



Ministerstwo Infrastruktury

Kierownictwo Ministerstwa

Znak pisma: DGMiZS-9.054.6.2026

Warszawa, 23 września 2026

Pan

Włodzimierz Czarzasty

Marszałek Sejmu

Rzeczypospolitej Polskiej

Szanowny Panie Marszałku,

w odpowiedzi na interpelację nr 19196 Posłanki na Sejm RP Pani Olgi Ewy Semeniuk-Patkowskiej przedstawiam stosowne informacje.

Zgodnie z ustawą z dnia 21 grudnia 2000 r. o żegludze śródlądowej (Dz. U. z 2025 poz. 18), uprawianie turystyki wodnej na jachtach żaglowych o długości kadłuba powyżej 7,5 m lub motorowych o mocy silnika powyżej 10 kW wymaga posiadania dokumentu kwalifikacyjnego wydanego przez właściwy polski związek sportowy. W przypadku skuterów i łodzi motorowych jest to patent sternika motorowodnego. Posiadacz tego patentu musi wykazać się szczegółową wiedzą teoretyczną z zakresu prawa drogi, locji i ratownictwa, a także zdać egzamin praktyczny obejmujący manewry mijania innych jednostek czy procedurę „człowiek za burtą”. W wielu państwach uprawianie turystyki wodnej, bez względu na wielkość jednostki pływającej, nie wymaga posiadania dokumentu kwalifikacyjnego, tym samym Polska nie jest najbardziej liberalnym krajem w tym zakresie.

Pomimo, że obowiązujące wymogi dotyczące patentów stanowią solidny fundament bezpieczeństwa, w odpowiedzi na rosnące natężenie ruchu na popularnych akwenach prowadzone są ciągłe prace nad wprowadzaniem dodatkowych, lokalnych ograniczeń prędkości. Ponieważ ogólnokrajowe przepisy nie narzucają jednego sztywnego limitu dla wszystkich wód, kluczową rolę w tym procesie odgrywają dyrektorzy urzędów żeglugi śródlądowej oraz rady powiatów. Organy te, reagując na bieżące zagrożenia i tłok, sukcesywnie korzystają ze swoich uprawnień do tworzenia stref ograniczonej prędkości lub stref ciszy na podległych im rzekach i jeziorach. Działania te stanowią niezbędne uzupełnienie systemu certyfikacji, pozwalając na elastyczne dostosowanie zasad ruchu do specyfiki i obciążenia konkretnego akwenu. Ministerstwo Infrastruktury uczestniczy w tych czynnościach poprzez cykliczne narady z dyrektorami urzędów żeglugi śródlądowej.

W ocenie Ministerstwa obecne ramy prawne oraz rozwiązania systemowe regulujące rejestrację jachtów rekreacyjnych, w tym skuterów wodnych oraz łodzi motorowych, stanowią skuteczne i optymalne narzędzie zapewniające bezpieczeństwo żeglugi oraz szczelność systemu nadzoru.

Ważnym elementem tego obszaru jest ogólnokrajowy system teleinformatyczny REJA24, który umożliwia organom kontrolnym – w tym Policji i inspektorom urzędów żeglugi

śródlądowej – natychmiastową weryfikację statusu prawnego jednostki, jej parametrów technicznych oraz tożsamości właściciela bezpośrednio podczas działań na wodzie.

W celu zapewnienia odpowiedniego stanu bezpieczeństwa na wodzie kontrolę statków sportowo rekreacyjnych poza Policją prowadzą również inspektorzy nadzoru nad żeglugą, którzy w ciągu ostatnich dwóch lat, wg. stanu na dzień 8 września 2026 r., na Szlaku Wielkich Jezior Mazurskich przeprowadzili 1074 inspekcje statków żeglugi śródlądowej, z czego 353 dotyczyły skuterów wodnych.

Odnosząc się do wypadków z udziałem skuterów wodnych to z danych posiadanych przez urzędy żeglugi śródlądowej wynika, że w latach 2023–2026 doszło do 3 takich incydentów, w tym jedno ze zdarzeń jest obecnie przedmiotem prowadzonego postępowania wyjaśniającego. Jednocześnie pragnę wskazać, że kompleksowymi danymi dotyczącymi wszystkich wypadków i kolizji z udziałem tych jednostek dysponuje Policja.

Mając na względzie powyższe należy jednoznacznie stwierdzić, że polski system prawny dotyczący uprawiania turystyki wodnej na skuterach wodnych i łodziach motorowych jest uregulowany. Jednocześnie Ministerstwo na bieżąco monitoruje sytuację w zakresie bezpieczeństwa na polskich akwenach. Wszelkie ewentualne incydenty lub nieprawidłowości są szczegółowo analizowane a w przypadku zidentyfikowania luk prawnych lub systemowych, resort pozostaje otwarty na wypracowanie modyfikacji przepisów.

Z poważaniem

Dokument podpisany elektronicznie przez:

Arkadiusz Marchewka

Sekretarz Stanu