugi śródlądowej z pozwem zbiorowym przeciwko MŚ.

9. **Należy wesprzeć inicjatywę Krajowej Izby Gospodarczej w sprawie powołania Polskiego Klastra Żeglugi Śródlądowej.** Klaster powinien działać wg formuły szerokiego partnerstwa sfery biznesu, naukowo-badawczej, organizacji społecznych i administracji publicznej. Klaster powinien uzupełniać i wspierać działania Związku Polskich Armatorów Śródlądowych oraz biznesowe, społeczne i samorządowe inicjatywy na rzecz udrożnienia rzek i rozwoju infrastruktury dróg wodnych. Klaster powinien działać we współpracy z morskimi i międzynarodowymi inicjatywami klastrowymi.
10. **Środowiska związane z żeglugą i gospodarką wodną wesprą projekt realizowany przez Ministerstwo Infrastruktury w ramach Trzeciego Projektu Utrzymania i Rehabilitacji Dróg** (pożyczka Banku Światowego) w szczególności w zakresie wieloletniego przywrócenia parametrów eksploatacyjnych na śródlądowych drogach wodnych w Polsce.
11. **Należy przygotować społeczny projekt Polityki Wodnej Polski 2030** uwzględniający zasady zrównoważonego rozwoju, w tym kwestie gospodarczego wykorzystania rzek. Projekt zostanie przedłożony Radzie Ministrów RP i przedstawiony do społecznej konsultacji jeszcze w 2010 roku. Należy również **przygotować ustawę o drogach wodnych**, uwzględniającą nowe zasady zarządzania i finansowania przedsięwzięć w dziedzinie infrastruktury i żeglugi śródlądowej.
12. **W perspektywie finansowania 2014-2020**, w tym w przyszłym Programie Operacyjnym „Infrastruktura i Środowisko” **powinny zostać przewidziane nakłady na gospodarkę wodną, w tym infrastrukturę dróg wodnych, przedsięwzięcia logistyczne i energetyczne.** W zakresie dróg wodnych nakłady powinny uwzględniać kwotę 2 mld EURO rocznie.

Niniejszy materiał zamieszczony został również na stronie na stronie Zjazdu: <http://zjazdmorski.blogspot.com> oraz na stronie <http://kwiatkowski.edu.pl>

Sporządzono: Gdynia, 11 października 2010