

UCHWAŁA NR
RADY MIASTA SZCZECIN
z dnia 2026 r.

w sprawie przyjęcia apelu dotyczącego wprowadzenia skutecznych narzędzi prawnych do usuwania porzuconych i niezdolnych do eksploatacji jednostek pływających z wód śródlądowych i morskich oraz zapewnienia miejsc do ich czasowego składowania

Na podstawie art. 18 ust. 1 ustawy z dnia 8 marca 1990 r. o samorządzie gminnym (t.j. Dz.U. z 2025 r. poz. 1153, 1436 oraz z 2026 r. poz. 252) oraz § 14 ust. 3 Statutu Miasta Szczecin stanowiącego załącznik do uchwały Nr VI/189/19 Rady Miasta Szczecin z dnia 23 kwietnia 2019 r. (Dz. Urz. Woj. Zachodniopomorskiego z 2019 r. poz. 3021), **Rada Miasta Szczecin uchwala, co następuje:**

§ 1. Rada Miasta Szczecin przyjmuje apel do Ministra Infrastruktury w sprawie wprowadzenia skutecznych narzędzi prawnych do usuwania porzuconych i niezdolnych do eksploatacji jednostek pływających z wód śródlądowych i morskich oraz zapewnienia miejsc do ich czasowego składowania.

§ 2. Apel, o którym mowa w § 1, stanowi załącznik do niniejszej uchwały.

§ 3. Uchwała wchodzi w życie z dniem podjęcia.

Załącznik do uchwały nr

Rady Miasta Szczecin

z dnia.....2026 r.

**Apel
Rady Miasta Szczecin
do Ministra Infrastruktury
z dnia 24 marca 2026 r.**

w sprawie wprowadzenia skutecznych narzędzi prawnych do usuwania porzuconych i niezdolnych do eksploatacji jednostek pływających z wód śródlądowych i morskich oraz zapewnienia miejsc do ich czasowego składowania

Rada Miasta Szczecin wnosi o:

1. podjęcie przez Ministerstwo Infrastruktury prac legislacyjnych, które wprowadzą narzędzia prawne do usuwania porzuconych i niezdolnych do eksploatacji jednostek pływających z wód śródlądowych i morskich oraz zapewnią miejsce do ich czasowego składowania,
2. wskazanie harmonogramu prac i trybu konsultacji (w tym z samorządami, Wodami Polskimi, administracją żeglugi śródlądowej, administracją morską oraz organami ochrony środowiska),
3. przedstawienie stanowiska Ministra Infrastruktury wobec postulatu systemowego zapewnienia miejsc składowania odholowanych jednostek oraz mechanizmu finansowania działań interwencyjnych.

Uzasadnienie

1. Wprowadzenie

Rada Miasta Szczecin zwraca się do Ministra Infrastruktury z apelem dotyczącym pilnej potrzeby zmian legislacyjnych, które umożliwią szybkie, skuteczne i bezpieczne usuwanie porzuconych jednostek pływających (w tym wraków) z wód śródlądowych oraz morskich wód wewnętrznych i obszarów portowych.

Niniejszy apel jest efektem posiedzenia Komisji ds. Gospodarki Morskiej, Rozwoju i Promocji Rady Miasta Szczecin z 29 stycznia 2026 r., podczas którego omówiono wieloletni problem, z którym zmaga się samorząd Szczecina: w samym centrum Szczecina, na Odrze, w bezpośrednim sąsiedztwie Mostu Długiego od lat stoją zacumowane dwie zdegradowane jednostki: „Daria” (statek wycieczkowy/pasażerski) oraz „Konrad” (holownik/lodołamacz). To miejsce jest jedną z najbardziej reprezentacyjnych części nabrzeża, intensywnie użytkowaną przez mieszkańców i turystów, a jednocześnie stanowi ważny odcinek miejskiej infrastruktury wodnej.

Jednostki należą do prywatnego armatora, który zalega z opłatami i nie odpowiada na wezwania kierowane przez instytucje i podmioty zarządzające nabrzeżami. W konsekwencji wraki pozostają w przestrzeni publicznej mimo wielokrotnych prób rozwiązania sprawy. Problem ciągnie się latami i wraca cyklicznie w debacie publicznej jako symbol bezradności procedur wobec porzuconych statków.

Najbardziej widocznym skutkiem jest to, że „Daria” i „Konrad” stały się *de facto* stałą przeszkodą i „martwą” zabudową na wodzie: zajmują cenne miejsce przy nabrzeżu, degradują estetykę bulwarów oraz generują ryzyka związane z bezpieczeństwem i porządkiem publicznym.

Ryzyko to przestało być wyłącznie teoretyczne, gdy w październiku 2025 r. doszło do pożaru jednostki „Daria”. Interweniowała Państwowa Straż Pożarna, a zdarzenie to unaoczniało, że takie wraki mogą stać się źródłem realnego zagrożenia (pożar, niekontrolowany dostęp osób trzecich, potencjalne skażenia).

Z problemem mierzą się równolegle różne instytucje (miejskie i państwowe), ale – co podkreślano również podczas posiedzenia Komisji w Szczecinie – obecny stan prawny w praktyce nie daje

„szybkiej ścieżki”, która pozwoliłaby sprawnie przejść od stwierdzenia zagrożenia do faktycznego usunięcia wraku, gdy właściciel jest bierny albo nieuchwytny. Właśnie dlatego podczas posiedzenia komisji podnoszono potrzebę zmian przepisów, aby podobne sprawy nie blokowały się latami.

2. Praktyka funkcjonowania przepisów

Praktyka funkcjonowania przepisów pokazuje, że obecne instrumenty, mimo istnienia podstaw do usuwania przeszkód wynikających z działalności człowieka w ramach utrzymania wód, nie zapewniają sprawnego mechanizmu „od decyzji do realnego usunięcia jednostki”, zwłaszcza gdy właściciel jest nieuchwytny lub nie wykonuje obowiązków.

Jednocześnie procedury egzekucyjne (w tym wykonanie zastępcze) są w praktyce długotrwałe i trudne do przeprowadzenia bez zapewnienia zaplecza organizacyjnego i finansowego.

Na przykładzie wieloletniego problemu zalegających wraków jednostek „Daria” i „Konrad” w centrum Szczecina (Bulwar Piastowski) Rada Miasta Szczecin wskazuje na realne zagrożenia:

- bezpieczeństwa żeglugi,
- bezpieczeństwa publicznego,
- ryzyka pożarowego i ekologicznego,
- blokowanie infrastruktury nabrzeżnej,
- degradację przestrzeni reprezentacyjnej miasta.

Rada Miasta Szczecin podkreśla, że problem ma charakter systemowy i występuje w wielu miejscach w Polsce, a brak „szybkiej ścieżki” prowadzi do wieloletnich impasów.

W ocenie Rady Miasta brak skutecznych narzędzi wynika m.in. z tego, że w przepisach dotyczących żeglugi śródlądowej i administracji morskiej nie funkcjonuje rozwiązanie analogiczne do tego, które od lat sprawdza się na drogach publicznych.

Podstawą prawną usuwania wraków pojazdów przez straż miejską/gminną jest art. 50a ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym, umożliwiający usunięcie z drogi publicznej, strefy zamieszkania lub strefy ruchu pojazdu bez tablic rejestracyjnych lub pojazdu, którego stan wskazuje na to, że nie jest używany, na koszt właściciela, a następnie – po upływie 6 miesięcy – przejście pojazdu na własność gminy, jeżeli nie zostanie odebrany.

Rada Miasta Szczecin postuluje wprowadzenie analogicznego mechanizmu dla porzuconych jednostek pływających na wodach śródlądowych oraz morskich wodach wewnętrznych i akwenach portowych, aby możliwe było szybkie usuwanie wraków stanowiących zagrożenie i uciążliwość.

3. Postulaty Rady Miasta Szczecin – kierunki zmian legislacyjnych (wody śródlądowe i morskie)

Rada Miasta Szczecin wnosi o przygotowanie i przeprowadzenie zmian w przepisach (w szczególności w obszarze prawa wodnego, żeglugi śródlądowej oraz regulacji właściwych dla administracji morskiej), które:

I. Ustanowią ustawową definicję: „jednostka porzucona / wrak” (np. jednostka pozostawiona bez tytułu prawnego do postoju albo bez faktycznej eksploatacji, bez wymaganych dokumentów/zdolności technicznej, stwarzająca ryzyko lub utrudniająca korzystanie z wód).

II. Określą przesłanki uruchomienia procedury – w szczególności, gdy jednostka:

- cumuje bez umowy / bez tytułu prawnego lub z naruszeniem warunków postoju i powstały zaległości,
- nie posiada wymaganych dokumentów lub przeglądów, a stan techniczny wskazuje na niezdolność do bezpiecznej eksploatacji,
- stanowi przeszkodę dla żeglugi lub utrzymania wód (w tym na torach wodnych, przy nabrzeżach, w pobliżu obiektów inżynierskich),

- stwarza ryzyko pożaru / zatonięcia / zanieczyszczenia (substancje ropopochodne, odpady, oleje, nieznane ładunki),
- właściciel jest nieustalony, nieosiągalny lub uporczywie nie wykonuje decyzji.

III. Wprowadzą odrębną, uproszczoną procedurę administracyjną usunięcia jednostki przez właściwy organ (administracja żegluga śródlądowej / administracja morska – zależnie od akwenu), z możliwością nadania decyzji rygoru natychmiastowej wykonalności w razie zagrożenia.

IV. Uporządkują zasady doręczeń i zawiadomień w sprawach „porzuconych jednostek” (np. doręczenie na adres z rejestru, a gdy będzie to nieskuteczne zostanie zastosowane obwieszczenie w ramach publikacji np. w BIP, przy jednoczesnym zabezpieczeniu praw właściciela).

V. Zapewnią, że po bezskutecznym upływie terminu na dobrowolne usunięcie, organ ma wprost przyznane prawo do zlecenia odholowania, zabezpieczenia, opróżnienia z substancji niebezpiecznych, demontażu i zezłomowania w trybie wykonania zastępczego, z jednoznacznym wskazaniem, że koszty obciążają właściciela.

VI. Wprowadzą mechanizmy zabezpieczenia i odzysku kosztów, w tym:

- ustawowe pierwszeństwo zaspokojenia roszczeń z wartości jednostki i jej wyposażenia,
- możliwość sprzedaży/aukcji jednostki (lub złomu) na pokrycie kosztów po bezskutecznym wezwaniu właściciela,
- rozwiązanie na wypadek braku możliwości ściągnięcia należności (finansowanie pomostowe i dochodzenie regresu).

VII. Wprowadzą szczególny tryb natychmiastowy (interwencyjny) – gdy jednostka stwarza bezpośrednie zagrożenie dla życia, zdrowia, mienia, środowiska lub drożności szlaku żeglownego – pozwalający na niezwłoczne usunięcie i zabezpieczenie, a dopiero potem prowadzenie rozliczeń i formalności (analogicznie do działań porządkowych/ratowniczych).

VIII. Rada Miasta Szczecin wnosi, aby przepisy wprost nałożyły na właściwe organy (administrację morską oraz administrację żegluga śródlądowej) obowiązek zapewnienia „miejsca czasowego składowania / postoju depozytowego” dla odholowanych jednostek – poprzez:

- wyznaczenie własnego miejsca (basen/akwen/teren) albo
- zawarcie stałych umów z portami, stoczniami lub uprawnionymi podmiotami prywatnymi.

Minimalne standardy takiego miejsca powinny obejmować: możliwość bezpiecznego cumowania/postoju, zabezpieczenie przeciwpożarowe, ochronę środowiska (odbiór odpadów i substancji ropopochodnych), dozór, możliwość wykonania oględzin i inwentaryzacji.

4. Podsumowanie i wnioski końcowe

Jako samorząd widzimy potrzebę pilnego wprowadzenia przepisów, które pozwolą szybko i skutecznie usuwać porzucone jednostki pływające (wraki) z wód śródlądowych i morskich wód wewnętrznych.

Praktyka pokazuje, że obecne regulacje nie dają sprawnego mechanizmu działania. Gdy właściciel jest nieuchwytny lub ignoruje decyzje, wraki latami pozostają w przestrzeni publicznej, zagrażając bezpieczeństwu żegluga i mieszkańców, generując ryzyka pożarowe i ekologiczne oraz blokując nabrzeża.

Dlatego potrzebna jest „szybka ścieżka” analogiczna do art. 50a Prawa o ruchu drogowym: możliwość usunięcia wraku na koszt właściciela, uproszczone doręczenia, realne wykonanie zastępcze, a w sytuacjach zagrożenia – tryb interwencyjny natychmiastowej wykonalności.

Jednocześnie państwo musi zapewnić organom żeglugi śródlądowej i administracji morskiej obowiązkowe miejsca depozytowe do składowania odholowanych jednostek (własne lub zakontraktowane), inaczej przepisy pozostaną martwe.

Rada Miasta Szczecin wnosi o rozpoczęcie prac legislacyjnych, przedstawienie harmonogramu i konsultacji oraz wskazanie źródeł finansowania działań interwencyjnych i rozliczania kosztów od właścicieli. Rada Miasta Szczecin wnosi ponadto o ustosunkowanie się do niniejszego apelu w terminie 30 dni od dnia jego otrzymania.

Uzasadnienie

Komisja ds. Gospodarki Morskiej, Rozwoju i Promocji odbyła posiedzenie w dn. 29 stycznia 2026 r. podczas którego kompleksowo została omówiona kwestia wieloletniego problemu zacumowania przy Moście Długim dwóch zdegradowanych jednostek: „Daria” (statek wycieczkowy/pasażerski) oraz „Konrad” (holownik/lodołamacz). Jednostki należą do prywatnego armatora, który nie odpowiada na wezwania kierowane przez instytucje i podmioty zarządzające nabrzeżami. Zdegradowane jednostki zajmują cenne miejsce przy nabrzeżu, degradują estetykę bulwarów oraz generują ryzyka związane z bezpieczeństwem i porządkiem publicznym.

Z problemem mierzą się równolegle różne instytucje, jednak aktualny stan prawny nie daje możliwości efektywnego i szybkiego działania mającego na celu usunięcie wraków. Podczas posiedzenia Komisji zwracano uwagę na potrzebę zmian przepisów, aby powstał sprawny mechanizm działania, wzorowany na istniejących uregulowaniach prawnych dotyczących usuwania wraków pojazdów przez straż miejską/gminną (art. 50a ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym).

W związku z powyższym Komisja ds. Gospodarki Morskiej, Rozwoju i Promocji opracowała projekt zmian w przepisach, który został skonsultowany z zainteresowanymi podmiotami (m.in. Urzędem Żeglugi Śródlądowej w Szczecinie, Regionalnym Zarządem Gospodarki Wodnej w Szczecinie, Spółką Żegluga Szczecińska Turystyka Wydarzenia). Wobec braku uwag do treści proponowanych zmian prawnych ze strony instytucji Komisja na posiedzeniu w dn. 24 lutego 2026 r. wystąpiła z inicjatywą uchwałodawczą dla niniejszego projektu uchwały.

Przewodniczący Komisji ds. Gospodarki
Morskiej, Rozwoju i Promocji

Stanisław Kaup